

LES CAHIERS DE L'INSTITUT



Inauguration de l'exposition «Les grèves de 1920» de l'Ihs Cheminots par Laurent Brun au 44^e congrès CGT cheminots à Nancy
© Pascale Lalys

**IHS Cgt Cheminots au 44^e congrès
Cgt cheminots à Nancy**
page 4



Colloque IHS 21/22 novembre 2019
page 11



1^{er} congrès UFCM-CGT, 1976,
DR | Coll. IHS-CGT cheminots

**De la syndicalisation à la création
de l'UFR CGT**
page 19



Adieu Pierre !
page 22



**Un nouveau site pour le musée
de la Résistance**
page 26



CAHIER N° 71
2^e Trimestre 2020

SOMMAIRE

Édito, Thierry Roy	page 3
L'lhs au 44 ^e congrès fédéral - intervention de Thierry Roy	page 4
Allocution de bienvenue (extraits sur l'histoire) par Sonia Péliissier	page 7
Inauguration de l'exposition sur les grèves de 1920 par Laurent Brun	page 9
Colloque de l'IHS national des 21/22 novembre 2019 Intervention de Pierre Delanoue	page 11
La création de l'UFR : historique par Maurice Samson.	page 19
Adieu Pierre ! par Claude Marache.	page 22
Les cheminots internés et déportés en Afrique du Nord Claude Marache	page 23
Le Livre Mémorial - Les cheminots victimes de la répression ; suite : Patrick Chamaret	page 25
Le nouveau site du Musée de la Résistance Nationale : Guy Hervy	page 26
Les cheminots on s'en fait toute une histoire, le tome 3 : Thierry Roy	page 28
Notes de lecture : Pierre Delanoue , Christiane Roulet	page 29
Morceaux choisis : De 1er Mai en 1er Mai et ...une chanson Madeleine Peytavin	page 30

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/Snfc © 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

Ce numéro de nos cahiers de l'Ihs devait paraître au 1er trimestre 2020, et devait initialement faire notamment le compte-rendu de notre assemblée générale annuelle. La juste lutte contre la réforme des retraites puis l'épidémie classée pandémie par l'OMS ont complètement modifié nos plans, nos travaux et nos publications.

Cette période a été de plus douloureuse pour notre IHS avec la disparition de notre camarade Pierre Vincent qui était un des piliers de notre Institut et nous lui rendons un hommage dans ce numéro.

Ce Covid 19 aura causé et causera encore beaucoup de dégâts humains, sociaux et économiques.

Cette crise sanitaire a révélé et amplifié les failles d'un système et les inégalités générées par le capitalisme depuis des décennies et pose la question de tout repenser pour tout changer et transformer les rapports sociaux.

Mais il faudra retrouver le chemin de la rue car il n'est ni dans l'intention du gouvernement, ni du patronat de changer les choses. Leur programme commun c'est plutôt ajouter de la misère à la misère.

Le président du MEDEF Geoffroy Roux de Bézieux a annoncé la couleur : pour lui « il faudra travailler un peu plus pour remettre la machine économique en marche » et il ajoute « qu'il faudra bien se poser la question tôt ou tard du temps de travail, des jours fériés et des congés payés ». Bref pour lui, pas question que ce soit le capital qui paye la facture c'est aux salariés de passer à la caisse sans masques ni gestes barrières...

Malheureusement il est à craindre que les prochains mois voient une déferlante de plan sociaux, Renault a tiré le premier en annonçant la suppression de 15000 emplois dans le monde et 4600 en France. La SNCF face à la situation engendrée par la crise sanitaire, les pertes de recettes à la suite de l'arrêt du trafic annonce qu'il faudra, comme d'habitude, tailler dans les effectifs avec forcément des conséquences sur les conditions de travail des cheminots et sur conditions de transport des usagers. Comme quoi, malgré les déclarations tonitruantes, l'après ressemble beaucoup à l'avant.

Pendant le confinement puis le déconfinement, le bureau de l'IHS a continué de fonctionner de manière différente pour lancer ses travaux et recherches que vous retrouverez présentés dans ce numéro 71 réalisé dans les conditions particulières du moment, notamment sans accès à nos locaux de Montreuil.

Comme vous le savez notre Assemblée Générale 2019 qui devait de tenir en Juin a été annulée mais nous espérons nous revoir en Décembre 2020 période à laquelle nous devrions tenir enfin notre réunion pour l'exercice étendu 2019 et 2020.

Le déconfinement va nous permettre de retrouver nos familles et des moments de convivialité qui nous ont tant manqué pendant ces deux derniers mois et de nous retrouver, en principe tous en pleine forme à la rentrée.

Thierry Roy- Vice-président de l' Ihs

L'INSTITUT D'HISTOIRE SOCIALE AU 44^E CONGRÈS FÉDÉRAL DE NANCY



Thierry Roy, 44^e congrès CGT Cheminots © Pascale Lalys

Comme à chaque congrès fédéraux l'institut est présent toute la semaine avec la tenue d'un stand, la présentation d'une exposition et une intervention devant le congrès. Cette présence nous permet de présenter l'IHS aux jeunes délégués et même aux plus anciens qui ne nous connaissent pas ou mal, de faire connaître nos publications et nos projets. Cela permet aussi de proposer aux participants et à leurs structures l'adhésion à notre institut et ainsi de le renforcer.

Nous reproduisons ici l'intervention prononcée par Thierry Roy, Vice-président de l'Institut

« Bonjour à toutes et à tous !

Merci de consacrer quelques minutes du précieux temps du congrès à votre institut d'histoire sociale.

L'histoire est un combat et elle appartient à ceux qui la font même s'ils n'en ont pas toujours conscience.

Dans cette dernière période d'action interprofessionnelle contre la réforme des retraites imposée par le gouvernement Macron, la bataille idéologique fait rage et les contres vérités, le mépris vis-à-vis des salariés et notamment des cheminots se sont accumulées et continuent de s'afficher dans les médias.

Dans ce contexte, le détournement de l'histoire est un des moyens, pour ceux qui nous combattent, d'arriver à leur fin. Notre histoire nous est disputée par les tenants de la version officielle, ceux qui s'appuient sur une démarche idéologique, mettant en valeur les grandes heures, les dates glorieuses, les héros et les personnages méritants à leurs yeux.

Dans leur pensée unique, la classe ouvrière et ses luttes revendicatives ou émancipatrices, ses conquêtes sociales sont totalement occultées.

Oui, dans l'histoire de notre pays, il y a les grandes luttes sociales des cheminots, 1910, 1920, 1947, 1953, 1968, 1986, 1995 et maintenant 2019/2020.

Nous sommes dans une période en effet où les événements tels qu'ils se déroulent sont si forts que les mots pour les dire le sont aussi. Oui mes chers camarades vous menez une action historique et vous pouvez en être fiers.

C'est l'importance ou l'intensité de ce qui se passe dans le moment présent qui nous le fait qualifier d'historique et c'est aussi ce qu'en retient la mémoire collective qui lui donne ce caractère. Ce qui est indiscutable, c'est que chaque moment que nous vivons est à la fois unique et enraciné dans ce qui l'a précédé. Rien ne vient spontanément et pour bien comprendre l'actualité, de quoi elle est faite, il est souvent nécessaire d'en connaître les tenants pour maîtriser les aboutissants, c'est-à-dire d'interroger le passé récent et lointain. Cela vaut pour tous les sujets forts dont vous allez débattre à ce congrès.

Les luttes ne naissent pas spontanément comme certains le pensent ou voudraient le faire croire.

Derrière chaque grande date, il y a aussi les enseignements tirés, les certitudes renforcées, les évolutions sensibles, les transformations, les revendications qui émergent et les pratiques nouvelles qui naissent au niveau même de notre

organisation, de notre fédération, de nos syndicats qui apprennent et s'enrichissent ainsi et au fur et à mesure dans leurs modes de fonctionnement, leurs objectifs, pour plus d'efficacité. Il y a en fait tout simplement notre histoire.

Ce regard sur l'histoire, n'est pas un regard nostalgique sur le passé, comme si c'était mieux avant. Il s'agit de s'emparer des leçons du passé pour se projeter vers l'avenir.

Aujourd'hui les traces de notre activité sont souvent éclatées, dispersées et particulièrement fragiles même si des efforts sont faits dans certains secteurs et syndicats. Les archives syndicales sont souvent lacunaires ; malheureusement il y a eu de nombreuses pertes et destructions irrémédiables.

Si cela s'explique pour certaines périodes, notamment par l'Occupation, la clandestinité ou les scissions, trop d'archives ont été détruites par négligence, manque de temps, de place (lorsque les armoires et bureaux débordent) ou par manque de précaution lors des déménagements, toujours dangereux pour les archives.

Or, l'histoire se nourrit de faits précis que la seule mémoire humaine ne peut remplacer.

Dans ce cadre nous pensons aussi que nous ne pouvons pas nous contenter d'un seul travail sur le plan national qui certes unifie mais centralise et synthétise les événements.

Il faut prendre en considération les réalités régionales, locales, l'activité des secteurs et des syndicats.

Chaque militant, chaque militante est bien placé pour savoir que le contexte local influence les aspirations, les revendications, les luttes, leurs conditions de développement...

Dans nos syndicats se trouvent encore parfois des traces, certes éparses, de leur fonctionnement, des luttes menées ou bien encore des anciens qui peuvent témoigner de ce qu'a été leur engagement ou du déroulement de telles ou telles grèves ; des témoignages qu'il nous faut absolument préserver.

Cette sensibilisation à l'intérêt d'un travail sur l'histoire, pour l'activité syndicale d'aujourd'hui et de demain, repose pour commencer sur l'adhésion à l'IHS de toutes les structures de notre fédération. Rappelons au passage que ce fut une orientation du congrès de Lille il y a 20 ans, à la naissance de l'IHS rappelée lors du conseil national de novembre 2017.

Or nous en sommes encore bien loin puisque en 2019, le nombre d'adhérents global (individuels & structures) est de 866. Nous arrivons à 94,7% de l'effectif 2018. Il reste cependant encore beaucoup de cotisations 2019 non réglées (surtout en individuelles) qui devraient nous permettre de nous maintenir.

Pour ceux qui ne le sauraient plus ou pas, la fédération et ses unions fédérales sont membres fondateurs de l'institut et les syndicats, adhérents comme membres associés.

Aujourd'hui plus précisément :

- 87 syndicats exécution et UFCM sur 302 sont adhérents à l'IHS.
- 131 sections de retraités sur les 329 sont adhérentes à l'IHS. D'ailleurs je pense que parmi les délégués présents au congrès, un grand nombre ne sont pas adhérents à l'IHS. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes : nous sommes loin de l'orientation arrêtée lors de la création de notre IHS et réaffirmée lors du conseil national de 2017 qui était de systématiser l'adhésion de nos syndicats et sections de retraités à l'IHS. Bien évidemment, cette situation n'est pas satisfaisante et c'est une véritable démarche de conviction qu'il faut engager et qui doit s'accompagner de mesures concrètes pour la mettre en œuvre. Un premier acte pourrait être que tous ceux qui sont présents au congrès et qui ne sont pas adhérents (individuels et structures) passent à la table de l'IHS dans le salon des exposants pour adhérer.

QUELQUES MOTS SUR LES FUTURS GRANDS PROJETS DE L'IHS CHEMINOTS

Le tome 3 les « cheminots on s'en fait toute une histoire »

Après le tome 1 : 1823 /1918 et le tome 2 : 1919 /1938, nous avons engagé le travail sur le tome 3 couvrant la période 1939 1958.

Serge Wolikow historien bien connu dans notre organisation a accepté la direction, le conseil, la coordination d'un collectif composé de membres du bureau de l'institut qui seront disponibles pour les recherches, les études, la rédaction. La structure de ce livre sera dans la continuité des précédents.

Nous avons comme objectif que cet ouvrage soit terminé pour le prochain congrès fédéral.

Le Maitron

La fédération et son institut d'histoire sociale travaillent à une nouvelle étape du dictionnaire Maitron des cheminots. Le dictionnaire du mouvement ouvrier français est appelé le plus souvent « Maitron » du nom de son créateur Jean

Maitron (1910-1987). Bien connue des historiens et des syndicalistes, l'idée de ce dictionnaire prit forme en 1955 et c'est en 1964 que sortit le premier tome.

En 1999 nous avons engagé un travail 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 Travaillons à la poursuite du Maitron des cheminots Le travail se concrétisera par :

- La mise à jour des biographies des 9500 militants répertoriés.
- La poursuite des travaux, dans une dimension intersyndicale. Le premier travail couvrait une période historique large qui allait des origines du chemin de fer à 1982. Cette seconde étape couvrira la période 1983/1995 intégrant le conflit dont vous connaissez tous l'importance dans notre histoire, tant dans sa préparation, son déroulement, ses

acquis et sa dynamique que dans l'émergence de militants qui y participèrent. Comme lors des premiers travaux, il ne s'agira pas de se concentrer seulement sur les militants nationaux, mais des différents niveaux régionaux, locaux ou d'établissements.

Le livre mémorial

nous avons contribué à la rédaction du « livre mémorial, Cheminots victimes de la répression 1940/1945 » décidé et payé par la SNCF, publié en 2017 après 5 années de travaux, couvrant la seconde guerre mondiale, sous la forme de biographies reconstituées des victimes, de la répression.

2 229 biographies sont présentées dans ce livre, dans l'ordre alphabétique, sans qu'on puisse prétendre ce chiffre exhaustif. Il comprend aussi plus de 50 personnes mortes en détention en France ou lors de leur interrogatoire. Une part significative du groupe des victimes est formée de militants communistes et syndicalistes de la fédération CGT des cheminots, appréhendés par la police française à cause de leurs opinions, visés par les Allemands pour devenir des otages à fusiller ou à déporter.

Une suite s'imposait, à ce premier ouvrage. Elle a été entreprise et est en cours d'écriture, et notre institut poursuit sa participation à part entière non plus sous la forme biographique, mais dans une démarche historico-pédagogique pour vulgariser cette période encore très controversée.

Ainsi seront abordées dans ce livre, à l'intention des cheminots d'aujourd'hui mais aussi des enseignants pour leurs élèves lycéens ou étudiants, sous la direction de Thomas Fontaine Directeur scientifique du Musée de la Résistance Nationale, les déclinaisons d'un certain nombre de thèmes pour connaître d'une manière plus précise cette période. Comme « La SNCF, une entreprise dans la guerre », ou aussi « La Répression des cheminots Alsace-Moselle », « La Répression des cheminots en PACA », « La Répression des cheminots en Nord Pas de Calais », et plus globalement, qui

sont les cheminots victimes de la répression via un portrait collectif. Mais aussi, la répression des cheminots communistes, celle des cheminots résistants et bien évidemment des cheminots engagés dans le syndicalisme, à la SNCF, pendant la Seconde Guerre mondiale.

Autant de thèmes qui justifient la participation et une contribution de l'IHS à l'écriture de ce livre que nous ne manquerons pas de vous présenter au cours de l'année 2020.

L'expo sur le centenaire des grèves de 1920

Pour ce congrès vous avez pu ou vous allez voir le travail de votre IHS avec l'exposition sur la grève de 1920 que Laurent a inaugurée hier.

Je tiens à remercier ici tous les camarades qui ont œuvré à la réalisation de cette expo : Christiane Roulet, Jean Pierre Bonnet, Patrick Chamaret, Jany Moineau Claude Marache, Maurice Samson et pour la recherche iconographique Caroline Chalier et la mise en page Pascale Lallys.

1920 pour rappel, c'est le moment où l'on rêve de la grève générale comme modalité de la révolution, et où ceux qui se la donnaient comme stratégie politique ne parviennent pas à la faire partager à la logique des cheminots et finalement échouent en 1919 /1920.

Première grande grève pour la nationalisation des chemins de fer qui connut une terrible et féroce répression, mais aussi des acquis sociaux différés, comme le statut des cheminots. Également il faut le dire une première scission dans l'organisation et d'autres éléments qui méritent donc d'être visités dans l'amont, le pendant et l'après de cette grève. Cette exposition est accompagnée d'un livret à venir retirer au stand de l'IHS.

Pour terminer je vous souhaite bon congrès à toutes et tous, et nous vous invitons à passer à notre stand, pour adhérer, pour se mettre à jour des cotisations et bien sûr visiter l'exposition.

Extraits de l'allocution de bienvenue au 44^e congrès de Sonia Pélissier, (secrétaire de secteur de Lorraine)



Sonia Pélissier, 44^e congrès CGT Cheminots © Pascale Lalys

Nancy au bord de la Meurthe, en amont de son point de confluence avec la Moselle, est empreinte de culture polonaise avec l'arrivée du Roi Stanislas qui amena avec lui le « baba au rhum » mais aussi les célèbres « bouchées à la reine ». Devenu Duc de Lorraine, Stanislas veut moderniser sa capitale. Il a donc créé un ensemble de trois places : la place Stanislas, la place de la carrière et la place d'alliance. Cet ensemble a été classé au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1983. Vous aurez l'occasion à n'en pas douter de les arpenter durant la semaine.

Nancy, ville d'une superficie relativement modeste de 1501 hectares, peuplée de 104286 habitants est donc une vitrine touristique de la Lorraine. Elle est également la 3^e ville universitaire de France avec 50000 étudiants.

Le premier train de notre région relia Metz et Nancy le 10 juillet 1850 en 2h15 ; désormais la liaison se fait en une trentaine de minutes. Le 17 juillet 1852, le train reliant la capitale fait son entrée dans Nancy en 12 heures de trajet au lieu de 40 heures de diligence. La même année, la Compagnie exploitante prend le nom des « Chemins de fer de Paris à Strasbourg ». Puis, en 1854, avec la densification du réseau elle est rachetée par la « Compagnie des Chemins de fer de l'Est » et elle est l'une des six grandes Compagnies des Chemins de fer Français, nationalisée le 1er janvier 1938. La Compagnie de l'Est fut amputée de sa partie Mosellane à la suite de l'annexion de l'Alsace-Lorraine à l'empire Allemand en 1871, la France ayant dû céder 862 Km de voies à l'occupant. Au sortir de la guerre, la Compagnie de

l'Est ne souhaite pas récupérer ses anciennes lignes, car la signalisation et la conduite s'y font désormais à droite sur les lignes à double voies selon les normes allemandes. Une administration d'État fut donc créée en 1919 pour gérer cette partie du réseau jusqu'en 1938 à la création de la SNCF. (...) La Lorraine, « Lothringen » en Allemand, qui depuis le 1er janvier 2016 est intégrée dans la Région « Grand Est » avec l'Alsace et la Champagne-Ardenne, est composée de quatre départements : La Meurthe et Moselle, la Meuse, la Moselle et les Vosges. C'est la seule Région de France où l'on trouve une ville qui porte le nom de notre corporation : « Cheminot », qui se situe en Moselle non loin d'ici.

Remodelé par les guerres franco-allemandes, le département de Meurthe et Moselle, au centre de la Lorraine, a une forme inhabituelle parfois comparée à celle d'une oie. La forêt recouvre 32 % du département. La ville principale est sa préfecture, Nancy. Parmi les autres pôles urbains importants on peut citer Val-de-Briey, Longwy, Lunéville, Pont-à-Mousson, Toul et Villerupt.

Autre département, la Moselle, couloir d'invasion depuis l'Antiquité, le paysage est celui d'un plateau de terres agricoles et de collines boisées, avec une industrialisation lourde liée aux gisements de fer de Lorraine. Le secteur Lorraine tient au sein de son patrimoine l'une des plus belles gares de France pour ne pas dire la plus belle : la gare de Metz, de style germanique, où les trains roulent à droite, avec sa tour de l'horloge, ses ouvertures sous arcs plein centre, ses entrelacs, ses rosaces, ses sculpture animalières et son salon d'honneur qui accueille nos enfants lors des départs en colonies. Cette gare, que beaucoup décrivaient comme gigantesque édifice tenant à la fois du temple militaire, du château féodal, du bureau de poste et du chalet de nécessité est une fierté pour les Messins. Chaque année, la CGT commémore dans cette gare la mort de Jean Moulin qui serait décédé pendant son transport pour un camp de concentration allemand. La déclaration de décès a été enregistrée à Metz le 8 juillet 1943, une statue à son effigie a été installée dans le hall des départs qui porte son nom.

(...) La Meuse qui prend son nom du fleuve européen qui traverse la France, la Belgique et les Pays Bas pour se jeter dans la mer du Nord, est un département connu pour ses « madeleines » fabriquées à Commercy. Bar le Duc à mi-chemin entre Paris et Strasbourg à vol d'oiseau, en est la préfecture. Le département est connu pour un tourisme vert d'une part et pour le triste patrimoine historique de la première guerre, avec notamment le champ de bataille de Verdun, qui est le plus mondialement connu et le plus meurtrier de l'histoire entre la France et l'Allemagne.

Enfin, il y a le département des « Vosges » qui tire son nom du massif montagneux qui occupe une grande partie de son territoire. Avec sa « salade vosgienne » bien plus connue que la « niçoise » ! Épinal, sa préfecture est bien connue pour ses images, Saint Dié, est ville symbole des batailles pour le maintien des petites lignes. (...) L'économie vosgienne tournée autrefois vers la transformation du bois avec notamment les papeteries, pour la plus connue « Claire fontaine », reste tout de même le 2ème territoire français en volume de bois produit. Le développement des stations thermales fut étroitement lié à celui des chemins de fer pour attirer les curistes parisiens avec le train des eaux, dont les plus connues sur nos tables, Vittel et Contrex.

Notre territoire a la particularité d'être frontalier avec trois pays : l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg. On y trouve notre syndicat CGT des cheminots de Thionville « Pays des trois frontières ».

La totalité du territoire lorrain fut irrigué par des voies de chemins de fer. La Lorraine industrielle avec ses mines, sa sidérurgie, son textile, la chimie et ses productions manufacturières trouvait dans le rail et son maillage le meilleur allié à son développement économique. Alors que pour le transport de marchandises nous avons soulevé l'importance de la production charbonnière et ferreuse sur notre territoire, la bataille des mineurs, de la sidérurgie et des métallos dans les années 70/80 ont connu de nombreux combats en commun avec notre corporation. Pour amener un ordre d'idée, en 1973 il restait 450000 mineurs, 42 mines de fer et sidérurgie en Lorraine. Aujourd'hui il ne reste plus rien de tout cela ; en comparaison il ne restait plus que 1639 Km de lignes ferroviaires en exploitation en 2017.

Encore un peu d'histoire : Pendant la grande guerre, des milliers de convois furent lancés sur les voies en Lorraine pour ravitailler les militaires en vivres et en munitions, mais aussi pour évacuer les civils comme les blessés. Le rôle des chemins de fer durant la première guerre mondiale a été déterminant, tant pour les civils que pour les militaires. A la fin de l'année 1918, une fois l'armistice signé, la Lorraine pleura ses morts, ses maisons détruites, ses bourgs et ses villes en ruines. Le réseau ferroviaire avait été lourdement touché aussi, tous les ouvrages d'art détruits ou presque, 350 Km de voies disparus et 2000 qui avaient subi des avaries

graves. La production charbonnière, en Lorraine est un moteur à la reconstruction des lignes.

Tout comme à la sortie de la seconde guerre mondiale. Cette guerre fut marquée par une forte résistance cheminote en Lorraine, filières d'évasion, renseignements, sabotages : les cheminots furent au cœur de la bataille contre l'occupant. A la libération, la destruction de voies ferrées dans l'arrondissement de Nancy comme dans tout l'Est de la France, était telle qu'aucune circulation n'était possible. Encore une fois, l'importance de la reconstruction était déterminante pour l'économie française. En juin 1939, le nombre de voyageurs dans les gares de Lunéville, Nancy, Pont à Mousson, Saint Dié et Toul était de 154000. En 1949, ce chiffre est de 223000.

Le 25 septembre 1945, lors de l'inauguration de la plaque du souvenir pour honorer les cheminots tombés sous les balles des Nazis, le maire de Nancy M. Donzelot déclarait alors, je cite « Nancy et ses habitants ont su les immenses services rendus par ceux du rail, exemple pour toutes les corporations. Ce dévouement si complet des Cheminots ne sera jamais oublié. Les Cheminots ont acquis des droits sur nous, nous jurons de les faire respecter »

Si dans les années 1950, le chemin de fer accompagna à nouveau la reconstruction et le redémarrage de l'économie, il s'adapta, non sans difficultés, après les grandes crises industrielles et sociales. La région était frappée et le rail souffrait aussi.

Parallèlement à cette histoire succinctement résumée, nous avons la grande histoire sociale de notre région. Dès 1895 nous retrouvons trace de la création de la section de Lunéville, Blainville, Varangéville du Syndicat des chemins de fer, avec d'autres sections sur la Lorraine, qui se rattacheront à la Fédération Nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des Colonies et des Pays de Protectorat en 1917.

Après les grèves de la « vie chère » au sortir de la 1ère guerre mondiale en 1920, de nombreux syndicats se créent car selon les archives en notre possession, les anciens syndicats se sont affiliés à la « Fédération Semard ». Nous notons, fait notable, que les premières réunifications se sont produites très tôt, dès le début de l'année 1935 alors que le congrès de Toulouse actera la réunification un an plus tard en 1936 (...)

Inauguration de l'exposition «les grèves de 1920»



Inauguration de l'exposition «Les grèves de 1920 de l'Ihs Cheminots par Laurent Brun au 44^e congrès CGT cheminots à Nancy © Pascale Lalys

Lors de ce congrès, Laurent Brun a inauguré l'Exposition sur les grèves de 1920 réalisé par notre institut d'histoire sociale. Cette exposition et le livret rédigé à cette occasion reviennent sur une période de l'histoire qui mérite d'être connue par nos syndiqués notamment les plus jeunes. Disponible en ligne, les structures syndicales peuvent se la procurer pour accompagner des initiatives prises au plan régional ou local, en remplissant le formulaire dédié sur le site de l'IHS fédéral. (Ihs.cheminotcgt.fr/publications/expositions-itinerantes).

Intervention Laurent Brun

Il y a 100 ans, en février et en mai-juin 1920, les cheminots connaissent l'un des mouvements de grève les plus marquants de leur histoire sociale.

La première guerre mondiale s'est achevée depuis 15 mois. Aux 1.400.000 morts il faut ajouter les ravages d'une grippe qu'on appelait alors la grippe espagnole. La population éprouvée à tous points de vue souffre des retombées immédiates de la guerre qui a détruit, désorganisé le pays en situation de pénurie.

Les chemins de fer, au cœur des problèmes de ravitaillement et des besoins de reconstruction du pays doivent faire face eux-mêmes à leur remise en état voire à leur réorganisation sur le nord et l'est. Déjà en crise avant le conflit mondial, les Compagnies de chemins de fer s'opposent à un projet gouvernemental de convention unique pour l'ensemble des réseaux concessionnaires de l'État, avec un statut unique des personnels... Projet que le nouveau gouvernement issu des élections législatives de novembre 1919 n'entend pas poursuivre, malgré la situation financière désastreuse des Compagnies.

Les cheminots qui sortent de cinq années de réquisition sous autorité militaire, avec des journées de travail allongées (16 à 18 h), en effectifs réduits dans un premier temps puis augmentés par un recrutement de personnels non formés, aspirent à de profonds changements.

Ils n'acceptent pas les tergiversations de leurs dirigeants pour l'application de la loi sur les 8 heures du 23 avril 1919. Ils exigent un statut unique du personnel des différents réseaux et un nouveau barème des salaires.

Parti de Périgueux sur un problème de lavabos, puis de Villeneuve St Georges après une mise à pied d'un militant, le mouvement s'étend avec un mot d'ordre de grève générale le 27 février 1920.

Interrompu par un compromis qui n'a pas été respecté vis-à-vis des sanctions, la colère des cheminots atteint son comble. Leurs revendications prioritaires portent sur l'échelle des traitements, le droit syndical, la réintégration des révoqués. En quelques jours, 200 000 cheminots sont en grève.

La CGT met comme condition au soutien confédéral à la grève à compter du 1^{er} mai, la revendication de nationalisation des chemins de fer, conçue comme étatisation.

Un mot sur ce qu'est la CGT de ces années-là :

La majorité confédérale, intégrée dans l'Union sacrée dès 1914, collabore étroitement avec les gouvernements, faisant voler en éclat les idéaux antimilitaristes et pacifistes de ses débuts. La fédération CGT des cheminots s'est constituée en pleine guerre, en 1917, forte de 60 000 syndiqués. Au lendemain de l'armistice, début 1919, ce chiffre atteint les 170 000 adhérents. Les attitudes de collaboration pratiquées pendant la guerre se sont installées, de plus en plus contestées cependant. Deux tendances s'affrontent au sein de la Confédération et de la Fédération. La minorité révolu-

tionnaire se structure, renforcée dans ses convictions par la Révolution russe de 1917.

L'affrontement entre Réformistes et Révolutionnaires s'exprime jusque dans l'organisation de l'action et le contenu des revendications à propos de ces grèves de 1920.

Au congrès de la Fédération d'avril 1920, les minoritaires Révolutionnaires devenus majoritaires élisent une nouvelle direction fédérale qui décide l'appel à la grève à compter du 1^{er} mai.

La première réponse du gouvernement avec le concours des Compagnies sera la perquisition du siège de la Fédération, l'arrestation de 400 militants inculpés de complot contre la

sûreté de l'État. Au total, 20 000 révocations et congédiements sont prononcés.

L'exposition présentée par notre institut d'histoire sociale et le livret rédigé à cette occasion vous en dira plus sur le déroulement, les enjeux et les suites de ce mouvement, constitutif de la mémoire sociale d'une corporation qui n'a jamais baissé la garde sur ses revendications, sur son rôle et la place des chemins de fer au service du public, au service de la société.

Comme aujourd'hui !



Exposition «Les grèves de 1920», 44^e congrès CGT Cheminots © Pascale Lalys



Colloque de l'IHS national

« Le syndicalisme professionnel, organisation et structures, 1960/2010 »

Montreuil, salle Louis Viannet 21 et 22 novembre 2019

Cadre du colloque

Le comité scientifique et d'organisation du colloque de l'IHS national « le syndicalisme professionnel, organisation et structures, 1960/2010 » tenu les 21 et 22 novembre 2019, proposait la réflexion suivante : « *Si les Bourses du travail... ont fait l'objet d'une attention soutenue ... le champ professionnel demeure encore aujourd'hui, pour ce qui concerne la connaissance de son organisation et ses évolutions, largement maltraité.*

Pourtant, les militants syndicaux n'ont jamais considéré comme secondaires ces questions. Il suffit de se replonger dans les comptes rendus des congrès et des procès-verbaux des réunions internes de la jeune CGT, pour mesurer combien celles-ci touchent à des enjeux pratiques et doctrinaux fondamentaux.

Toute analyse en ces domaines est naturellement liée à la démarche syndicale que l'on veut mettre en œuvre et à l'analyse que l'on porte sur la situation du salariat.

Des questions qui depuis le milieu des années 1960 jusqu'à nos jours, resurgissent avec l'émergence de nouvelles réflexions sur le périmètre et le rôle des structures relevant du champ professionnel ... Depuis les années 1990, un questionnement plus global s'engage sur le fédéralisme (et son envers le centralisme) et l'on assiste à la réhabilitation de la notion de métier en lien avec la problématique du corporatisme. À l'autre bout de la chaîne, l'évolution des grands groupes, souvent trans-

nationaux déborde largement la notion d'industrie sur laquelle repose la structuration de nos fédérations... »

Dès le début de l'année 2019, le bureau de l'IHS cheminots s'est investi dans la préparation de ce colloque en proposant une contribution en trois points, répondant selon nous à la problématique posée :

Premier point : les structures syndicales en lien avec celles de l'entreprise ; l'évolution des statuts fédéraux dans la période retenue pour le colloque ;

Deuxième point : l'évolution du domaine des transports et la création de l'UIT en 1979 ; témoignages d'acteurs de cette création au sein de la fédération des cheminots ; évolutions de l'UIT couvrant la période étudiée ; motivations et obstacles ;

Troisième point : l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire ; quelles évolutions depuis l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2003 ? Quelles réponses fédérales en termes d'organisation des bases nouvelles CGT issues des opérateurs privés ?

Communication de l'IHS Cheminots CGT, présentée par Pierre Delanoue

Notre communication s'articulera en trois points :

Des structures syndicales en lien avec celles de l'entreprise :

L'étude des statuts fédéraux sur la période considérée permet de cerner les réponses apportées par la fédération CGT des cheminots à l'interrogation portée par l'appel à contribution pour ce colloque « la capacité des syndicats à intervenir au plus près des salariés, en relation avec leurs conditions concrètes de travail, selon les modalités et en direction des interlocuteurs les plus pertinents ».

Pour la fédération CGT des cheminots, un principe est constant : celui d'une instance syndicale en face d'une instance de l'entreprise ; ainsi du congrès de 1963 à celui de 2010, les statuts fédéraux reflètent les évolutions de l'entreprise et du domaine des transports et permettent de mesurer le poids de la fédération et celui des syndicats locaux organisés sur une base multifonctionnelle, regroupant des sections techniques (de métiers) pour une présence CGT au plus près du terrain ; on retrouve dans ce mode d'organisa-

tion l'ADN cheminot « une profession, plusieurs métiers » qui façonne l'unité de la corporation.

Les réformes de structures de la SNCF, notamment la création des régions en 1971 et 1972 et plus tard (années 1990/2000) la fusion de certaines régions ont entraîné des réformes de structures fédérales ; les réformes plus récentes conduisent la fédération CGT des cheminots à faire évoluer ses structures afin de tenir compte de l'émergence d'une branche ferroviaire.

L'évolution du domaine des transports :

En 1979, les fédérations des cheminots et des transports créent l'Union Interfédérale des Transports (UIT CGT), structure confédérale, organisme de liaison entre les fédérations. La fédération de l'Équipement rejoint l'UIT en 1983 et les Marins en 1997.

L'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire :

En 2003, le Fret ferroviaire est ouvert à la concurrence, le champ professionnel s'élargit à de nouveaux acteurs ; la

branche professionnelle se crée ; l'article 6 des statuts fédéraux adoptés au congrès de 2010 introduit « les salariés des

entreprises ferroviaires privées » dans le champ d'intervention de la fédération au sein d'un collectif fédéral.

Premier point : des structures syndicales en lien avec celles de l'entreprise :

L'évolution des statuts de la Fédération depuis la création de la Société Nationale des Chemins de Fer en août 1937 s'est concrétisée par l'application de trois principes qui ont très peu évolué dans le temps.

Premier principe :

Un préambule qui fixe les grandes orientations et les dispositions pour les faire respecter et qui n'a pratiquement pas varié depuis 1936.

« Le mouvement syndical, à tous ses échelons, s'administre et décide de son action dans l'indépendance absolue à l'égard du patronat, des gouvernements, des partis politiques, des sectes philosophiques ou autres groupements extérieurs.

Il se réserve le droit de répondre favorablement ou négativement aux appels qui lui seraient adressés par d'autres groupements en vue d'une action déterminée.

Il se réserve également le droit de prendre l'initiative de ses collaborations quand elles seront utiles, estimant que sa neutralité à l'égard des partis politiques ne saurait impliquer son indifférence à l'égard des dangers qui menaceraient les libertés publiques comme les réformes en vigueur ou à conquérir.

Les Assemblées et les Congrès syndicaux statutaires sont seuls qualifiés pour prendre des décisions.

La démocratie syndicale assure à chaque syndiqué la garantie qu'il peut, à l'intérieur du syndicat, défendre librement son point de vue sur toutes les questions intéressant la vie et le développement de l'organisation.

Les syndicats groupant les salariés de toutes opinions, aucun de leurs adhérents ne saurait être inquiété pour la manifestation des opinions qu'il professe en dehors de l'organisation syndicale.

La liberté d'opinion et le jeu de la démocratie prévus et assurés par des principes fondamentaux du syndicalisme, ne sauraient justifier, ni tolérer la constitution d'organismes agissant dans les syndicats comme

fraction dans le but d'influencer ou de fausser le jeu normal de la démocratie dans leur sein.

Les syndicats qui, par leur nature même et leur composition, rassemblent des travailleurs d'opinions diverses font preuve de l'esprit le plus large pour maintenir leur unité. »

Deuxième principe :

La construction d'organismes syndicaux mis en œuvre dès 1945 collant aux différentes structures de l'entreprise à tous les échelons (direction générale, directions centrales des différents services - Exploitation, Train, Matériel, Equipement Voie et Bâtiments, Traction, Bureaux - direction de ces mêmes services à l'échelon des anciens réseaux (Nord, Est, Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest, Alsace, Lorraine) ; les directions, toujours pour les mêmes services, au niveau des 40 arrondissements ; les directions des établissements et là encore toujours pour les mêmes services au niveau local.

Une remarque s'impose, jusqu'en 1972, il n'existe que des directions fonctionnelles à chacun des échelons de l'entreprise ! La direction générale est la seule à disposer de tous les pouvoirs nécessaires à la marche de l'entreprise. Cette structuration est quasi « militaire ».

Troisième principe :

L'implantation des structures syndicales, répond, elle, à une démarche différente, si elles s'adaptent comme nous allons le vérifier, aux structures de l'entreprise, elles diffèrent radicalement de la conception pyramidale de l'entreprise ; cela répond à une double conception : être au plus près des cheminots dans les différents services sous la forme d'organismes dits techniques (en fait de métiers) mais aussi créer des structures généralistes communes à tous les cheminots à l'échelon de

la fédération, des unions, des secteurs régionaux et bien sûr des syndicats. C'est pour la fédération un gage de plus grande démocratie mais aussi de la prise en compte de ce qui est commun pour plus d'efficacité dans la détermination des revendications et des luttes pour les faire aboutir.

A cette ossature principale viendront s'agréger dans le temps des structures spécifiques (commissions, union fédérale) destinées à mieux prendre en considération les questions liées à des catégories spécifiques telles que les agents de maîtrises et les cadres, les retraités, les femmes, les jeunes etc.

Ces principes se retrouvent très concrètement matérialisés dans les statuts adoptés au congrès fédéral des 5,6 et 7 août 1945.

La « Tribune des cheminots » n°444 28 juin 1970 | Coll. IHS-CGT cheminots

RÉFORME DES STRUCTURES
PROJET (d'après le document S.N.C.F.)

I. — GÉNÉRALITÉS

A. — LA RÉGION
L'ensemble de la région est divisé en 11 régions. Les limites de ces régions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

B. — LE RÉSEAU
Le réseau des chemins de fer est divisé en 11 régions. Les limites de ces régions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

C. — LA DIRECTION GÉNÉRALE
La direction générale est divisée en 11 directions régionales. Les limites de ces directions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

II. — CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

A. — ORGANISATION COMMERCIALE
L'organisation commerciale est divisée en 11 directions régionales. Les limites de ces directions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

B. — PERSONNEL
Le personnel est divisé en 11 directions régionales. Les limites de ces directions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

C. — GESTION BUDGÉTAIRE ET COMPÉTIBILITÉ
La gestion budgétaire et la compétence sont divisées en 11 directions régionales. Les limites de ces directions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

D. — TRANSPORTS
Les transports sont divisés en 11 directions régionales. Les limites de ces directions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

E. — ÉQUIPEMENT
L'équipement est divisé en 11 directions régionales. Les limites de ces directions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

F. — INFRASTRUCTURE DU MATÉRIEL
L'infrastructure du matériel est divisée en 11 directions régionales. Les limites de ces directions sont fixées par le décret n° 1100 du 17 mai 1958.

RECAPITULATION

Direction	Personnel	Matériel	Infrastructures	Équipement	Transport	Commercial	Généraliste
SUD-EST	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
EST	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
SUD-OUEST	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
PARIS	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
NOUVEAU-NORD	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
ALSACE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
LOTTRE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
ORLÈANS	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
TOURNAI	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
LIÈGE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-CAPITALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-PROVINCE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-AGRICOLE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-ARTISANALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-COMMERCIALE	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
BRUXELLES-INDUSTRIELLE	10000	10000	10				

Abordons maintenant la période retenue pour notre colloque :

1965

- Acte la suppression du secrétariat et son remplacement par une simple organisation au sein du BF.
- Officialise, en dehors du préambule dans l'article 7 des statuts, la création de l'Union fédérale des cadres, son rôle et son administration sont définies par le biais d'un conseil national élu par la conférence nationale des cadres.
- Les 28 et 29 mars 1970, le règlement intérieur de l'UFR est adopté par la conférence de l'UFR.

1973

La conférence de Vichy adopte les statuts de l'UFCM CGT.

- Acte l'organisation d'un congrès par transformation de la conférence nationale
- La mise en place de structures de direction (conseil national, bureaux régionaux, structure technique, groupe technique, bureau national, commissions administratives) secrétariat et syndicats locaux.

D'importantes modifications structurelles au sein de la Fédération accompagnent et complètent en 1973 ces évolutions dans les statuts :

- Inscription dans l'article premier de la situation de l'UFCM ;
- Suppression des Unions de Réseaux et des structures qui s'y rattachent, conséquence de la création, par la direction de plus de 20 régions ;
- Les secteurs fédéraux représentent désormais la fédération au niveau des régions SNCF suite aux réformes des structures de l'entreprise.

1976

- La composition du CN fédéral est élargie aux 25 secrétaires de BR et aux membres du bureau national de l'UFCM ;
- La commission administrative est supprimée et remplacée par une commission exécutive.
- Elle est élue par le congrès fédéral. Le nombre de ses membres est déterminé par le CN. Il n'y a plus de membres de droit à la CE.

1979

3 modifications importantes interviennent à ce congrès :

- Il est créé une Union Interfédérale des Transports (UIT)
- Il est créé une commission financière et de contrôle en lieu et place de la commission du contrôle. Elle est composée de 7 membres choisis en dehors de la CE et est élue par le congrès. Elle examine la politique financière de la FD et vérifie la comptabilité. Elle nomme en son sein un président.
- Les modalités de vote au congrès sont changées. Les votes ont lieu soit à main levée, soit par bulletin détenus par les délégués.

Le vote par bulletin secret est obligatoire pour ce qui concerne :

- Le rapport d'activité, d'orientation et le rapport financier ;
- Le programme revendicatif et d'action ;
- L'élection de la commission exécutive ;
- Les modifications aux statuts.



Les délégués au 1^{er} congrès UFCM-CGT, 12-15 octobre 1976, Biarritz. DR | Coll. IHS-CGT cheminots, 10/4.

1986

La principale modification concerne le Conseil National :

- Singulièrement l'élection de ces délégués :
 - Le représentant des syndicats d'exécution sur la base de chaque secteur fédéral ;
 - Le représentant des syndicats des réseaux secondaires...
 - Le représentant des syndicats des wagons-lits et entreprises de restauration ferroviaire... ;
 - Le représentant des syndicats de la SCETA... ;
 - Les représentants des retraités ;
 - Les représentants des Maîtrise et Cadres...

Sont tous respectivement élus par leurs délégués au congrès fédéral réunis spécifiquement à cette occasion.

- Les secrétaires de secteurs ne sont plus automatiquement présents au CN. Ils peuvent toutefois l'être s'ils sont désignés membres de la CE et à ce titre, présents au CN.

Congrès de mars 1990

Ce congrès intègre dans son article 1 les salariés du Comité Central d'Entreprise et des Comités d'Etablissements. Plus fondamentalement, l'ordonnancement des articles des statuts dégage une priorité : la primauté du syndicat : la structure, son rôle, son fonctionnement sont développés longuement dans les articles 4 et 5 des statuts.

Congrès de mars 1997 :

Conforte la primauté au syndicat, dispositif majeur de l'organisation fédérale ; une autre modification est à souligner, elle concerne le rôle des secteurs fédéraux en précisant « si le territoire géographique de la région SNCF est couvert par plusieurs secteurs fédéraux, la coordination et la représentation auprès de la direction sont placées sous la responsabilité des secteurs concernés qui, ensemble, décident et assurent cette coordination et cette représentation lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ;

On peut considérer que ce point rompt avec le principe d'une structure fédérale face à une structure d'entreprise ;

2000

Deux modifications importantes dans les statuts :

- La fédération adhère à la confédération européenne des syndicats et à sa branche professionnelle dans le secteur des transports : la fédération européenne des transports (ETF).

2010

Des modifications très importantes interviennent à ce congrès. Elles sont contenues dans les paragraphes suivants :

- « Pour une même localité il ne peut y avoir en principe plus d'un syndicat de cheminots du personnel d'exécution, plus d'un syndicat d'agents de maîtrise et cadres. Là où des regroupements de syndicats exécution et de syndicats UFCM ont lieu une section syndicale spécifique de l'encadrement est créée au sein du syndicat des cheminots. »
- On retrouve cette modification à chaque organisme du syndicat notamment dans la composition de la CE.
- Composition de la fédération : désormais c'est « un collectif fédéral qui aide et impulse, en lien avec les secteurs fédéraux et les syndicats, une activité envers nos syndiqués et les salariés de la restauration et l'hôtellerie ferroviaire, des régies et réseaux secondaires, du groupe SNCF (Sea France, Naviland cargo) et des entreprises ferroviaires privées.
- Secteurs fédéraux : nouvelle définition, ils sont créés sous forme d'union syndicale des organismes affiliés à la fédération, leurs prérogatives sont élargies dans de nombreux domaines avec la création d'un véritable statut juridique (découlant d'une obligation légale).

Synthèse de cette première partie :

si les principes sont restés, à savoir une structure syndicale au plus près de chaque salarié, les multiples évolutions du monde ferroviaire, puis les bouleversements des années 2000 et 2010 ont conduit la fédération à modifier ses structures et/ou ses modes d'organisation et de fonctionnement ;

Deuxième point : l'évolution du domaine des transports :

Fédérer, coordonner, ce n'est pas vraiment une idée nouvelle en 1976 lorsque la fédération des cheminots et la fédération des transports progressent vers la création de ce qui deviendra l'union interfédérale des transports.

En effet, quarante ans plus tôt, le conseil fédéral de la fédération des cheminots des 27 et 28 mars 1936 constitue l'un des moments forts de la réflexion de la fédération. Pierre Semard se livre à une analyse détaillée de la situation des différents modes de transport. Il considère que la coordination du rail et de la route, telle qu'elle a été retenue en 1934, est avant tout une grande tentative du capitalisme en temps de crise pour créer des monopoles et éviter la concurrence. Il estime aussi qu'il convient d'analyser les transformations qui sont intervenues depuis la fin de la première guerre mondiale et notamment le développement des différents modes de transport. S'il condamne la finalité de la coordination telle qu'elle est en train de se mettre en place, il insiste pour que les militants comprennent bien les enjeux des changements qui se produisent dans la structure de l'économie capitaliste. Il dit que les cheminots ne doivent pas opposer le rail à la route, compte tenu de ce que ce mode de transport représente en termes d'emplois, mais également en termes de commodités pour les usagers. Il plaide pour l'établissement de solidarités entre les salariés de la route et du rail afin de mieux défendre leurs revendications, mais aussi celles des usagers. Il rappelle que la fédération avait déposé un projet de statut des personnels routiers dont le contenu était équivalent à celui des cheminots. Pierre Semard va plus loin en incitant à un travail en commun et à une coopération étroite avec la fédération unifiée des transports afin de compléter ce projet de statut, mais surtout de le faire connaître parmi les personnels routiers, salariés qui pour la plupart ne sont pas organisés syndicalement.

Après cette incursion hors des limites proposées par le colloque mais ô combien éclairante, revenons au 31^e congrès de la fédération CGT des cheminots du 30 novembre au 3 décembre 1976 ; à ce congrès apparaît avec une force nouvelle la nécessité d'une coopération plus efficace et mieux structurée entre la Fédération CGT des Transports et celle des Cheminots, ce qui permettra par la suite la constitution de l'Union Interfédérale des Transports CGT (UIT).

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

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

Durant le congrès lui-même, cette nécessaire coordination avait trouvé une illustration concrète par l'adoption d'une résolution commune avec la Fédération des Transports face aux attaques du Ministre de l'Équipement Fourcade, lors de la discussion du budget des transports au Sénat, contre



Article paru dans la VO cheminots n° 1851 - 20 février 1980
Coll. IHS-CGT cheminots

les entreprises publiques RATP, SNCF, Air France, Aéroport de Paris, Compagnie Générale Transatlantique. Il les accusait de peser lourdement dans le budget de l'État et tentait ainsi de dresser les usagers contre les travailleurs de ces entreprises, accusés de soumettre les populations à leur bon plaisir à l'occasion des conflits sociaux.

Le 31^e Congrès de la fédération CGT des cheminots a joué un rôle déclencheur en montrant que la situation nécessitait de passer à une vitesse supérieure dans ce domaine, y compris au niveau structurel.

C'est pourquoi, dans les conclusions, Georges Lanoue, le tout nouvellement élu secrétaire général de la fédération indiquait : « Il conviendra, après les travaux de ce congrès, en accord avec nos camarades de la Fédération des Transports, de donner à cet organisme les moyens véritables pour être à même de remplir sa mission. La résolution commune à nos deux Fédérations que le Congrès a adoptée, doit être considérée comme un prélude prometteur de l'étroite collaboration que sauront déployer nos deux organisations de la CGT dans l'intérêt de tous les travailleurs des transports ».

Georges Lanoue, lors d'un entretien au printemps 2019, précisait « à cette époque, ça se discutait, au sein de la CGT, la question de réunir, de regrouper des fédérations qui avaient des activités dans des secteurs similaires. On est allé dans cette voie, tout en tenant compte de nos particularités qui n'étaient pas que des détails.

On a jugé, nous, que la manière efficace était de créer un organisme de coordination entre les différentes Fédérations concernées.

En effet, chez les cheminots, nous avons affaire, hors le cas du secteur des Wagons-Lits et de l'Union des réseaux et régies secondaires, à une seule entreprise organisée au plan national, la SNCF.

A la Fédération des Transports, c'était très éclaté, RATP, secteur aérien, transports routiers, transports urbains, etc... Cela créait des modes d'organisation et de fonctionnement très différents des nôtres. Nos histoires étaient différentes, c'était un fait.

Et il fallait envisager le cas de la marine marchande, des ports et docks, de l'Équipement aussi, qu'on a voulu ajouter dans cette coordination. On n'était pas mûrs pour constituer d'emblée une seule organisation. On ne pouvait pas tout casser et on a jugé, après mûre réflexion, que la forme d'une structure de coordination interfédérale pouvait apporter un plus à toute la CGT ».

LA CRÉATION DE L'UIT :

En 1979, respectivement en avril et novembre se sont tenus les congrès des fédérations des transports et des cheminots. Lors de leurs assises, les fédérations ont modifié leurs statuts afin d'acter la création de l'Union Interfédérale des Transports (UIT) ; union dont le but est de favoriser une coopération permanente et d'agir ensemble dans les domaines communs aux deux fédérations. Dans un entretien à l'édition « cheminots » de la Vie Ouvrière du 20 février 1980, Joël Decaillon, secrétaire fédéral des cheminots et futur premier secrétaire général de l'UIT, et André Joly, secrétaire fédéral des transports se livraient au jeu des questions réponses.

Ainsi, pour Joël Decaillon, « *durant ces dernières années, cette nécessité de coordination et d'action s'est traduite par une activité commune importante de nos deux fédérations. Un document sur la politique des transports et les schémas régionaux de transports collectifs a été élaboré avec l'aide de la confédération. Nous nous situons donc dans le prolongement nécessaire du travail entrepris car le secteur des transports est confronté à des réformes extrêmement importantes, souvent très complexes, qui ont des répercussions profondes à la fois sur les travailleurs de ce secteur mais aussi sur l'ensemble de la population* ». Lors de cet entretien, André Joly soulignait « *le bruit officiel dit aux cheminots de faire des concessions sinon la route va l'emporter, et ce même bruit dit aux routiers qu'ils modèrent leurs revendications sinon le rail va les avaler. Or une politique des transports bien conçue n'aboutirait elle pas à établir une complémentarité des modes de transports ? Ce en quoi la structure de coordination que nous mettons en place nous aidera d'une manière permanente* ».

Et Joël Decaillon de conclure « *notre but est d'arriver rapidement à des actions communes de l'ensemble des travailleurs des transports afin d'obtenir du pouvoir une autre conception de sa politique des transports. Cela signifie pour nous, en même temps que la notion de service public soit rétablie et revalorisée, d'aller vers une harmonisation progressive mais réelle des conditions de vie et de travail des salariés des transports* ».

En mars 1980, lors de la conférence constitutive de l'UIT, Georges Ségué, secrétaire général de la CGT déclare notamment « *la création de l'UIT concrétise la volonté partagée de porter à un niveau supérieur et structuré la coordination de l'activité des deux fédérations cheminots et transports* ».

Les premiers travaux :

Avec l'arrivée de la gauche au pouvoir le 10 mai 1981, de nombreux sujets relatifs au domaine des transports vont per-

mettre à la jeune UIT de déployer son activité. Le premier numéro du bulletin de l'UIT paraît au quatrième trimestre de 1981. Joël Decaillon, secrétaire général dans l'éditorial de ce numéro indique « *nous confirmons les orientations prises lors de la conférence constitutive de l'UIT : pour obtenir une coordination dans ce domaine, le lieu privilégié de rencontre de nos syndicats, c'est l'inter-professionnel, régions, UD, UL, afin de situer les transports dans leur environnement économique et social, régional, local* ».

Dans ce numéro 1, est reproduit :

- le document remis au ministre des transports Charles Fiterman, le 15 juillet 1981 élaboré par les fédérations de l'UIT cheminots et transports.
- Le texte élaboré par les fédérations des cheminots, des transports, de l'équipement et par l'union syndicale de l'aviation civile, remis à la commission Kahn (du nom de son président) chargée d'approfondir les réflexions sur l'avenir des transports intérieurs et de contribuer à l'élaboration d'un projet de loi d'orientation qui sera soumis au Parlement au printemps 1982.

Les évolutions, les questions posées :

« *La vie de l'UIT n'a pas toujours été un long fleuve tranquille, l'histoire de ses composantes étant très différente d'une fédération à l'autre, par exemple en termes d'organisation et de fonctionnement. Cela n'a pas empêché de rechercher une convergence de l'activité revendicative des salariés des transports, une cohérence du secteur des transports. Conditions de travail, temps de travail, salaires, statut du travailleur salarié, autant de sujets travaillés en commun au sein de l'UIT* » ; témoigne Daniel Junker, secrétaire général de l'UIT de 1993 à 2003.

Mieux comprendre le secteur des transports, se rassembler sur les revendications tels furent également les objectifs des stages de formation organisés à l'Institut des Sciences Sociales et du Travail (ISST) de Sceaux. L'UIT a toujours été une structure confédérale, son secrétaire général siégeant au Comité Confédéral National (CCN) de la CGT ; En 1994, dans la série « études et documents » a été publié « les transports et la CGT en mouvements », résultat d'un travail approfondi réalisé par les fédérations CGT des transports, des cheminots, des marins, des officiers de la marine marchande, des ports et docks et de l'équipement regroupées au sein de l'UIT, et le centre confédéral des études économiques et sociales dans le but de partager leurs réflexions sur les actions dans le domaine des transports, leur signification et leur portée, à partir du constat que les conflits dans les transports représentaient une partie importante des luttes sociales en France, et qu'au-delà de leur diversité on pouvait y voir un mouvement d'ensemble, une identité commune et une cohérence.

Au-delà de cette analyse très complète, il est intéressant, de relever ce qu'en disaient les secrétaires généraux des fédérations concernées réunis à cette occasion pour une table ronde sur les transports. En me replongeant dans ce texte, vingt-cinq ans après son écriture, j'en ai dégagé la pertinence de l'analyse sur l'environnement économique et social, la perception de convergences objectives, la montée en puissance des actions unitaires, l'ancrage régional et local, le soutien des usagers et même des actions partagées, mais la question d'une structuration fédérale différente au sein des transports est peu évoquée, Bernard Thibault souligne « les enjeux liés au transport ne sont pas uniquement des enjeux revendicatifs propres à telle ou telle profession

mais des enjeux dépendant de sa logique, des choix, de leur conséquence. Jusqu'à présent on n'a pas raisonné comme cela, avec le souci d'avoir un secteur qui coordonne à la fois la réflexion, l'apport et le positionnement confédéral sur toutes les questions concernant le transport. Ça peut, peut-être, faire partie des améliorations futures, ou au moins des points sur lesquels on peut réfléchir » ;

Pour Sylvie Salmon-Tharreau « il y a une dimension interprofessionnelle de l'ensemble des questions transport qui appelle à multiplier les coopérations... cela pose forcément une autre appréhension du découpage traditionnel que l'on a des champs d'intervention et des responsabilités qui appartiennent aux uns et aux autres pour rechercher un travail plus en osmose... *c'est sans doute en ce sens qu'il faut faire évoluer les coopérations de caractère interprofessionnel, comme les ambitions et les pratiques de l'interfédérale des transports* ».

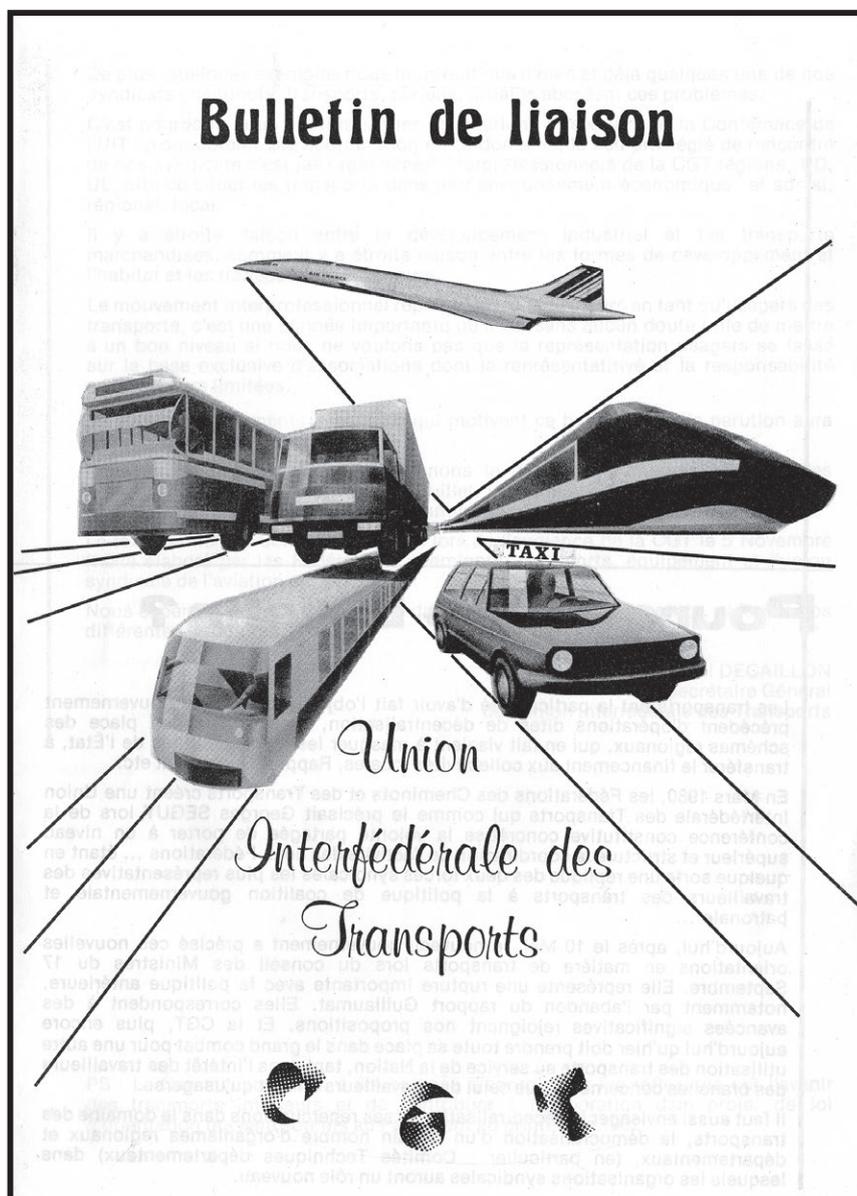
Dans la seconde moitié des années 1990, un travail a été entrepris avec le secteur confédéral « régions » sur les schémas de services transports avec les unions départementales et les unions régionales ;

Puis, c'est en 2003 que l'UIT s'est structurée dans les régions. L'action de l'UIT CGT s'est également développée au sein des instances représentatives telle que le conseil national des transports dont chaque réunion était préparée en bureau de l'UIT.

Synthèse de cette deuxième partie :

Les motivations qui ont conduit à la création de l'UIT sont toujours pertinentes et ont permis un travail approfondi notamment avec les structures interprofessionnelles de la CGT.

A contrario, l'UIT n'a jamais eu de réflexion sur la syndicalisation ; le pas n'a jamais été franchi pour tendre vers une nouvelle structuration des fédérations, à l'instar de la CFDT qui s'est organisée en fédération générale des transports et de l'équipement ;



Bulletin de l'IUT - Coll. IHS-CGT cheminots

Troisième point : l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire

Anticipant les directives européennes qui la prévoyaient en 2006, le gouvernement français décide que l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire se fera en France à partir de 2003 ;

Cette ouverture est d'abord une « catastrophe économique » pour reprendre les termes de David Donnez secrétaire fédéral en charge du secteur des entreprises privées au sein de la fédération des cheminots ; pour mémoire, dans les années 2000, le Fret ferroviaire c'est plus de 50 milliards de tonnes/kilomètre transportés par la SNCF, quinze ans après c'est 30 milliards de tonnes/kilomètre tous opérateurs confondus ; aucun opérateur n'est bénéficiaire, aucun n'a une couverture du territoire national.

Pour se préparer à cette ouverture à la concurrence, la SNCF ayant échoué à faire évoluer les conditions de travail des cheminots a créé des filiales de droit privé comme VFLI et Naviland Cargo ; une convention collective nationale du Fret ferroviaire a été négociée avec l'UTP (union des transports publics), tirant les conditions sociales vers le bas entraînant entre autres la suppression de 9000 emplois en 15 ans dans le Fret ferroviaire ;

Face à cette situation, la fédération CGT des cheminots a, d'une part participé aux négociations de la convention collective nationale en portant des exigences revendicatives comme la qualité de service, la sécurité et les conditions sociales de l'ensemble des salariés des entreprises ferroviaires ; d'autre part a organisé les salariés des autres entreprises au sein des syndicats de site cheminots ; on notera qu'à ce moment les salariés des autres entreprises ferroviaires ne sont pas nommés « cheminots », j'y reviendrai. Les débuts furent difficiles pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le choc de l'arrivée de nouveaux entrants a engendré des tensions, de nombreux trains ont été bloqués, caillassés, « *les cheminots voyaient les autres salariés du ferroviaire comme des adversaires* » selon David Donnez ; ensuite les premiers conducteurs de ces trains de la concurrence étaient d'anciens cheminots, enfin de nombreux incidents ont émaillé les premiers tours de roue de la concurrence. Tous ces éléments n'ont pas facilité dans un premier temps l'intégration des salariés des entreprises privées de fret ferroviaire au sein de la CGT.

Ce que l'on peut retenir de cette période c'est qu'il a fallu du temps pour digérer ce bouleversement de l'arrivée de la concurrence dans le Fret ferroviaire, de la ténacité pour faire évoluer les pratiques et les organisations pour arriver à la situation actuelle où tous les délégués syndicaux des EF (entreprise ferroviaire) sont réunis périodiquement à la fédération, chaque délégué syndical d'une EF connaît les structures fédérales locales et régionales, la CGT est implantée dans toutes les entreprises du fret ferroviaire et les entreprises intervenant sur les infrastructures ferroviaires. La CGT est première organisation syndicale de la branche ferroviaire. Cet enracinement a par exemple per-

mis, suite au licenciement d'un conducteur de l'entreprise ferroviaire Euro Cargo Rail, filiale de la DB, à celui-ci d'être réembauché au sein de la branche française des CFL (chemins de fer luxembourgeois).

Je dois à ce moment de notre intervention aller au-delà de la période retenue pour le colloque pour souligner quelques points influençant organisations et pratiques.

Au niveau fédéral, les collectifs techniques nationaux ont intégré des camarades des autres entreprises ferroviaires qu'elles soient exploitantes ou intervenant sur l'infrastructure ;

Dans les syndicats de site cheminots ont été créées des sections syndicales des EF ; ainsi à Woippy sur 150 salariés des CFL, 100 sont adhérents à la CGT.

Ces résultats sont possibles notamment par la sensibilisation et l'impulsion de la fédération.

L'appellation « cheminot » est maintenant employée pour tout salarié du ferroviaire ;

Il convient encore d'ouvrir nos fonctionnements, que chaque pôle fédéral, chaque structure s'imprègne de ces nouvelles dimensions avec demain l'ouverture du transport voyageurs à la concurrence ;

Deux points d'attention, la velléité du patronat de sortir du champ de la convention collective nationale du ferroviaire tous les cheminots travaillant actuellement au sein de l'Infrastructure voie : cela se traduirait entre autre par leur sortie du champ syndical de la fédération des cheminots ; et si demain une région, autorité organisatrice des transports régionaux, choisit la concurrence et que le nouvel entrant choisit un autre opérateur pour entretenir ses matériels, les cheminots affectés à cet entretien dépendraient de la CCN de la métallurgie ;

Cela ouvre de nouveaux débats autour de l'organisation du syndicalisme professionnel.

Synthèse de cette troisième partie : si après de premiers pas hésitants, la prise en compte du travail syndical auprès de tous les salariés des entreprises ferroviaires a engendré des résultats intéressants tant sur les forces organisées que sur le rapport de forces au sein des entreprises ferroviaires l'activité fédérale en direction des entreprises ferroviaires privées repose encore trop sur le seul responsable de cette activité, or l'enjeu est de ne surtout pas faire de l'activité fédérale en direction des EFP une spécificité mais bien une partie intégrante de tout l'appareil fédéral national, des structures régionales et locales.

Synthèse générale : avec ce texte nous avons voulu montrer le socle d'une structuration syndicale professionnelle qui a su prendre en compte les évolutions de son domaine d'intervention pour adapter ses structures et son fonctionnement en conséquence.

DE LA SYNDICALISATION DES CHEMINOTS RETRAITÉS A LA CRÉATION DE L'UFR CGT



La Tribune des cheminots retraités CGT, supplément n° 1, Janvier 1951 - Coll. IHS-CGT cheminots

Dans le cadre de la préparation du prochain congrès de l'UCR, Maurice Samson, membre de notre bureau de l'IHS, a été sollicité pour livrer un article sur l'historique de notre UFR. Nous le reproduisons ici.

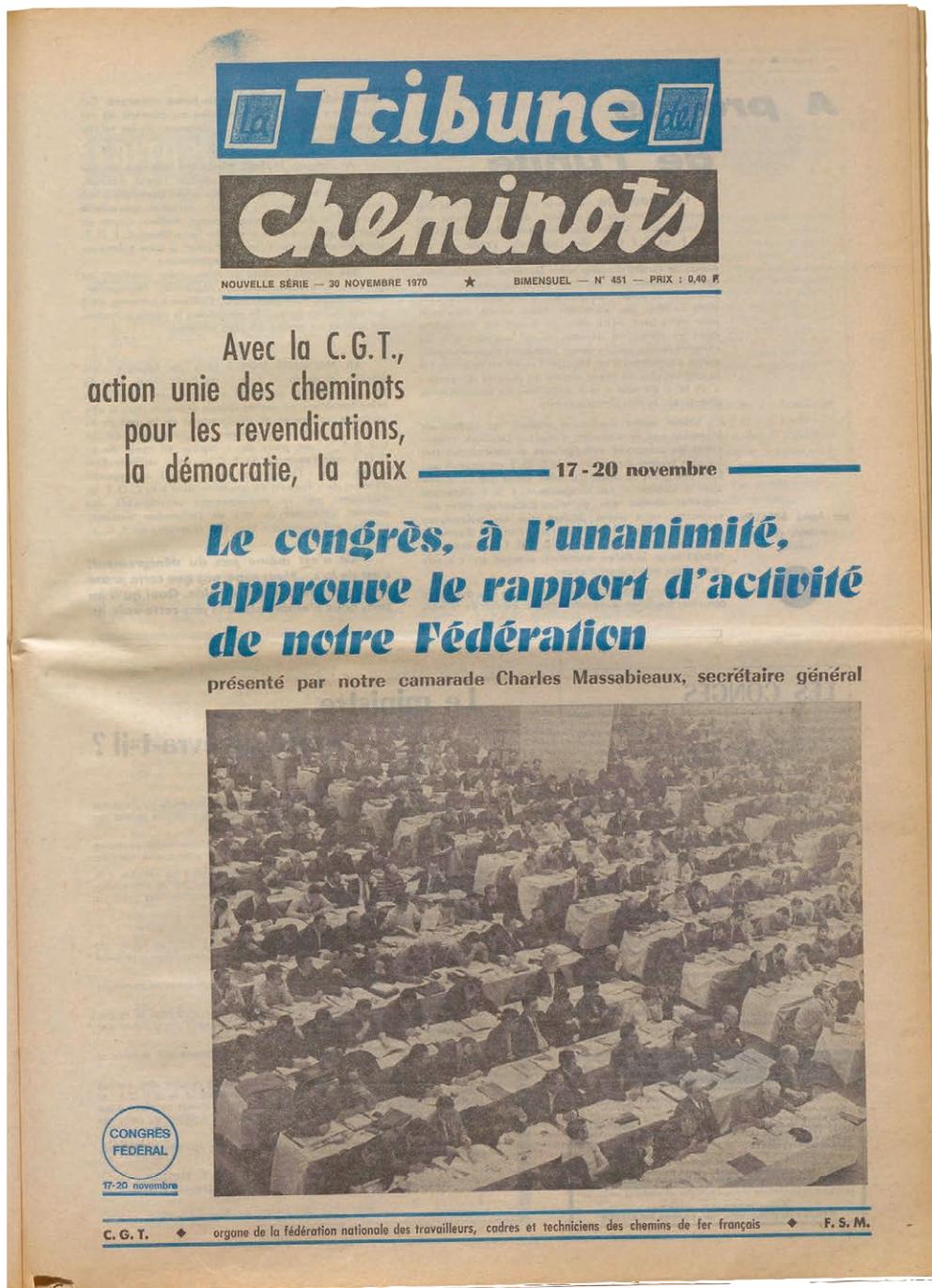
« A l'origine, le syndicalisme ne concernait que les travailleurs actifs comme en témoignent les premiers statuts syndicaux, et l'affiliation s'arrêtait de fait lors de la cessation d'activité ou du départ en retraite pour ceux qui en bénéficiaient.⁽¹⁾ Comptenu de la durée d'espérance de vie de l'époque et des conditions de travail, la retraite était le plus souvent l'antichambre de la mort. Et ce même si, grâce au régime unifié de 1909, les cheminots bénéficiaient d'un âge de retraite plus précoce que celui du régime des ROP⁽²⁾. Par ailleurs, la question de l'évolution des pensions liquidées ne s'imposait pas en raison de la stabilité monétaire, et le régime de retraite unifié... ne comportait aucune règle de revalorisation !

Mais la Première guerre mondiale a changé la donne. L'inflation galopante⁽³⁾ qui laminait le pouvoir d'achat, a fait surgir une revendication : l'augmentation des pensions... et par là même le besoin d'une organisation des retraités pour l'imposer aux directions des Compagnies ferroviaires ! Même si des militants devenus retraités restaient syndiqués (par camaraderie ou solidarité ?), la *Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat* issue de la fusion, le 28 janvier 1917, du *Syndicat national CGT* et de plusieurs autres organisations, n'avait pas mis en place une structure d'organisation des retraités. Cette absence de structure spécifique a amené un petit groupe de retraités à créer, le 25 novembre 1917, une association loi 1901 dite *Fédération des retraités des chemins de fer français*

et des colonies (FRCF). Elle deviendra, en 1927, la *Fédération Nationale des Retraités des Chemins de fer de France et des Colonies*. Bien que non affiliée à la CGT et pratiquant le lobbying parlementaire et la collaboration de classe, cette organisation a contribué à l'émergence de revendications aussi importantes que la péréquation des pensions et la création d'un Statut des retraités. Elle devint la plus importante organisation de cheminots retraités dont la grande majorité était des anciens syndiqués CGT.

Mais des divergences vont apparaître entre la Fédération des retraités et la Fédération CGT confédérée à propos notamment de la création d'une caisse de retraite unique, autonome et gérée par un conseil d'administration ou serait représenté le personnel. Soutenue par la CGT confédérée et votée à l'unanimité par la Chambre des députés, cette mesure à laquelle s'opposaient farouchement les Compagnies de chemins de fer, fut écartée par le Sénat, avec l'appui du Ministre des travaux publics... et de la Fédération des retraités ! Cette situation amena la **Fédération CGT confédérée à faire adopter à son congrès de Toulouse de mai 1928, la création d'une section technique de retraités dans chaque syndicat et d'une section technique nationale de retraités.**

Prenant conscience du poids grandissant des retraités dans la corporation et de la récupération de leurs associations par la droite ou l'extrême droite, la Fédération unitaire des cheminots (CGT-U) décida, au début de 1933, de **créer en son sein une section nationale des retraités et des sections de base dans chaque syndicat**. Ainsi, les cheminots actifs et retraités seraient regroupés dans la même organisation de lutte de classes pour défendre des intérêts communs.



La Tribune des cheminots [actifs], n° 451, 30 novembre 1970 - Coll. IHS-CGT cheminots

En décembre 1935, lors du congrès de réunification de la Fédération confédérée et de la Fédération unitaire, l'article 1^{er} des statuts de la *Fédération nationale des Travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat* précisait qu'elle avait "pour but de grouper tous les agents, employés et ouvriers des deux sexes des transports par voie ferrée et industries similaires (agents du cadre permanent, journaliers et auxiliaires et retraités, ces derniers devant rester attachés aux syndicats, aux Unions de réseau et à la Fédération)". Fin 1936, la Section nationale des retraités de la Fédération CGT comptait plus de 600 sections.

Dans un article de *La Tribune des Cheminots* du 25 avril 1938, Pierre Semard considère que l'unité des cheminots retraités est une nécessité, comme elle l'a été pour les cheminots en activité de service. Suite aux rencontres avec la Fédération autonome des retraités, le Bureau fédéral CGT a fait une

proposition d'unité entre la Section nationale des retraités de la Fédération des cheminots et la Fédération nationale des retraités visant à **une fusion permettant de créer une Fédération générale des retraités des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat**. Cette Fédération aurait son autonomie et sa gestion propre, tiendrait ses congrès qui élirait les directions. Elle éditerait ses cartes et ses timbres et ferait paraître son journal. Mais les discussions n'ont pas abouti et la deuxième guerre mondiale mit la question en attente...

En 1945, après la guerre, quelques dirigeants de la Fédération autonome des retraités qui s'opposaient à l'unité avec la CGT ayant sombré dans la collaboration, le Congrès de fusion du 21 juillet 1945, regroupant 500 retraités des 2 organisations, créa la **Fédération Nationale des retraités des chemins de fer de France et des colonies**.⁽⁴⁾ Cette Fédération, chargée de "la défense des revendications des cheminots retraités en liaison obligatoire avec la Fédération Nationale CGT" comme inclus dans ses statuts⁽⁵⁾, tint son 1^{er} Congrès en 1946.

Malheureusement, comme pour les actifs, cette unité n'échappera pas à la vague d'anticommunisme et d'anticégétisme impulsée par les forces réactionnaires qui amena les scissions syndicales de fin 1947 début 1948.⁽⁶⁾ C'est ainsi qu'en 1948, les dirigeants de la Fédération des retraités⁽⁷⁾ ont réussi à faire modifier les statuts, sans discussion préalable ni avec la CGT, ni dans les sections, sous couvert d'ouvrir des relations

avec les retraités CFTC, FO et Cadres autonomes. En fait, il s'agissait de se libérer de l'obligation de liaison avec la Fédération nationale CGT, avec comme objectif de pouvoir prendre des positions contre elle. A partir de cette date, la "littérature" de la Fédération autonome des retraités, très favorable aux scissionnistes, a été dirigée contre la Fédération CGT des Cheminots, n'attaquant jamais la politique gouvernementale pourtant responsable de la situation. Devenue un lieu de discord et d'oppositions entre retraités, le coup de grâce fut porté au congrès de 1950 avec une nouvelle modification des statuts qui rejette pratiquement les militants, nouveaux retraités, des organismes de direction, une mesure qui visait essentiellement les militants venus de la CGT.

La Fédération CGT ne pouvait laisser se poursuivre une telle situation. C'est ainsi, que le Conseil National des 13 et 14 novembre 1950, considéra que l'action de la Fédération

des retraités sombrait dans l'anticlégalisme et devenait de plus en plus, une organisation antiunitaire d'obédience gouvernementale et de soumission aux volontés des ministres et de la direction SNCF, à l'encontre des intérêts des retraités et de l'ensemble des cheminots. L'union dans l'action avec les actifs était indispensable pour faire avancer les revendications des retraités. C'est pourquoi le Conseil National décida de revenir à la situation d'avant 1945 en constituant une *Fédération nationale des cheminots retraités* CGT et en créant des sections de retraités dans chaque syndicat.

Le Congrès fédéral de décembre 1951 qui comprenait 127 délégués retraités, approuva unanimement cette décision. La 1^{ère} Conférence des retraités CGT en fit de même. Très rapidement, la Fédération nationale des cheminots retraités CGT monte en puissance : au cours des quatre premiers mois de 1951 on comptait déjà plus de 200 sections créées et 40 000 adhérents...⁽⁸⁾

En novembre 1970, le Congrès fédéral tient compte de la création de l'UCR en 1969, en substituant l'Union Fédérale des Retraités (UFR) à la Fédération des Retraités CGT dont le secrétaire général est un membre du bureau fédéral.

En novembre 1986, le Congrès fédéral décide de mesures pour mieux prendre en compte l'activité des retraités dans l'activité générale de la Fédération et pour une meilleure intégration dans les syndicats et les régions.

En 2008, suite à l'autonomie de la Caisse de Prévoyance et de Retraite, la CGT obtient du gouvernement, malgré l'opposition de la Fédération autonome (FGRCF)⁽⁹⁾, l'élection par les retraités de leurs 2 administrateurs.⁽¹⁰⁾ Cette première élection confirme que la CGT était très largement la première organisation parmi les cheminots retraités.⁽¹¹⁾ L'élection de 2018 confirmera cette 1^{ère} place en creusant même l'écart avec la FGRCF ! (12)

Cependant, il faut noter que depuis le début des années 1970, le nombre de cheminots retraités est en régression constante⁽¹³⁾, et que si les actions ne parviennent pas à inverser la courbe des effectifs d'actifs, le déclin de l'UFR cheminots se poursuivra. »

Maurice Samson

(1) A l'origine le syndicalisme concernait les travailleurs actifs du secteur privé (et les patrons), les retraités étaient alors très peu nombreux car ils ne concernaient que quelques entreprises dont les chemins de fer... et peu d'ouvriers arrivaient à la retraite tant leur espérance de vie était faible ! L'espérance de vie moyenne à la naissance était alors de 48 ans pour les hommes et de 52 ans pour les femmes et 8 % seulement de la population (mais peu d'ouvriers) atteignaient 65 ans ! C'est ce qui a amené, en 1910, la CGT à qualifier la loi sur les retraites (ROP) de "retraite pour les morts !"

(2) La loi ROP (Retraites Ouvrières et Paysannes) prévoyait un âge de retraite à 65 ans (ramené en 2012 à 60 ans) alors que dans le régime unifié des cheminots de 1909 cet âge allait de 50 ans (mécaniciens et chauffeur), à 55 ans pour les services actifs et à 60 ans pour les administratifs et les directions

(3) Quasi nulle jusqu'en 1914, la hausse des prix a été de 253 % de 1915 à 1920 !

(4) Pour autant, l'unité des cheminots retraités n'a jamais été totale puisque la Fédération CFTC des cheminots de France a toujours conservé en son sein une section de retraités

(5) L'article premier des statuts indiquait : « La Fédération des retraités est en liaison directe et permanente avec la Fédération des cadres, techniciens et travailleurs des chemins de fer C.G.T. »



La Tribune des cheminots retraités CGT, supplément, Juin 1952
Coll. IHS-CGT cheminots

(6) Rappelons qu'à l'issue de la grève de la fin 1947, et avec l'aide financière des dirigeants américains via le syndicat AFL, une partie des syndiqués (ceux de la tendance "Force ouvrière") quitte la CGT pour fonder la CGT-FO favorable au Plan Marshall et très anticommuniste. Regroupée autour du Rail syndicaliste ces cheminots ont créé, dès le début janvier 1948, la Fédération FO. Le 12 décembre 1947, la Fédération autonome des agents de conduite (FGAAC) est créée et l'Union nationale des cadres décide, le 16 janvier 1948 au cours de son congrès extraordinaire, de revenir à l'autonomie et de créer ce qui est aujourd'hui l'UNSA Cheminots (la 2^e OS parmi les actifs)

(7) Curieusement, la Fédération des retraités était dirigée par des cadres issus de la Fédération autonome des cadres et par des ex de FO scissionniste... alors que la très grande masse des adhérents (90 %) était composée de cheminots issus de l'Exécution !

(8) En 1970, la CGT comptait 99 997 adhérents pour 804 sections... et 14 464 en 2017 (exercice clos)

(9) La FGRCF (soutenue par SUD Rail) a déposé un recours au Conseil d'Etat. Elle a été déboutée

(10) La loi du 30 octobre 1946 portant sur l'organisation de la sécurité sociale, prévoyait l'élection à la proportionnelle des membres des conseils d'administration des organismes de sécurité sociale, y compris pour les caisses des régimes spéciaux (article 21). Mais chez les cheminots, si cette élection eut lieu chez les actifs en 1948 (après les scissions) et donnant 4 élus sur 6 à la CGT, par contre elle n'a pas eu lieu chez les retraités (faute d'arrêté) contrairement à ce qui était prévu par le décret du 28 avril 1948. La SNCF, avec l'accord du gouvernement, décida unilatéralement que la Fédération nationale des Retraités désignerait les 2 représentants. Inutile de dire que les dirigeants de cette organisation se gardèrent bien de donner un des 2 sièges à un ex CGT ! Ainsi, et jusqu'en 2008, cette organisation, devenue la Fédération générale des retraités des chemins de fer (FGRCF) obtint ainsi un monopole de la représentation des retraités au CA de la Caisse de Prévoyance et au Comité de gestion des retraites

(11) En 2008, la CGT obtint 38,50 % des voix (1 élu) contre 29,17 % (1 élu) à la FGRCF, les 7 autres OS se partageant le reste

(12) En 2018, la CGT obtint 39,71 % des voix (1 élu) contre 20,21 % (1 élu) à la FGRCF suivi e par la CFDT (15,88 %), l'UNSA (10,85 %), SUD Rail (9,06 %) et FO (4,29 %)

(13) L'effectif total des cheminots pensionnés (pensions directes + réversions) est passé de 288 556 en 1945 (dont 182 605 directes) pour atteindre son point haut de 431 286 en 1970 (dont 269 914 directes) avant de régresser régulièrement jusqu'à 256 707 en 2018 (dont 175 225 directes). Le nombre d'actifs cotisants a atteint 440 750 en 1949 avant de régresser de manière quasi permanente (sauf 1982-1983 et 1999-2002) pour tomber à 139 069 en 2018

ADIEU PIERRE !



©Pascale Lalys

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de Pierre Vincent survenue à l'hôpital de Sens le 13 mai dernier.

Pierre était pour nous, un camarade et un ami, qui avait déployé toute son énergie à défendre les cheminots et le service public pendant toute sa vie. Son militantisme épaulé par une intelligence remarquable lui fit tenir d'importantes responsabilités, au syndicat et dans l'entreprise.

Pierre est né le 28 Février 1940 à Melun en Seine et Marne. Son enfance et son adolescence se déroulèrent à Digoin et à Vaux le Pénil. Sa scolarité s'acheva par l'obtention du certificat d'étude Primaire.

Sur 27 mois de service militaire il en fit 13 en Algérie où il débarqua le jour même du putsch des généraux. Il participa alors à plusieurs accrochages menés par la légion étrangère.

Libéré en 1962, il fit part au comité Maurice Audoin de l'assassinat pur et simple de militants algériens. Ce fut en quelque sorte le début de son engagement militant.

En Juin 1962 il reçut la croix de la valeur militaire.

Il entre à la SNCF le 11 Octobre 1962 à Lyon. Il adhère à la CGT le 1^{er} Janvier 1963. Il devient rapidement secrétaire général des cheminots de Belleville sur Saône puis secrétaire général adjoint du secteur de Lyon en 1966.

Il est mis à la disposition de la fédération le 1^{er} Janvier 1968 pour devenir secrétaire de l'Union Sud-Est.

Après mai 1968 il participe à la création du centre confédéral de la jeunesse et met en place celui de la fédération CGT des cheminots. Coopté au bureau fédéral entre deux congrès il est confirmé dans ses responsabilités au congrès de Novembre 1970, date à laquelle il rentre au secrétariat fédéral chargé de la commission de propagande.

A la signature du programme commun en 1972, il adhère au PCF. Il était encore aujourd'hui adhérent à la section de Sens.

En 1978 au Congrès Confédéral de Grenoble il est élu à la commission exécutive de la CGT ou il siégera jusqu'à son remplacement, à sa demande, par Bernard Thibault.

Au Congrès Fédéral de Novembre 1976 il est élu secrétaire général adjoint de la Fédération s'occupant plus particulièrement des questions relatives à l'entreprise.

Il fut ensuite désigné par la Fédération pour siéger au conseil d'administration de la SNCF où il est élu ensuite

à deux reprises. Il est amené dans le cadre du nouveau fonctionnement du conseil à assumer la présidence de la commission des marchés de la SNCF.

En application de la loi de démocratisation du secteur public il quitte ses fonctions de secrétaire général adjoint au congrès de 1983 mais reste membre de la commission exécutive fédérale jusqu'au congrès de 1990 date à laquelle il quitte les instances de la fédération.

Il souhaite alors réintégrer l'entreprise après avoir été pendant 22 ans permanent syndical.

Nommé cadre administratif de direction il participe à la mise en place de la direction des audits puis de l'institut du management. Lorsqu'il quitte ses fonctions en 1995 pour partir en retraite il était cadre supérieur au grade d'ingénieur principal, sans rompre avec son engagement syndical notamment au sein du groupement national des cadres supérieurs.

Pierre portait à l'histoire un grand intérêt qui ne s'est jamais démenti pendant toute sa carrière. Après la création de l'institut d'histoire sociale de la CGT au Congrès de Lille en 1982, Georges Séguin en sera le premier président. L'objectif de cet institut est de faire connaître l'histoire du mouvement syndical, assimiler les expériences des générations pour mieux comprendre les conditions nouvelles et innover en intégrant tout l'acquis de la classe ouvrière.

La déclinaison de cet institut s'organise alors dans les différentes organisations de la CGT. La fédération des cheminots crée le sien en 1998. Pierre s'est tout naturellement investi tant au niveau de l'IHS confédéral que fédéral au sein desquelles il rédigea plusieurs études et articles historiques tout à fait remarquables.

Il était encore vice-président de l'institut confédéral et membre du bureau de l'institut fédéral des cheminots.

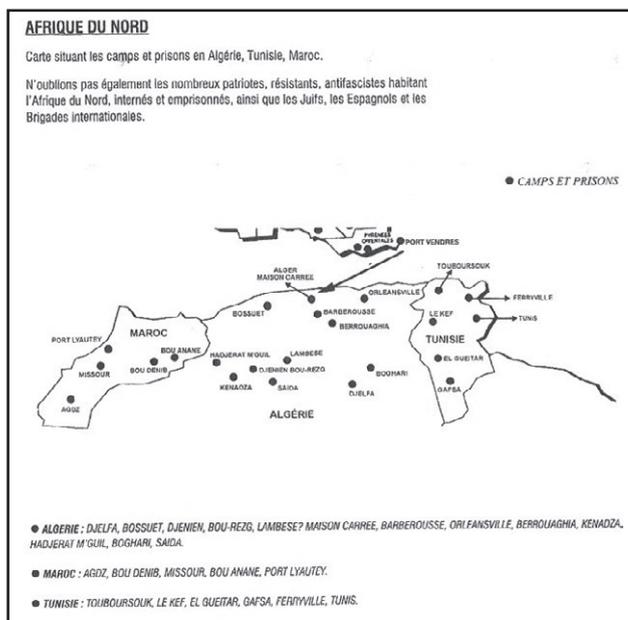
Pierre fut aussi élevé chevalier dans l'ordre national du mérite.

C'est un grand militant qui nous a quittés. Et si les circonstances sanitaires n'ont pas permis de nous rassembler autour de lui et de sa famille, nous lui rendrons le moment venu l'hommage qu'il mérite.

Claude Marache
Membre du bureau IHS

Tous les camarades du bureau de l'ibs et l'équipe de rédaction des cahiers partagent tristesse et émotion après le décès de Pierre. Ils s'associent à cet hommage et expriment leurs plus sincères condoléances à Janine son épouse. D'autres fidèles de notre Ihs nous ont quittés récemment, victimes ou pas du coronavirus. Nous évoquerons leur souvenir dans le prochain cahier.

LES DÉPORTÉS EMPRISONNÉS EN FRANCE ET EN AFRIQUE DU NORD ENTRE 1939 ET 1945



© Coll. privée

Nous revenons ici sur une particularité de notre histoire dont on a peu parlé... Si de multiples ouvrages, romans, récits, témoignages, émissions de radio ou de télévision ont exalté l'engagement et le sacrifice des femmes et des hommes épris de liberté qui lutteront jusqu'à la mort contre l'hitlérisme et le régime de Vichy, très peu ont été consacrés à ceux qui ont été internés et emprisonnés dans les camps de concentration et les prisons sur le sol français ou en Afrique du Nord.

Les causes de ces incarcérations furent diverses : des politiques, des Juifs, des Francs-Maçons, des Roms, des Républicains Espagnols, des réfugiés Allemands ou Italiens fuyant leurs régimes fascistes. Pour certains ces incarcérations eurent lieu bien avant l'arrivée des Allemands, pour des raisons liées aux affrontements politiques dans notre pays. De nombreux militants de la CGT firent partie du lot et parmi eux des cheminots... à qui on n'a jamais reconnu le statut de combattant de la liberté.

C'est ainsi que malgré de nombreuses interventions en leur faveur, tous les gouvernements qui se sont succédé depuis

la fin de la guerre ont toujours refusé de les reconnaître comme déportés, les privant d'être à leur juste place dans le combat antifasciste qu'ils ont mené pendant « les années noires ».

Ce constat nous amène à revenir brièvement sur le contexte politique et syndical existant avant, pendant et après leurs arrestations.

Le 4 juin 1936, après la victoire du Front Populaire aux élections législatives du 26 avril au 3 mai, Léon Blum est élu chef du gouvernement, soutenu par une coalition comprenant les socialistes, les radicaux et les communistes qui ne participent pas au gouvernement. Le 7 juin 1936, les « Accords de Matignon » sont signés qui prennent en compte plusieurs revendications des travailleurs (40 heures, congés payés, conventions collectives, libertés syndicales, délégués du personnel, etc.).

Mais l'accord conclu entre les partis de gauche débouche très vite sur des divergences dans l'application de la politique économique et plus encore sur les questions internationales. En effet, le 16 février 1936 c'est aussi la victoire du « Frente Popular » en Espagne qui entraîne, le 18 juillet de la même année une rébellion militaire soutenue par toute la droite réactionnaire et l'Église catholique. Le gouvernement républicain espagnol demande une aide matérielle à la France, d'autant plus justifiée que les États fascistes italien et allemand soutiennent ouvertement la rébellion dont le général Franco a pris la direction... Mais Léon Blum prône la non-intervention en s'appuyant sur les radicaux et une partie des socialistes, et bien entendu de toute la droite qui entrevoit sa revanche.

Dès l'accession de Daladier à la tête du gouvernement en avril 1938, les réformes du Front Populaire sont remises en cause et toute l'année 1938 et le début de 1939 peuvent être résumées par le délitement social, économique et politique du front Populaire.

Le grand patronat et la bourgeoisie ont repris l'offensive après les accords de Munich du 30 septembre 1938 qui ouvrent la voie à Hitler pour envahir la Tchécoslovaquie. Le slogan « plutôt Hitler que le Front Populaire » prend ici toute sa valeur.

Tout le monde sait aujourd'hui que cet accord officiellement conclu pour éviter la guerre n'a finalement servi qu'à la rendre inévitable. Rappelons que le 4 octobre 1938, lors du vote à l'Assemblée sur les accords de Munich, les communistes sont les seuls à voter contre. Ils sont suivis sur le plan syndical par la tendance de la CGT issue de la CGTU. Cette position est attaquée violemment par les « Muni-chois ». Dans la même période, l'expansionnisme allemand

devient une réalité. Les menaces directes contre la Pologne conduisent l'Union Soviétique à proposer des contacts à l'Angleterre et à la France pour débattre d'un front anti nazi, proposition ignorée avec mépris par anticommunisme. Ce refus va conduire Staline à se tourner vers Hitler et signer avec lui le « pacte germano-soviétique » qui laisse les cou-dées franches à Hitler pour envahir la Pologne et à Staline pour y entrer. Bien que placée dans une situation tragique et ébranlée par le pacte, la direction du parti communiste va le défendre.

Hitler envahit la Pologne le 1^{er} septembre 1939, la France déclare la guerre à l'Allemagne le 3 septembre et Staline entre en Pologne le 17 septembre. Pour le gouvernement français, les communistes et les syndicalistes de l'ex CGTU sont tout simplement des traîtres à la Patrie. Daladier en toute illégalité va donc faire voter le 16 janvier 1940 la déchéance des députés communistes.

Le 9 mars 1940 par décision du ministre de l'Intérieur, 2717 élus sont mis au ban de la Nation et – dit-il – « le nettoyage continue ». Les syndicats pro-CGTU ne sont pas épargnés : 2400 militants sont arrêtés. Pendant ce temps l'indulgence est de mise pour les membres du Comité France-Allemagne et les inculpés de la « Cagoule » qui sortent peu à peu de prison. C'est dans ce contexte que de nombreux militants, dont des syndicalistes, cheminots, mineurs, des PTT etc. entrent déjà en clandestinité tandis que d'autres seront internés dans des camps en France où étaient emprisonnés les Espagnols victimes de Franco avec d'autres étrangers notamment les antifascistes Allemands et Italiens.

Puis sous Pétain en 1941 ils furent déportés comme otages en Algérie, au Maroc ou en Tunisie. Ils y subissent des brimades insupportables, des tortures, des condamnations à mort épargnées par le débarquement des Américains le 8 novembre 1942 et l'installation du gouvernement provisoire du Général de Gaulle. Les camps furent fermés en juin 1943 et les déportés libérés se mirent sous une forme ou sous une autre au service de la libération de la France.

Quelles sont les raisons qui ont conduit à ne pas les considérer comme déportés ?

Les différents gouvernements en place depuis 1945 contestent cette qualité notamment en se référant au sort de ceux qui furent victimes des camps hitlériens où la solution finale s'est appliquée, faisant de ces camps des lieux de mort programmée. S'il y eut des rescapés, ce n'est pas dû à une décision d'Hitler mais au fait de l'avancée des alliés dans le territoire allemand.

Autre argument, le pouvoir définit trois critères pour être reconnu comme déporté :

- Avoir été détenu par les autorités ennemies
- Avoir été transféré par l'ennemi hors du territoire national
- Avoir été incarcéré en territoire ennemi ou en territoire occupé ou administré par l'ennemi

Listes des camps où furent internés de nombreux patriotes résistants antifascistes

FRANCE

Carte situant les camps et prisons en France où des Français patriotes, résistants et antifascistes ont été internés sous la III^{ème} République et sous le régime de Vichy pendant la période 1939-1941.

De Port-Vendres, en février, mars et novembre 1941, le Gouvernement de Vichy décide de les envoyer dans les Camps et Prisons d'Afrique du Nord.

Ils sont libérés d'avril à juin 1943, plusieurs mois après le débarquement des troupes alliées en Afrique du Nord le 8 novembre 1942.

Pour la plupart, et par ordre de mission, leur retour en France a eu lieu fin de l'année 1944.



● ALPES DE HAUTE-PROVENCE (04) : SISTERON, LES MOULINES, BRAS D'ASSE - ALPES MARITIMES (06) : FONTEBELLE 6 ARDÈCHE (07) : LE CHATELARD, CHABANET, BURZ ET BAIZE - ARIÈGE (09) : LE VERNET - AUDE (11) : RIVEL-LIMOUX - BOUCHES-DU-RHÔNE (13) : HAUT FORT SAINT-NICOLAS - CANTAL (15) : RIOMES ES MONTAGNE - CHARENTE-MARITIME (17) : ÎLE DE RÉ - DORDOGNE (24) : LE SABLON - ISÈRE (38) : ROYBON, FORT-BARRAUX, PRÉMIL, LUTICH - PUY-DE-DÔME (63) : MONS D'ARLANC - MAINE ET LOIRE (49) : MORANNES - MARNE (51) : MOURMELON-LE-GRAND - NORD (59) : MONSON - PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64) : GURS - PYRÉNÉES-ORIENTALES (66) : CÉRÉT, CERBERON - RHÔNE (69) : FORT BAILLET - YVELINES (78) : SAINT-BENOIT - TARN (81) : SAINT-SULPICE LA POINTE, CHATEAU DE MONGEY - VAR (83) : CERBRON - VENDÉE (85) : ÎLE D'YEU - HAUTE-VIENNE (87) : NEXON, SAINT-PAUL D'EYJEAUX, SAINT-GERMAIN-LES-BELLES - VAL-D'OISE (95) : BAILLET - AUDE (11) : CARCASSONNE - DRÔME (26) : VALENCE - GARD (30) : NIMES - ISÈRE (38) : SAINT-JOSEPH (GRENOBLE) - LOT-ET-GARONNE (47) : CENTRALE D'YSSÈS - MEURTHE-ET-MOSELLE (54) SAINT-CHARLES (NANCY) - PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64) : PAU - RHÔNE (69) : SAINT-PAUL (LYON) - SAVOIE (73) : CHAMBERY - TARN (81) : CASTRES - VAR (83) : ZOULON (PRISON MARITIME).

© Coll. privée

Pourquoi dans ces conditions un transfert, une détention réalisée par la France ne serait-il pas à considérer au même niveau que les trois critères ci-dessus ?

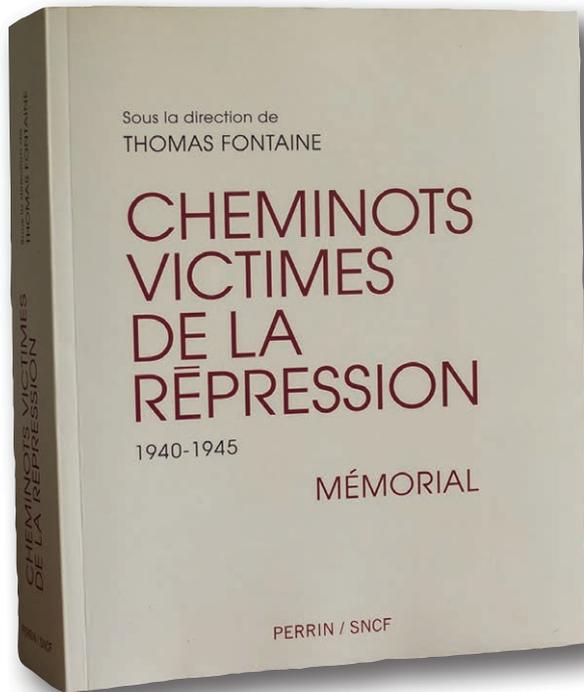
Nous entrons là dans le choix politique fait après-guerre de ne pas reconnaître « Vichy » comme étant le gouvernement « officiel » de la France, ce qui a conduit à défendre l'idée que la France n'est pas responsable des faits imputables à « Vichy ». Alors les internés dans les camps français en 1941 en Afrique du Nord, bien que soumis à l'administration de « Vichy » ne peuvent pas être reconnus comme déportés.

Cette argutie juridique est un scandale qui perdure. On sait qu'il a fallu attendre le discours de Jacques Chirac en juillet 1991 pour que la France reconnaisse enfin ses responsabilités dans les exactions de Pétain et de son gouvernement. Cela nous donne encore plus d'arguments et de force pour exiger à nouveau, trois quart de siècle après leur libération, que les survivants de ces camps et, à titre posthume pour la plupart d'entre eux, obtiennent enfin le titre de déportés. Dans cet objectif était prévue l'organisation d'une journée d'étude au Sénat à laquelle notre institut avec d'autres et l'IHS de la Confédération devaient participer le 11 mai, annulée pour cause de confinement. Nous reviendrons sur le sujet à l'occasion de sa reprogrammation.

Claude Marache

Une suite au livre mémorial.

« Les cheminots, victimes de la répression lors de la seconde guerre mondiale. »



Nous avons participé à la rédaction du « livre mémorial, Cheminots victimes de la répression 1940/1945 » concédé et payé par l'entreprise, publié en 2017 après 5 années de travaux, couvrant la seconde guerre mondiale, sous la forme de biographies reconstituées de cheminotes et cheminots, sorties de l'anonymat des plaques mémorielles des gares et établissements pour certains autres, réhabilités car oubliés des dites plaques.

2 229 biographies de victimes de la répression retrouvées et présentées dans ce livre, dans l'ordre alphabétique, sans qu'on puisse prétendre ce chiffre exhaustif. Il comprend aussi plus de 50 personnes mortes en détention en France ou lors de leur interrogatoire [...]. Une part significative du groupe des victimes est formée de militants communistes et syndicalistes de la fédération CGT des cheminots, appréhendés par la police française à cause de leurs opinions, visés par les Allemands pour devenir des otages à fusiller ou à déporter.

Une suite à ce livre s'imposait, elle a été élaborée dans sa structure et est en cours d'écriture. Notre institut participe à part entière non plus sous la forme biographique, mais dans une démarche qui se veut historico-pédagogique pour approfondir et vulgariser cette période encore très controversée.

Sous la direction de Thomas Fontaine Directeur scientifique du Musée de la Résistance Nationale, seront abordés, dans ce nouveau livre, un certain nombre de thèmes autour de l'entreprise, les cheminots, la répression et décliner ensuite pour connaître d'une manière plus précise cette période.

C'est ainsi que seront traités et développés sans complaisance, la place et le rôle de la SNCF sous l'angle d'une jeune entreprise nationale dans la guerre, autant soumise et contrainte que zélée et rebelle.

La Répression qui frappe les cheminots dans le pays de manière générale n'est nullement le fruit du hasard, mais elle est, en fait elle est plurielle et différente selon les zones géographiques et frontalières ou annexées et aussi selon les évolutions successives du conflit.

Ainsi sera brossé un portrait collectif des cheminots victimes de la répression première contre des cheminots parce que communistes et cégétistes, puis des cheminots résistants dans leurs diversités de situations personnelles et familiales pour les uns.

Et aussi des situations particulières des Cheminots d'Alsace-Moselle, différentes encore de la répression chez les cheminots Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que celle des cheminots Nord-Pas de Calais,

Le syndicalisme lui aussi avec sa double attitude de collaboration pour la fédération nationale et de résistance pour la fédération clandestine. Les syndicats locaux interdits pour les 2 /3.

Autant de thèmes qui justifient bien la participation et une contribution à l'écriture de ce livre que nous ne manquerons pas de vous présenter, voire quelques extraits pour vous inciter à le lire lors de sa parution.

Patrick Chamaret

Un nouveau site pour le Musée de la Résistance Nationale



Pas un cimetière de la mémoire, un espace de sa mise en culture.

Le 29 Février 2020, le nouveau Musée de la Résistance Nationale a ouvert ses portes au public.

C'est l'aboutissement d'une aventure où la fédération des cheminots tient une place parmi les plus importantes, depuis l'origine d'un projet qui a cheminé plus de 50 années pour aboutir dans la forme proposée aujourd'hui. Après un moment décisif en 1985 avec l'ouverture de la version initiale du musée, celui qui vient de s'effacer offre un nouvel outil au service de la connaissance et de la mémoire.

Vouloir conserver la mémoire de la Résistance, moment décisif de l'Histoire de notre pays, sa dimension populaire et ouvrière, ses morts, assassiné.e.s, déporté.e.s, le traumatisme de celles et ceux qui l'ont traversée, drames et moment glorieux au travers de la quotidienneté périlleuse de celles et ceux qui s'y sont engagés, tel a été le fil rouge de ces initiateurs.

Longtemps – et encore maintenant-- le musée a supporté comme une stigmatisation son qualificatif de « musée communiste », qualificatif retourné à ceux qui en usaient comme miroir des absences de bien d'autres. Il a permis de mettre à sa place réelle ce que fut cette part politique essentielle du combat contre le nazisme et les fascismes, contre la trahison de classe du capital.

Heureusement de nombreux Résistants pourtant bien loin politiquement du PCF comme des luttes sociales qui alors lui étaient liées ont refusé ce raccourci et se sont investis

dans la réalisation de ce qui est maintenant reconnu comme un Musée National de la Résistance nationale.

Ce n'est pas un hasard si le premier acte public voulu par ses fondateurs fut un colloque consacré au mouvement syndical dans la Résistance et à la place prise par les anciens unitaires de la CGT¹. Croisant les témoignages et analyses des syndicalistes résistant.e.s devenus dès la Libération les dirigeant.es de leurs organisations et celui des historien.nes qui travaillaient déjà à empêcher une lecture édulcorée de la dimension de classe de cette résistance populaire, la publication de ses travaux fut un coup de tonnerre fécond dans un ciel consensuel.

Un musée n'a de légitimité que par sa collection à proposer aux publics. Le plus difficile n'aura pas été de constituer cette collection qui justifiait l'ouverture d'un musée, même si ce fut et continue d'être un travail permanent de fournis pour la réunir et l'enrichir. Après bien des tentatives, concrétisées en 1985 par l'ouverture à Champigny au parc Vercors, combien aura-t-il fallu de démarches, de combats, de rencontres, le plus souvent à établir en termes de rapport de force, pour financer la transformation d'un superbe bâtiment mis à disposition par le Conseil Départemental du Val de Marne. Un projet activement soutenu des années durant par la ville de Champigny.

¹ Sur l'action syndicale au cours de la seconde guerre mondiale, il est utile de se reporter au livre « Le syndicalisme dans la France occupée », travaux dirigés par Danielle Tartakowsky – Éditions PUR 2008.

Dès 1985 la fédération CGT des Cheminots, elle-même porteuse de nombreux travaux de recherches de militants et d'historiens sur la place des cheminots dans la Résistance et la Libération, de la mémoire de ces milliers de cheminots réprimés, déportés, assassinés, a apporté son soutien au projet de création d'un musée.

Une Convention Avec Le Musée

Sur sa proposition, lors de la mise en place des comités d'entreprises, une convention a été signée entre le CCE d'alors et l'équipe du Musée, animée par André Tollet, Président du Comité Parisien de la Libération à sa mise en place en décembre 1943, secrétaire de l'UD CGT clandestine de la Seine, signataire de l'accord permettant la reconstitution de l'unité de la CGT² (accord du Perreux) et qui sera secrétaire de la CGT en 1944. Une réunification, peu le savent, qui permit à Jean Moulin de franchir un pas décisif dans la mise en place du CNR. C'est dire la qualité et l'intensité des liens qui lient la CGT et sa fédération des cheminots avec le Musée de la Résistance Nationale.

Comment ne pas souligner aussi la coopération de l'IHS CGT des cheminots, de la Fédération avec Thomas Fontaine et l'équipe du Musée de la Résistance nationale qu'il dirige, dans la réalisation du monumental livre mémorial sur les 2200 cheminots à ce jour répertoriés victimes de la répression entre 1940 et 1945.

Tant à Champigny que dans les autres établissements du réseau Musée de la Résistance Nationale, les cheminots et leur histoire – actions, biographies, témoignages, objets et outils de leurs luttes – tiennent une place importante à la hauteur de leur rôle durant la lutte antifasciste et les combats contre le nazisme.

Il n'est pas non plus inutile de rappeler que la convention en vigueur donne aux cheminot.e.s et leurs ayants-droits l'accès gratuit tant au musée de Champigny que dans les sept musées du réseau, lesquels traitent chacun dans leurs contextes régionaux de l'histoire générale de la Résistance française et d'une thématique d'intérêt local : Nice (Résistance azuréenne dont celle des lignes de Provence et Méditerranée) ouvert dès 1987 ; les musées de Varennes-Vauzelles (Résistance des cheminots), Châteaubriant (Résistance dans les camps d'internement), Givors (Résistance des cheminots), Bourges (Ligne de Démarcation) et Montluçon (Résistance en Bourbonnais, là aussi les cheminots). S'y ajoutent des musées virtuels comme celui de PACA ou les cheminots de Marseille se sont particulièrement investis

La convention permet aux organisations (syndicats, sections de retraités, CER, comités de l'ONCF) de puiser dans les expositions thématiques itinérantes pour leurs besoins culturels, de formation. Pour des initiatives à construire ensemble, elle permet de programmer des rencontres thématiques avec des historien.nes de la Résistance. C'est aussi la possibilité singulièrement avec le nouvel outil d'organiser avec les collectifs syndicaux des visites thématiques

commentées où toute l'équipe est à votre disposition pour vous accueillir et guider.

Avec ce nouveau centre d'exposition lié à la recherche, la Résistance dans sa dimension populaire, ouvrière, dispose enfin en Île de France d'un lieu, en fait deux, pour découvrir, étudier, consulter, accueillir et présenter des objets, documents de toutes natures portant sur le combat antifasciste, la lutte contre le nazisme et la collaboration. Une période qui court de 1933 à 1946.

Avec le nouvel espace Aimé Césaire accueillant l'exposition permanente, le dépassement des clivages, par certains savamment entretenus, devient une des données de transmission de l'histoire réelle. Il permettra de développer une programmation culturelle et accueillera des journées scientifiques. Accessible rapidement depuis la gare RER de Champigny (ligne A) et la nouvelle gare Champigny Centre (ligne 15) prévue dans le cadre du Grand Paris, le musée nouveau s'inscrit pleinement dans son territoire, approfondissant les missions du musée – conserver, étudier, transmettre.

Le site historique, avenue Marx-Dormoy, va ainsi devenir un grand centre de conservation et de consultation des collections ainsi que le siège des deux associations mères du projet. Au total, la collection du MRN, qui dépend depuis novembre 2000 d'une convention avec les Archives nationales, le musée étant classé Musée de France, est le résultat à ce jour de plus de 5 000 dons. Elle représente un ensemble exceptionnel sur l'histoire de la Résistance nationale, sa mémoire et les travaux historiques qu'elle suscite. Elle illustre par son ampleur et sa diversité les parcours de milliers de résistants : hommes et femmes, Français, immigrés et étrangers ; anonymes et personnalités.

Des premières actions de l'automne 40 à la grève insurrectionnelle de 44, de la circulation de la presse en passant par l'organisation du passage de la ligne de démarcation pour les traqués de répressions et de persécutions, des actions pour se venger de l'assassinat de P Semard aux filières pour échapper au STO, le Musée témoigne et conserve documents et objets qui matérialisent ce combat.

Le continuel enrichissement de la collection depuis 1965 (250 000 pièces environ en 1985, plus d'un million aujourd'hui) nécessitait de nouveaux espaces de réserves. Ils seront créés dans les locaux abritant le musée actuel.

La muséographie de 1985 au centre Vercors avait vieilli. Le nouveau site sur les bords de Marne offrant 1 000 m² d'exposition sur trois niveaux et un auditorium de 120 places, abrite les nouveaux espaces muséographiques et pédagogiques ainsi que les expositions temporaires du nouveau MRN.

L'image, le son, les technologies du 21^e siècle sont mobilisées au service de la mémoire d'un moment majeur du 20^e siècle.

Vous y êtes attendus. Bienvenue dans ce train de la mémoire ; de votre mémoire.

Guy Hervy

² Depuis le 25 septembre 1939, les militants et organisations qui refusaient de condamner le traité de non-agression (pacte germano-soviétique) signé entre l'Allemagne et l'URSS étaient exclus de la CGT par décision majoritaire de sa commission administrative, brisant de fait l'unité organique réalisée en 1936.

Les cheminots on s'en fait toute une histoire

Le tome 3 est sur de bons rails

Après le tome 1 qui traitait la période de 1823 à 1918 paru en 2009 et le tome 2 sur la période 1918 à 1938 paru en 2017, nous allons engager le travail sur le tome 3 couvrant la période 1939/1958 avec comme objectif qu'il soit achevé pour le prochain congrès fédéral.

Les deux premiers tomes avec leur contenu et structuration ainsi que leur élaboration, recherches et écritures avaient été réalisés par Nicole Parutto, avec l'aide du bureau notamment pour la relecture, les corrections et la recherche des visuels photos ou documents.

Pour le troisième tome Nicole nous a indiqué que son état de santé ne lui permettait pas d'assurer sa rédaction. Le bureau de l'IHS a donc décidé d'une écriture de cet ouvrage par un collectif en son sein sous la responsabilité d'un historien. C'est dans ce cadre que nous avons sollicité Serge Wolikow¹. Nous lui avons exprimé qu'elles étaient nos attentes quant à la période à visiter pour le tome 3 à savoir 1939/1958, période riche en événements politiques et sociaux, intense aussi et dramatique aussi pour la CGT, son activité et ses militants, particulièrement de notre fédération.

Nous avons enfin précisé notre attente d'un historien qui accepterait la direction et la coordination d'un travail collectif de membres du bureau, disponibles et volontaires, autour des 7 thématiques initiales, auxquelles il faudrait sans doute ajouter une 8^e avec les questions européennes.

Serge a accepté cette responsabilité il nous fait part de son intérêt pour la richesse des 2 tomes déjà réalisés et il s'est même étonné du cercle restreint de diffusion de tels ouvrages.

Le délai proposé pour la sortie du livre de trois ans et demi nous semble tout à fait raisonnable, d'autant qu'il correspondra à la tenue du 45^e congrès fédéral. Il demandera un effort soutenu des membres du comité de rédaction. Serge Wolikow assurant la cohérence de l'ensemble de l'ouvrage.

Ce comité de rédaction sera composé de Christiane Roulet, Jean-Pierre Bonnet, Claude Marache, Pierre Delanoue, Maurice Samson, Hervé Pagès, Jany Moineau, Patrick Chamaret. Thierry Roy assurera le pilotage adjoint pour le suivi et l'interface avec Serge Wolikow.

¹ Serge Wolikow, licencié de philosophie, agrégé d'histoire, docteur d'État, est professeur émérite d'histoire contemporaine à l'Université de Bourgogne. Il est membre de l'UMR CNRS 7366, sociétés et sensibilités. Spécialiste de l'histoire politique du mouvement ouvrier par le biais de l'histoire des idées économiques, des organisations politiques et syndicales, socialistes et communistes, dans la période de l'entre-deux-guerres. Il a participé à de nombreux projets de recherche sur l'histoire de la Résistance, la prosopographie des militants du mouvement ouvrier... Il est l'auteur de nombreux ouvrages de référence, dont un sur Pierre Semard, paru en 2007 et préfacé par Georges Séguy.



Un second cercle des autres camarades du bureau sera associé au comité rédactionnel, dans une forme souple, pour contribuer aux recherches et études, suggestions, pistes et témoignages du fait de leurs responsabilités passées et de leurs compétences sur les sujets et thématiques traités.

Le volume global se situera dans l'ordre grandeur des tomes précédents et nous reconduirons la structure générale de ceux-ci, thématique et chronologique en incluant des innovations (flash, témoignages, coups de projecteur...).

Normalement, la première réunion du comité de rédaction doit se tenir en mode vidéoconférence le 10 Juin. Cette première réunion devra définir la méthode de travail dont une ligne rédactionnelle pour une unité d'écriture, un calendrier, un rythme.

Nos archives, originales, riches et abondantes seront bien évidemment des éléments incontournables pour cheminer tout au long de la période étudiée, pour restituer l'activité syndicale alors déployée, en la resituant dans les contextes détaillés des différents thèmes retenus.

Nous aurons aussi à faire des recherches et des études pour nous enrichir de travaux déjà menés et publiés dans d'autres ouvrages d'historiens, de les préciser ou de les confronter

Le comité de rédaction devra aussi réfléchir à la diffusion de cet ouvrage et à une éventuelle version numérique en plus de la version papier au regard des possibilités ouvertes par les technologies nouvelles.

Le chantier du 3^e tome est lancé il est sur la bonne voie... nous ne manquerons pas, dans nos cahiers successifs de l'institut de vous en livrer l'avancée au fur et à mesure de son élaboration.

Thierry Roy

A propos de parutions récentes

Notes de lecture

« Cheminots, portrait d'une communauté de travail »,

Ariane Verderosa ; témoignages recueillis par France Berlioz ; photographies de Gilles Leimdorfer ; éditions Autrement/Rails et Histoire

Un livre motivant, une étude historique et sociologique de notre « monde-famille ». Des témoignages forts et directs comme le sont toujours les cheminotes et cheminots. Ce portrait de « notre communauté de travail » rappelle fort à propos et dans une écriture rondement menée les différentes caractéristiques, règles, codes du monde cheminot, tord le cou à quelques idées souvent véhiculées et pas pour nous féliciter, aborde sans tabou tous les sujets... et forcément peut nous interroger.

La présentation thématique « corporation », « grille », « grève », « métier », « militants » etc. agrémentée à la fin de chaque chapitre de « paroles de cheminots » en fait un livre à la lecture aisée, rafraichissante, encourageante.

C'est aussi un regard lucide et spontané sur les transformations passées, présentes et à venir, et finalement une foi en l'avenir où les valeurs qui ont fait « l'entreprise publique de service public » sont toujours au cœur des cheminotes et cheminots d'aujourd'hui dans un contexte très bouleversé.

« Ils (les cheminots) ont toujours su replanter et irriguer une culture professionnelle qui donne à la SNCF une énergie et une puissance inouïes, pour peu qu'on la considère moins comme un boulet que comme un levier. Probablement aussi, les règles sociales qui régissent les salariés de cette entreprise, jamais vraiment ordinaire, auront-elles dans l'aventure encore gagné en importance, pratique et symbolique. Elles seront plus que jamais ce qui les réunit et les distingue. »

La lecture de cet ouvrage apportera aux militants de l'histoire et aux militants « actifs » des sources de satisfaction, de convictions renforcées sans oublier des questionnements utiles, notamment sur la syndicalisation.

Merci à ces deux journalistes de métier, « cheminotes de passage » pour cet ouvrage. »

Pierre Delanoue

Paroles d'auteurs

« Critiquer les cheminots n'est pas neuf : on en trouve trace dès le 19^e siècle dans les polémiques publiques. Les dernières réformes (ferroviaire, retraites) ont cependant donné lieu à des records dans ce sport malsain ! Fixer les idées sur leurs « privilèges », aussi mythiques que décriés, est peut-être parfois nécessaire.

Surtout – l'épidémie en cours le rappelle cruellement – est-il peut être utile de montrer en quoi « l'esprit de service public » ne vient pas de nulle part. Il se construit et s'entretient, aussi, par des règles sociales particulières, au cœur d'une culture professionnelle spécifique.

Et s'il était temps de se poser ces questions pour les enseignants, les soignants, les agents municipaux de la propreté, les pompiers... ? »

Ariane Verderosa

« Sept témoignages, c'est bien sûr très peu. Choisis au hasard de nos rencontres, de générations et de métiers différents, nos sept témoins semblent toutefois bien refléter l'état d'esprit de la communauté cheminote de 2020. Ils se sentent démunis, déçus voire sans illusions quand ils parlent de l'avenir. Tout le monde en prend pour son grade : direction, gouvernement mais aussi les syndicats qu'ils estiment figés et loin de leur quotidien. Pour autant, paradoxalement, ils expriment toujours une fierté de leur métier veillant au grain pour l'exercer le mieux possible. En disant cela, ils ne pensent pas seulement à leurs conditions de travail. Ils évoquent surtout de l'importance de donner du sens à leurs missions au service du public. Le changement ne leur fait pas peur, la concurrence non plus. Le service public reste pour eux une valeur sûre. »

France Berlioz

Le train comme vous ne l'avez jamais lu Paroles de cheminots

Coopérative Dire le travail – Les éditions de l'Atelier –
Comité Central du Groupe Ferroviaire

Récits de travail, tels qu'en produit la coopérative « Dire le travail » et son collectif d'auteurs, les textes rassemblés dans cet ouvrage disent par le menu le rôle, les gestes, le partage, les responsabilités, le quotidien de cheminotes et cheminots dont le métier est de faire circuler les trains, tous les trains. Avec une conscience aigüe de l'appartenance à une collectivité dans laquelle chacun compte.

Le lecteur, sauf s'il est fin connaisseur, en ressort instruit sur la complexité et le fonctionnement du système ferroviaire après s'être laissé guider dans les coulisses d'une entreprise aux 170 métiers, sans cesse en évolution et qui se réforme en permanence. Pour le meilleur ? Pour le pire ? Ceux qui s'expriment dans cet ouvrage ne se privent pas de donner leur opinion et donnent sens aux notions de service public, sécurité, solidarité.

Christiane Roulet

Ce qu'en disent les auteurs...

« Il s'agissait pour nous de saisir la réalité quotidienne des gestes du métier, de percevoir les dilemmes, les contradictions, les difficultés auxquels chaque agent de la SNCF est confronté, de faire comprendre ses convictions et ce qu'il investit de lui-même (...)

A travers le prisme du travail, nous avons ainsi perçu bien plus que la description d'une banale activité salariée. Nous avons compris que la conception que les cheminots ont du service public de transport ferroviaire relève d'un projet de société. »

Christine Depigny-Huet et Pierre Madiot ...

et le CCGPF, Comité central du groupe public ferroviaire

« Alors que les restructurations se font de plus en plus fortes, éloignant le service public des habitants, détruisant les collectifs de travail et les métiers, alors que nous venons de subir deux réformes d'ampleur en cinq ans, nous avons décidé de donner la parole à ceux qui font le train. »

Céline Simon, secrétaire du CCGPF

Morceaux choisis

De Premier mai en Premier mai



Félix Doumenq (1879-1934), dessinateur sur bois et militant syndical : affiche réalisée pour l'Union des syndicats de la Seine en faveur de l'application de la loi des 8 heures, 1919.

Dans cette page dite « Morceaux choisis », nous avons décidé de rappeler le 1^{er} mai 1919 après avoir entendu des ministres et le patronat réintroduire, en s'appuyant sur la crise sanitaire particulière, la nécessité d'un retour à la semaine de 60 h (pour quelque temps dit-on prudemment ou hypocritement) ; certains veulent aussi supprimer les RTT, revoir certains fériés et imposer des congés annuels à des périodes qui conviennent à l'employeur. Des medias très complaisants et empressés ont souvent prêté, avec zèle, leur micro à des représentants virulents du patronat invoquant la nécessité de retourner à la production, en remettant en cause tous ces acquis sociaux qui les chagrinent tant.

Préliminaires au 1^{er} mai 1919

Les 8 heures, réclamée depuis 1880, ce n'est pas une bonté du gouvernement en 1919 mais la situation sociale difficile et même explosive : sur cette période, on peut lire avec beaucoup d'intérêt la plaquette « *Il y a 100 ans : les grèves de 1920* ».¹

La journée de huit heures n'est pas la première revendication syndicale entre 1907 et 1914 et la guerre éloigne encore plus cette revendication mais elle le redevient à l'automne de 1918 : courant 1918, la CGT a adressé à ses fédérations un questionnaire ayant trait aux 8 heures. Elle organise un meeting au cirque d'hiver de Paris le 24 novembre pour en faire la synthèse. A l'issue de cette réunion, elle donne le coup d'envoi pour mettre au premier plan cette revendication. Deux jours après un rapport est présenté à la Chambre le 26 novembre 1918 : il concerne les nouveaux principes en matière de législation internationale du Travail qui doivent être introduits dans le « Traité de Paix ».

Dans le cadre du traité de Versailles, l'Allemagne craint de donner le mauvais exemple par rapport à sa proche voisine la Russie qui applique les 8 heures depuis 1917. Aussi accorde-t-elle les huit heures aux ouvriers. En France, Clemenceau, président du Conseil, a peur d'une explosion sociale et, pour désamorcer le mouvement, il fait voter une loi le 23 avril 1919 accordant enfin les 8 heures.

Les principales fédérations relaient l'initiative de la CGT et font connaître aux organisations patronales leur revendica-

tion. La Fédération des cheminots s'y emploie également dès le début de l'année 1919.

En 1919, les ouvriers obtiennent la journée de huit heures.

Il n'y a pas eu de fête du 1^{er} mai entre 1915 et 1918. Le 1^{er} mai 1919 doit être une journée grandiose de lutte internationale avec au centre la journée de huit heures.

La CGT s'appuie sur le 1^{er} mai 1906 dont la revendication était : « A partir du 1^{er} mai 1906, nous ne travaillerons que 8 heures par jour ». Cette journée devait être pacifique mais Clemenceau le « 1^{er} flic de France » a donné l'ordre de réprimer toutes les manifestations. C'est à l'issue de ces confrontations que le repos hebdomadaire est cependant acquis.

Pour populariser, le premier mai 1919, l'Union des syndicats de la Seine édite un placard (on dit aujourd'hui affiche) réalisé par Félix Doumenq. Sa couleur noire et jaune peut étonner car depuis l'antiquité, le jaune n'est pas une couleur positive, tout particulièrement dans le mouvement ouvrier qui laisse cette couleur à la droite prolétarienne. En outre, l'usage de la couleur est encore assez exceptionnel dans l'imprimerie.

Pierre Berthelot écrit le 1^{er} février 1919 dans la Tribune des cheminots que « Ce 1^{er} mai 1919 est vu par la CGT comme une journée internationale et de concorde [...] et qu'enfin on soit prêt à vivre une vie nouvelle ».

Dans les faits, les manifestations sont encore interdites mais l'union des syndicats de la Seine décide de maintenir sa manifestation qui est durement réprimée. Des incidents graves ont lieu aussi en province.

Si la loi - journée de 8 heures sans perte de salaire - est un grand progrès pour les ouvriers, il n'en reste pas moins qu'il faut batailler pour son application et la droite a pris soin d'imposer de nombreuses restrictions. D'autres 1^{er} mai ont eu lieu depuis. En cette année 2020, il a fallu inventer, créer aux fenêtres un premier mai toujours aussi riche en revendications. Depuis 1948, le 1^{er} mai reste, de nos jours, férié et obligatoire (article L. 3133-1 du Code du travail) et si, par dérogation, il est travaillé, il doit être payé double rappelle l'article L. 3133-4. Des droits qu'il ne faut pas oublier face à Geoffroy Roux de Bezieux, président du MEDEF ou encore face à Agnès Panier-Runacher, secrétaire d'Etat à l'Economie.

Supplément au Cahier de l'Institut d'histoire sociale de la fédération CGT des cheminots : ce document complète l'exposition « *Il y a 100 ans : les grèves de 1920* » réalisée à l'occasion du 44^{ème} Congrès fédéral qui s'est tenu à Nancy du 10 au 13 mars 2020.

Madeleine Peytavin

¹-Supplément au Cahier de l'Institut d'histoire sociale de la fédération CGT des cheminots : ce document complète l'exposition « *Il y a 100 ans : les grèves de 1920* » réalisée à l'occasion du 44^{ème} Congrès fédéral qui s'est tenu à Nancy du 10 au 13 mars 2020.

Chanson des huit heures ou chanson du 1^{er} mai

La journée de huit heures trouve sans doute son origine en 1817 à travers la voix du socialiste utopique Britannique Robert Owen. Karl Marx reprend cette revendication dans la Première Internationale en 1866. Enfin, Paul Lafargue l'exprime en termes provocateurs pour l'époque quand il réclame « le droit à la paresse » en 1880.

Le 1er mai de lutte, c'est sans doute à Chicago qu'il a commencé en 1886. En Europe il s'est imposé grâce aux coutumes : plantation d'arbres le premier dimanche de mai, échange des branches de fleurs. Les Américains décident de faire du 1er mai 1890 une journée de lutte en faveur des 8 heures. Le parti ouvrier français décide à son congrès de 1889 de mettre les « Trois - Huit » au centre du 1er mai 1890. C'est avec des insignes rouges et triangulaires « Fête du travail - 1er mai - la journée de 8 heures » que défilent, un peu partout en France, les ouvriers. A Troyes, les mani-

festants marchent au rythme d'une chanson de propagande écrite par l'un des leurs, Etienne Pédron. Imprimée au congrès du parti ouvrier en octobre 1890, elle connaît un vif succès et elle est encore chantée en 1891, 1892, 1893 1906 avec des variantes. Il existe de multiples interprétations de ce thème mais nous devons nous contenter ici de la chanson-mère de Pédron.

En 1919, le principe des huit heures est acquis mais mettra des années pour être appliqué à tous. Dans les chemins de fer, il faudra attendre juin 1927 pour qu'il soit enfin établi par décrets. La loi centenaire limitant le travail journalier à 8 heures est à nouveau malmenée dans les milieux gouvernementaux et patronaux avec les mêmes mots/maux rétrogrades qu'utilisaient leurs ancêtres en 1919.

Madeleine Peytavin

Les huit heures (Chant du 1^{er} mai)

Texte : Étienne Pédron, 1890 ; Musique : Air de C'est à boire

Les travailleurs de l'usine,
De l'atelier, du bureau,
Ont des salaires de famine,
Sont réduits au pain, à l'eau.

Refrain :

C'est huit heur's, huit heur's, huit heures,
C'est huit heures qu'il nous faut
Oh ! oh ! oh ! oh !

C'est huit heur's, huit heur's, huit heures,
C'est huit heures qu'il nous faut.
Le bourgeois qui fait bombance,
Qui mange de bons gigots,
Veut toujours remplir sa panse
Pendant qu'on nous rognons les os.

Refrain

La faim force nos compagnes
A laisser seuls nos marmots ;
Pour aller douze heur's au baigne
Enrichir les aristos.

Refrain

Pour baisser notre salaire,
On nous montre des flingots,
Pour atténuer la misère,
Malgré gendarmes et sergots.

Refrain

A tout ça, il faut un terme ;
Nous l'aurons, mes camaros,
En répétant d'un ton ferme
Aux bourgeois, aux anarchos :

Refrain

Assez d'être en bête de somme,
Trop longtemps courber le dos,
Huit heur's de travail pour l'homme,
De loisir et de repos.

Refrain

Pour éviter le chômage,
C'est huit heures qu'il nous faut,
Allons, amis, du courage,
De l'accord et crions haut :

Refrain

