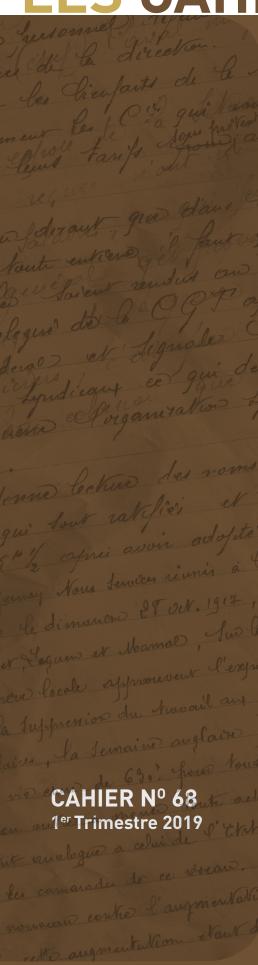
<u>LES CAHIERS DE L'INSTITUT</u>



CHEMINOTS

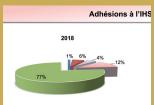


Assemblée générale de l'IHS-CGT Cheminots, 20 décembre 2018. © Pascale Lalys

Assemblée générale 20 décembre 2018 page 4



Bilan orga 2017 page 19



Le secteur de Bretagne engage des travaux sur son histoire sociale page 22



100 ans de syndicalisme cheminot en Ariège page 23



du 31 mai 1939 page 24



Exposé de Pierre Semard

SOMMACE

Édito, Patrick Chamaret page 3 Assemblée générale de l'Ihs – 20 décembre 2018 à Montreuil : page 4 • Introduction à la discussion – Rapport oral. • Rapport d'activité 2018 ; archives et documentation (bilan au 31/10/2018). • Discussion : résumé des interventions prononcées. • Composition du bureau – Bilan financier – État d'organisation. Un courrier du secteur de Bretagne page 21 Aparté: La prime de charbon: Lettre à François de Closets. (Charles Nouailhetas). page 22 100 ans de syndicalisme cheminot en Ariège (Philippe Leclerc). page 23 Conférence d'Information du 31 mai 1939 sur « La situation de la Sncf et la coordination des transports » Exposé de Pierre Semard. page 24 Morceaux choisis : « Blues pour un TGV Bleu » et « Le gilet bleu ». page 31

Erratum au Cahier IHS n°67

- Page 9, 1^{re} colonne, il faut lire : un premier statut est élaboré en 1912 concernant le réseau «Etat» qui incluait les agents de l'ex-réseau de l'Ouest racheté par l'État en 1908.
- Page 9, 1^{re} colonne, il faut lire «1937» et non «1931» précédant «un décret gouvernemental du 18 mai...
- Page 11, 2e colonne, il faut lire «12 juin 1936» et non «21 janvier 1936»
- Page 12, 2e colonne, il faut lire «les 35 heures sont acquises avec la loi du...»

Ces mêmes corrections seront apportées lors de la mise en ligne de ce cahier

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

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



odito.



Ce numéro de nos cahiers est consacré principalement au compte-rendu de notre 20° Assemblée Générale ainsi qu'à des initiatives prises régionalement ou localement par nos relais décentralisés. Si le « jaune des gilets » du contexte politique et social du moment, futur élément à analyser quand viendra l'heure des historiens, a bien évidemment traversé nos débats et montré ses limites, notre histoire nous montre combien de fois la vie chère et le mal vivre ont été vécus comme des injustices sociales et ont été au centre de nos actions syndicales.

Celles-ci ont connu des succès, des insuffisances, des déceptions. Elles ont aussi permis à celles et ceux qui y participaient d'apprécier ce qu'était une aspiration quand elle devenait revendication, puis rapport de force dans l'action. De mesurer la nécessité de s'organiser, de se structurer; de déployer la démocratie pour s'exprimer, rassembler et être en capacité de dégager une appréciation des résultats... Autant d'éléments que nous enseigne l'histoire parce qu'elle n'est rien d'autre que le fruit de l'action des hommes.

Au travers de notre activité, saluée à l'unanimité des nombreux adhérents à notre assemblée générale, nous avons présenté un certain nombre de nos pistes de travaux pour contribuer à un plus grand rayonnement de notre institut et pour que celui-ci trouve pleinement sa pertinence dans le combat syndical.

L'histoire sociale en est bien partie intégrante et disant cela, nous ne nous situons pas dans une démarche d'affirmation d'une vérité qui nous serait propre, mais nous entendons faire connaître notre lecture du passé, à partir d'une conception reposant sur les principes d'une histoire critique et de classe de la société dans laquelle nous évoluons, travaillons, agissons et des rapports sociaux qui s'y affrontent.

Ce qui nous donne une originalité et autorité dont personne d'autres ne peut se recommander dans le mouvement cheminot tant syndical que culturel.

L'écriture en mars de ce cahier nous fait remémorer l'assassinat de Pierre Semard le 7 mars 1942. Nous avons fait le choix, pour honorer sa mémoire, de reproduire de larges extraits d'une de ses conférences prononcée en mai 1939 et de continuer ainsi à faire écho aux questions d'actualité en nous reportant 80 ans en arrière.

Patrick Chamaret - Président de l' Ihs



20° ASSEMBLÉE G

le 20 décemb



© Pascale Lalys

Patrick Chamaret a présenté une introduction aux travaux remerciant les 87 présents à cette 20° assemblée générale puis a souligné que l'année 2018 aura été marquée tout au long des 12 mois écoulés sous le signe des luttes avec en bonne place, celle de la corporation, tirée dans l'unité par notre fédération au premier semestre et celle dites des gilets jaunes en cette fin d'année.

Si un premier point les rassemble, l'opposition à la politique gouvernementale de libéralisation de l'économie et ses passages en force, on peut en ajouter un deuxième qui les relie, celui bien réel du pouvoir d'achat; mais les réponses, propositions et revendications portées sont parfois bien différentes, de même également que le traitement médiatique de l'un par rapport à l'autre. Ces simples remarques basiques sont déjà des indicateurs.

Un point les sépare nettement : l'Arc de triomphe sous lequel les cheminots se rassemblent chaque 10 août » pour honorer les leurs tombés pour la France et la liberté face aux nazis. Des gilets jaunes, suivistes ou noyautés, loin de ces valeurs, profanent ce lieu symbolique. Sans doute par ignorance de l'histoire, de notre histoire pour certains, mais peut-être pour d'autres en connaissance de cause.

Ces actions n'entrent pas à chaud dans notre champ d'analyse et de responsabilité d'ihs, mais quand viendra le temps des historiens, pour ceux qui nous succèderont, il y aura de quoi en analyser les caractéristiques, les contenus et les faire entrer dans l'histoire sociale.

Pour l'instant, nous remarquons des points de convergence de ce phénomène d'actualité, de mal vivre, de cherté de la vie ou encore du trop de taxations fiscales que nous dénonçons nous-mêmes.

Avec la précision, à rappeler en ce qui nous concerne et importante dans le moment présent, qu'on ne se bat pas contre les impôts, taxes et cotisations en général, mais contre un système fiscal et social de plus en plus injuste et inefficace.



ÉNÉRALE DE L'IHS re à Montreuil

Rappel des propositions de la CGT

- Favoriser l'application d'impôts progressifs en fonction des ressources des contribuables.
- Renforcer la place de l'impôt sur le revenu, notamment en augmentant les taux pour les plus hauts revenus et en réduisant les niches fiscales, afin d'en faire un grand impôt citoyen, qui serait le socle du système fiscal.
- Réduire l'influence des impôts proportionnels comme la TVA. Ceux-ci sont injustes car leur impact sur le budget des ménages est inversement proportionnel aux revenus perçus. Il faut donc, entre autres, réduire le poids de la TVA en baissant le taux normal de 20 à 15%, supprimer la TVA sur les produits de première nécessité.
- La financiarisation de l'économie est outrancière. Le chômage gangrène la société. Les salaires stagnent mais les versements de dividendes explosent. Il faut donc, plus taxer le capital que le travail pour réorienter les profits vers l'emploi et les salaires.
- Rappeler dans le même temps notre position pour une sécurité sociale à 100% et dénoncer aussi le financement de la Sécurité sociale par les impôts et taxes, conséquence de l'explosion des exonérations de cotisations sociales (plus de 50 Mds€ par an) remettant en cause la Sécurité sociale :
- Les cotisations sociales, y compris les cotisations dites « patronales » ne sont pas des « charges » qui viendraient grever la compétitivité des entreprises, elles sont la part socialisée des salaires perçus ; ces exonérations ne sont donc rien d'autre qu'une baisse des salaires.

Patrick Chamaret a ensuite feuilleté à grands traits, l'histoire de France qui a connu de nombreux mouvements sociaux autour de la vie chère c'était même l'un des motifs de la révolution française avec un courant réclamant la taxation contre les accapareurs, c'est-à-dire ceux qui spéculent sur la pénurie pour faire monter les prix.

C'est ainsi qu'il a montré que notre propre histoire de la corporation, maintes fois contée mais toujours utile, nous a montré comment la revendication unificatrice pour une thune en 1910, rapportée au prix du pain fut réprimandée par une forte répression et de nombreuses révocations; les cheminots apprirent aussi de leur conflit que la forme d'action ne pouvait pas être le mythe de la grève générale à tout coup, apprenant aussi ce qu'était un rapport de force différé quand la revendication fut satisfaite dans l'année même qui suivit leur action.

HISTORIQUE DE LA GRÊVE DES CHEMINOTS

RAPPORT DU 2" CONSITÉ DE GRÈVE

LA GRÊVE DES CHEMINOTS

**ANY PROPERT DU 2" CONSITÉ DE GRÈVE

**ANY PROPERT DU 2" L'ANY PROPERT DU 2" CONSITÉ

La Tribune de la voie ferrée supplément au n° 675 du 21 juillet 1911

Il suffit de feuilleter un peu plus encore notre bibliothèque numérique, via le site de notre institut à votre disposition, pour retrouver des moments revendicatifs si nombreux et instructifs sur ce thème, et combien des générations de cheminots l'ont porté pour faire évoluer leurs conditions sociales, statutaires et notamment salariales.

Par exemple dans le Bulletin mensuel d'Août 1916 du syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, quelques mois avant que ne se crée la fédération, nos camarades écrivaient :

« La cherté toujours croissante des vivres nous mène dans une situation tout à fait génante : qu'allons-nous devenir ? Nous payons les légumes à des prix inabordables, nous ne parlons pas de la viande ni de la volaille impossible à la petite bourse d'en approcher, ni vin également.

Que faire? Travailler plus qu'on ne peut avec cette température et danser presque devant une table, manger peu et boire de la piquette.

Il est tout à fait impossible à des poseurs, des nettoyeurs, des hommes d'équipes, des laveurs de vitres de vivre ; certains sont obligés, après leur journée ou leur nuit finie, d'aller aux travaux des champs ou travailler ailleurs de leur métier. La Compagnie, (ils parlaient du PO Paris / Orléans) devrait faire quelque chose, elle le peut, l'indemnité de résidence est supprimée pour ces catégories d'agents parce que non commissionnés : c'est le pire, vraiment





Bulletin mensuel d'août 1916 - Coll, IHS CGT Cheminots

c'est une injustice de refuser à tous les cheminots le salaire que vaut leur travail... Les autres catégories souffrent également de cette cherté de vie toujours croissante ; seuls les traitements élevés arrivent à faire face, tandis que le reste s'endette sur les crédits ou autres ; cet état de choses favorise la décadence et arrivera à mettre en péril la sécurité nationale. »



La Tribune des cheminots 8 novembre 1937 - Coll. IHS CGT Cheminots.

On pouvait lire dans La Tribune des cheminots du 8 novembre 1937, (en pleine pause du front populaire) sous le titre : « Pas de surenchère ! Pas de démagogie ! Mais des salaires permettant de vivre!»

Patrick a cité le texte « Il faut que le gouvernement sache que devant la hausse injustifiée du coût de la vie, hausse voulue par les oligarchies financières et les 200 familles, les cheminots ne peuvent plus vivre, ni accepter de continuer à travailler avec des salaires de famine. »

Le texte se concluait ainsi « Les cheminots ne veulent ni surenchère, ni démagogie, mais des salaires permettant de vivre, et sont décidés, en accord avec leur fédération, à passer à l'action pour avoir complète satisfaction ».

Puis Patrick Chamaret a rappelé 1968, que vous venez de revivre dans les cahiers de l'institut, avec sa construction, ses revendications, ses alliances et discordes, sa violence aussi et ses acquis qui permirent une augmentation du Smig de 30% et une revalorisation générale des salaires entre autres. Certains ont comparé l'actualité à cette période, sans doute un peu vite, en ne se rappelant que des barricades... analyse un peu courte quand même... Vous avez les éléments de jugement dans le cahier N°65. Vous aurez remarqué en passant la discrétion du Medef dans cette séquence 2018, en fait très peu sollicité.



La Tribune des cheminots 1968 - Coll. IHS CGT Cheminots



La Tribune des cheminots décembre 1973 Coll. IHS CGT Cheminots.

Toujours en remontant le temps et plus près de nous en 1973, sous la plume de Georges Lanoue dans la tribune des cheminots de décembre. la Fédération s'adressait à toutes les organisations syndicales de cheminots « afin de rechercher ensemble l'unité d'action la plus large sur la base d'une plate-forme revendicative commune suite aux actions des cheminots de septembre et octobre1973.... et plus particulièrement en

décembre dans le cadre de la grève générale contre la vie chère et l'inflation et pour la défense du pouvoir d'achat des travailleurs et des classes laborieuses, montrant la profondeur du mécontentement dans la corporation »

Georges écrivait ensuite « Pour faire admettre sa politique d'austérité, le pouvoir se livre à un véritable chantage exploitant d'une façon éhontée la crise énergétique et la menace du chômage ».

Et pour finir avec ces rappels, Patrick cite la une du N° 493 du 16 janvier 1974 de la tribune des cheminots, qui titrait : La crise ou va l'argent? en montrant alors la répartition des prélèvements sur 1 litre d'essence,54,9% au fisc français, 22,8% aux compagnies pétrolières et 22,3% aux pays producteurs.

Le Président a conclu ainsi ce passage « Vous savez que notre institut essaie de coller au plus près de l'activité et du présent pour l'éclairer, à partir des éléments partiels ou plus globaux que notre expérience, nos acquis des luttes, en fait notre histoire nous ont enseignés, sans devenir pour autant des solutions universelles, contribuant à façonner une culture de l'analyse, du sens de la décision opportune... ce dont ont besoin les adhérents de l'institut individuels ou collectifs pour leurs actions syndicales ou citoyennes. »





La Tribune des cheminots n°493 du 16 janvier 1974 Coll. IHS CGT Cheminots.

C'est d'ailleurs ce que nous ferons encore dans les prochains cahiers en revenant sur le statut des cheminots et son contenu, à un moment où il est particulièrement ciblé et visé au cœur des revendications, discussions voire « négociations » pour l'alléger face à la concurrence bien évidemment comme le voudraient ministères et direction.

Cette culture de l'analyse dans le cadre de notre action pour l'accès à la connaissance de l'histoire sociale par la lecture se traduit par nos productions écrites dont les cahiers sont les éléments trimestriels à votre disposition avec nos livres ponctuels ou même nos simples billets dans la Tribune des cheminots.

A ce propos, nous portons à votre connaissance l'initiative de l'Institut Confédéral d'histoire sociale qui organisera dans notre complexe la 3^e édition du salon du livre d'histoire sociale les 3 et 4 avril 2019, dans le patio Georges Séguy.

Il est placé sous le thème « Comment naissent les grandes luttes ? » avec l'ambition de contribuer ainsi aux débats qui ponctuent le contexte social actuel.

Votre sensibilité pour l'histoire sociale peut être aussi interpelée par une action en cours depuis quelques temps, et plus particulièrement portée par le syndicat Cgt des archives nationales, action contre le dépeçage et le démantèlement des archives nationales. La brutalité du désengagement de l'État vis-à-vis de ses missions est telle que la CGT archives a lancé, depuis un an, l'appel national «Sauvons les archives!», qui a recueilli 15 000 signatures, parmi lesquelles des citoyens, des généalogistes, des historiens ou passionnés d'histoire comme vous. Je vous invite donc à signer la pétition en ligne sur le site cgt.archives.free.fr

Sauvegarder notre actualité pour nourrir nos archives et notre histoire

Nous incitons les structures , correspondants et adhérents ihs à ne pas laisser disparaitre les traces encore fraiches du conflit du premier semestre 2018 dans la corporation , qui a produit une multitude d'expressions écrites et sur internet, d'actions et d'initiatives diversifiées, des soutiens et témoignages, photos, films, chansons... dont certains titres à succès... Elles font encore partie de notre actualité, elles doivent rentrer dans notre patrimoine et donc être classées, protégées, archivées dans les meilleures conditions.

Nos orientations pour 2019

Le Maîtron

Sur le Maîtron cheminot qui était un de nos projets, déjà présenté lors d'une AG passée, nous étions sur l'idée de compléter les travaux menés sur les militants de notre corporation intitulés « cheminots et militants » paru en 2003 et qui couvrait la période jusqu'en 1982, rassemblant 9500 biographies de cheminots (toutes sensibilités réunies). Nous voulions actualiser et passer à une étape d'intégration qui couvrirait la période 1995, d'un travail pluri syndical, ou chaque fédération participante réalise ses recherches biographiques.

Dans ce schéma, il est évident pour nous qu'il ne s'agit pas de ne répertorier que les militants fédéraux ou nationaux, mais également des secteurs fédéraux et bien évidemment les militants ayant eu des responsabilités au niveau des syndicats locaux et des sites.

Le CCE en avait été en son temps, le maitre d'ouvrage et l'équipe du Maîtron assurait la maitrise d'œuvre l'ensemble des fédérations s'étant investies.

Le montage pressenti était le même, mais les incertitudes désormais avec la mise en place des Comités Sociaux d'Entreprise et la volonté destructrice de la direction, hypothèquent

l'avenir de l'ex-CCE, devenu en passant CCGPF et sa disparition possible en décembre 2019.

Cette hypothèse ne permet plus, en l'état actuel, d'engager ce travail pluri annuel (les travaux du premier Maîtron cheminot avaient duré 5ans). Ce serait encore un mauvais coup contre l'histoire sociale et ses militants. Mais nous saurons relever le défi, s'il le faut par d'autres voies.

Pour les plus jeunes parmi vous rappelons que c'est un outil unique pour le mouvement ouvrier, pour l'histoire sociale et sa reconnaissance. Ces dictionnaires portent le nom de son créateur, concepteur et directeur: Jean Maîtron (1910-1987).

Le « Maîtron » est un ensemble de dictionnaires biographiques, qui rassemblent les notices et biographies de dirigeants, personnalités mais aussi des obscurs, des sans-grades, militants peu connus dont l'action a contribué à faire l'histoire du mouvement ouvrier et social. L'ambition est de restituer la trace et les itinéraires de cette vaste diversité de militants.



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

Le tome 3 « des cheminots, on s'en fait toute une histoire » couvrant la période 1939 / 1958.

Nous voulons avancer pendant l'année 2019 sur la question et tenir l'engagement pris devant vous et devant les adhérents de cette continuité de publication, dont les 2 premiers tomes ont montré la richesse de leurs contenus avec les thématiques et les déroulés annuels retenus.

Notre première idée était aussi une continuité dans la méthode avec un membre du bureau dédié à ces travaux comme le faisait excellemment Nicole Parutto.

L'ampleur de la tâche n'a convaincu aucun camarade du bureau d'en prendre la suite, chacun avec ses raisons personnelles très respectables, y compris en l'abordant en binôme. Nous sommes désormais sur l'idée d'une participation et d'un travail collectif du bureau, sous la direction d'un historien disponible à trouver, attiré par le sujet et le contexte de travail et bien évidemment défrayé, en fonction de nos moyens. Nous en sommes maintenant à la recherche de ce dernier élément de notre puzzle.

Mettre en place un conseil scientifique au sein de l'institut, en tant qu'organe consultatif pour nous aider dans la réflexion, l'orientation de nos travaux, de son ouverture et sa pluridisciplinarité réunirait des personnes choisies pour leurs compétences en matière d'histoire et d'histoire sociale bien évidemment, de culture, de science, de technologie et de syndicalisme.

Le colloque confédéral 2019

Le colloque confédéral des 21 & 22 novembre 2019 sur le syndicalisme professionnel de la CGT qui se tiendra ici même à Montreuil est co-organisé avec l'ihs confédéral, le Centre d'Histoire Sociale du 20° siècle et l'Université Lyon 2/CNRS)

Ce colloque se propose de nourrir sa réflexion par un retour sur la situation et les évolutions intervenues, couvrant *la période allant des années 1960 à la fin des années 2000.*

Notre institut proposera une communication qui s'articulera en trois points :

- Premier point, des structures syndicales en lien avec celles de l'entreprise en nous appuyant sur l'évolution des textes des statuts fédéraux avec un principe constant : celui d'une instance syndicale en face d'une instance de l'entreprise.

- Second point, 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.
- Troisième point, l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire en 2003, le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence, le champ professionnell 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. Il sera intéressant de mesurer si les structures syndicales locales ont intégré cette nouvelle dimension de l'activité professionnelle.

75° anniversaire de la grève insurectionnelle du 10 août 1944

La fédération commémorera en 2019, le 75^e anniversaire de la grève insurrectionnelle du 10 août 1944 avec notamment le rassemblement sous l'Arc de triomphe.

Une organisation se met en place avec la ville de Paris, le comité parisien de libération et plusieurs autres associations pour donner un retentissement. Nous en serons bien évidemment partie prenante et nous verrons avec la fédération, notre apport particulier en cohérence avec ses initiatives et en terme de communication.

Cet événement ne peut pas être seulement parisien et pourrait être décliné localement à partir de la contribution des cheminots à la libération du pays.

Les cahiers de l'IHS

Dans les prochains cahiers nous traiterons du sport à l'entreprise et nous parcourrons celui-ci du temps des Compagnies à aujourd'hui, en plusieurs étapes temporelles.

Nous y verrons entre autres, la pratique sportive au travers de ces différentes époques pour en appréhender les contenus mais aussi les affrontements patronaux et syndicaux en la matière, et les enjeux alors posés, les initiatives syndicales premières et la place de la CGT, de la fédération des cheminots en particulier dans cet affrontement.

Nous appuierons notre analyse à partir de témoignages de militants investis alors de responsabilités fédérales en la matière, d'acteurs du sport dans l'entreprise, de militants associatifs dans les clubs cheminots, mais aussi des sportifs cheminots organisés, y compris de haut niveau dans leurs diversités de disciplines.

Devant l'ampleur du et des sujets nous partons sur le principe d'un numéro qui pourrait se doubler, ou d'un numéro spécial dépassant notre pagination habituelle de 32 pages.



La carte 2019

La carte 2019, sera adressée aux adhérents dès le début janvier 2019, confectionnée par Pascale Lalys, elle vulgarisera auprès des adhérents le site de l'institut et sera à son effigie. Cette carte 2019, et le nombre que nous enverrons à nos adhérents à quand même un gout d'inachevé pour le moins, même s'il confirme une réalité encore récurrente.

Nous pensions les planètes alignées après les conseils nationaux de 2017 qui avaient pris et confirmé l'engagement collectif de décider l'ensemble de nos structures syndicales à adhérer à notre ihs au cours de la présente année qui s'achève. Nous avons en l'occurrence un rendement pire que celui de la machine à vapeur (les anciens « arpets » s'en souviennent sûrement) puisque nous sommes passés de 67à 77 syndicats

adhérents sur les 435 attendus et de 132 à 143 sur les 350 sections de retraités également ciblées.

Nous pouvons rechercher des excuses, prendre en compte l'action du premier semestre 2018 qui a mobilisé justement les forces militantes sur la réforme ferroviaire et la défense du statut, puis les élections professionnelles , mais encore une fois, nous ne pouvons que remarquer la sous-estimation de la prise en compte de l'histoire sociale par nos structures et par les militants qui les animent, de même que des conseillers nationaux qui sont les premiers dirigeants de la fédération entre deux congrès.

Ce constat ne peut que renforcer notre détermination à remettre l'ouvrage sur le métier, tout en voyant nos propres limites actuelles et tenter à nouveau de les surmonter.

Ce dernier exercice nous permet de nous féliciter puisque nous atteignons un nombre d'adhérents jamais atteint au cours des 21 années d'existence de notre institut, avec 947 adhérents et une progression sensible **portée par les adhérents individuels** et de manière trop infime par les structures syndicales comme précisé plus haut. Nous remercions

les correspondants régionaux en place qui sont nos relais dans certaines régions, je remercie aussi la fédération qui nous soutient financièrement et nous donne toujours une place et un moyen d'expression de notre activité lors de ses initiatives, convaincue du rôle de nos travaux dans l'actualité syndicale.

Conclusion



© Pascale Laly

Et Patrick Chamaret a ainsi conclu: « Mes chères et chers camarades, lors de notre dernière assemblée générale, j'ai émis le souhait de céder la présidence de notre institut après dix années de responsabilités. Les conditions de mon remplacement ne sont pas tout à fait remplies pour cette fois-ci, mais ont très nettement avan-

cées pour mettre en place un binôme pendant une année avec mon camarade et ami Thierry Roy qui a accepté de prendre le relais au terme de cette période, et en accord bien évidemment avec la fédération. »

La prochaine assemblée générale se déroulera le jeudi 12 décembre 2019, afin d'avancer sa tenue au cours de la première quinzaine de décembre et donc moins près des fêtes comme plusieurs camarades l'avaient souhaité.



Rapport d'activités 2018



La vie de l'institut

L'assemblée générale du 14 décembre 2017 a été un moment fort réunissant une centaine de participants, nombre important au regard de notre rayonnement national, des 947 adhérents que nous comptons et de leur localisation loin de Montreuil.

Le conseil d'administration ne s'est pas tenu en juin 2018 en raison du conflit et de la grève répétitive dans la corporation, engagée depuis les 3 et 4 avril contre la réforme de la SNCF. Les réunions du bureau se sont tenues mensuellement, par principe le 1er jeudi du mois, mais en s'adaptant au calendrier de la lutte, avec une participation régulière des membres. L'élaboration d'un compte-rendu écrit après chaque rencontre, formulant les réflexions et décisions est un outil d'évaluation de son travail et de ses engagements. Un relevé de décisions est également adressé mensuellement aux correspondants régionaux (là où ils existent), aux secteurs fédéraux et au bureau fédéral.

L'état du nombre de nos adhérents à la date du 20 décembre fera l'objet d'une présentation lors de l'assemblée générale. (Voir tableaux plus loin)

Nos participations et représentations

Pierre Vincent, Claude Marache / Caroline Chalier et Patrick Chamaret participent au Comité de pilotage du livre mémorial dans une nouvelle phase, engagée pour prolonger les travaux et l'élaboration d'un nouvel ouvrage ; celui-ci sera structuré par une introduction intégrant un bilan quantitatif et explicatif d'ensemble sur toutes les victimes cheminotes puis de 4 chapitres : Une entreprise et des cheminots en Répressions : Cibles et victimes ; Normes et spécificités de la répression cheminote ; Les Frances cheminotes ; Histoire et mémoires.

Christiane Roulet siège au Conseil d'Administration de Rails et Histoire.

Caroline Chalier représente l'institut au Collectif des centres de documentation en histoire ouvrière et sociale (Codhos)

Notre participation aux travaux de l'ihs confédéral

Nous avons assuré notre présence régulière, Pierre Vincent assurant la vice-présidence de l'institut confédéral. Claude Marache, Thierry Roy et Pierre Delanoue étant membres du Conseil d'administration.

L'institut a participé au second salon du livre d'histoire sociale 13 et 14 mars 2018 et animé un stand autour de nos publications notamment nos cahiers, le tome 2, le livre mémorial...

Nous n'avons pu participer aux Journées nationales d'étude des instituts du fait du conflit



Nos communications et publications

Nous apprécions l'opportunité mensuelle d'utiliser « la Tribune des cheminots » pour toucher les syndiqués actifs et retraités au travers du « billet de l'institut » permettant de diffuser idées, réflexions et approches en lien, le plus souvent, avec le thème central de la tribune. 10 billets ont été réalisés au cours de l'année 2018, vous pouvez les retrouver tant sur le site fédéral que sur celui de l'institut.

Dans le domaine des parutions, nous avons publié 4 cahiers couvrant les 4 trimestres de l'année.

Numéro 64 : Assemblée générale 14/12/2017 ; Initiative de l'Ihs Lorraine ; Colloque des cheminots de Miramas ; Colloque de l'Institut Cgt d'histoire sociale et de l'Université Lyon II ; L'institut au congrès UFCM ; La Vacma et l'action de la Cgt ; A propos du livre Mémorial ; Paris St-Lazare 26/012018 autour du livre Mémorial

Numéro 65: 1968: Au printemps de quoi rêvaient-ils et elles ? Les préludes au mouvement de mai ; le mouvement chez les cheminots ; Les jeunes, les femmes, de plain-pied dans le mouvement ; Enseignements, suites et prolongements de mai-juin 1968 ; Mai-juin 1968 a permis de sauver notre régime spécial de protection sociale ; Et maintenant...

Numéro 66 : L'action contre les discriminations à Vauzelles préfacé par Didier Le Reste ; Les discriminations vues par le droit ; Comment tout a commencé ; Ce que nous apprennent les études

Numéro 67 : Le statut des cheminots ; La défense du site d'Austerlitz ; L'écran rouge ; Des initiatives autour de la bataille du rail ; Le livre mémorial PACA ; 1968 en Aquitaine. Chaque numéro contient également une rubrique « morceaux choisis » d'œuvres littéraires ou poétiques en lien avec les thèmes des cahiers.

Nos réalisations

De la réflexion, nous sommes passés à l'élaboration et la réalisation d'un nouveau site Internet pour l'Institut, lancé au cours du premier semestre. Plus moderne et fonctionnel, adapté à l'ensemble des outils informatiques grand public, ordinateurs, tablettes et smartphones.

Nous avons également mis en place notre bibliothèque numérique en coopération avec la Bibliothèque Nationale de France où sont disponibles, via Gallica, toute la presse fédérale (tribunes et ultérieurement le courrier du cheminot) ainsi que les journaux syndicaux d'avant 1917.

Nous avons mis en œuvre le prélèvement automatique des cotisations dès 2018 sur la base du volontariat des adhérents ainsi que la possibilité de virement bancaire en plus des modes de paiement traditionnels (chèques ou espèces).

La prochaine carte 2019, sera adressée aux adhérents dès le début janvier 2019, elle est confectionnée par Pascale Lalys et vulgarisera le site ihs CGT cheminot.

Les cahiers de l'institut et autres documents seront adressés directement aux adhérents depuis l'imprimerie dans le cadre d'un contrat avec la poste, soulageant ainsi le bureau du travail d'expédition et frais inhérents (étiquettes et enveloppes) et se traduira également par un gain de temps de réception pour les adhérents.







Archives & documentation: bilan d'activité au 31/10/2018



La collecte, le classement, la communication et la valorisation des archives ont été poursuivis tout au long de l'année.

1. Les fonds collectés

Parmi les archives collectées, citons l'ensemble des courriers de soutien reçus par la Fédération relatifs au mouvement de grève du 1er semestre 2018 (1 boîte), celles de l'UFCM (121 boîtes), du secteur Hygiène, Sécurité et Conditions de travail (11 boîtes), de l'Union interfédérale des transports (UIT), du Secteur International (20 boîtes). Nos fonds se sont également enrichis des dépôts de photographies numériques de Roland Champrobert et Patrice Morel, des archives rassemblées par Christian Chevandier sur le syndicat CGT des ateliers PLM d'Oullins, d'un complément au fonds Jany Moineau ainsi que de quelques documents épars (notamment le compte-rendu du 11e congrès national de la Fédération unitaire en 1928).

2. Les fonds récolés

- Fonds d'archives du secteur International / Europe 32 FD 1-56 (56 boîtes). Versements de David Gobé. Ce fonds, décrit au niveau du dossier, couvre la période de 1974 -2014 (mais concerne surtout les années 1990 à 2010). Les dossiers traitent de la préparation de mobilisations et journées d'actions européennes et internationales, des négociations et suivi des débats auprès de la Commission et du Parlement européen (paquets ferroviaires successifs, OSP, etc.), des contributions de la Fédération dans les instances de l'ETF (congrès, comité exécutif, réunions de la section ferroviaire) et de l'ITF (comité directeur, section ferroviaire, congrès). Enfin, plusieurs dossiers témoignent des actions de solidarités de la Fédération à l'international.

- Fonds d'archives du secrétariat général 36 FD 1-76 (76 boîtes). Ce fonds, décrit au niveau du dossier, concerne la période 1964-2017, mais couvre essentiellement les années 1990-2005/2010. Il rassemble des dossiers issus des activités des différents CTN, des négociations et suivi des débats (retraites, conditions de travail, formation professionnelle, fret, concurrence, statut, etc.). Y sont conservés des dossiers constitués des positions et déclarations de la Fédération, classés par année, pour la période 1991-2005 ; de nombreux dossiers relatifs aux activités du CCE (déclarations, documents de travail, budgets, CR de réunions, etc.), ainsi qu'aux activités de la Fédération en Ile-de-France. Plusieurs dossiers de correspondance couvrant la période 1983-2007 témoignent essentiellement des relations de la Fédération avec la Direction de la SNCF et les pouvoirs



publics. Notons également des ensembles constitués et systématiques réunissant les comptes rendus des Bureau Fédéral, Commission exécutive et Conseil national pour la période 1992 à 2005, puis 2010-2015. Enfin, des dossiers chronologiques relatent le déroulé des actions des grèves de 1995.

- Fonds d'archives du secteur communication (29 FD1-25, 6 boîtes). Ce fonds, décrit au niveau du dossier couvre la période de 1997 à 2014. Il est essentiellement constitué des dossiers de conférences de presse et de réunions téléphonées.
- Fonds d'archives du secteur Juridique, droits et libertés (30 FD 1-112, 52 boîtes): suite et fin du versement entrepris en 2017 par Gérard Fortin. Documents produits essentiellement par Claude Bouty et Christophe Farnault, et inventoriés au niveau du dossier. Contient surtout les dossiers de contentieux et affaires juridiques (classés par secteurs et nominatifs pour ce qui est des dossiers individuels).
- Fonds des congrès fédéraux (4F): le pré-classement de ce fonds primordial est avancé jusqu'au congrès de 1993. L'inventaire est en cours de rédaction. Les documents témoignent de manière quasi systématique de l'organisation matérielle du congrès, du mandatement, de la préparation et du déroulement des travaux.

3. Communication et valorisation

Depuis novembre 2017, 45 demandes de recherches documentaires ont été traitées.

Sur ces 45 demandes : 16 demandes émanent d'un public extérieur (historien, doctorant, documentariste, journaliste, association...), 16 de militants de la Fédération, 11 de militants et correspondants de l'IHS et 2 d'autres organisations CGT (IHS CFD, Union locale).

Pour la même période, 24 séances de consultation des archives en salle de lecture ont eu lieu. Nous avons reçu 22 lecteurs (8 chercheurs, 6 militants de la Fédération, 3 de l'IHS, 2 de syndicats cheminots, 1 d'Union locale, 2 de l'UAICF). Parmi les thèmes de recherche, citons les luttes, l'histoire de l'UFCM et de l'UAICF, la mise en place des CSE et du CNHSCT, l'amiante, l'égalité professionnelle, l'histoire de la Fédération, les cheminots et le sport, les recherches biographiques...

Sur le plan de la valorisation, outre le prêt de documents aux Archives départementales du Val de Marne pour l'exposition « Vents de révolte – contestation en Val de Marne », présentée de novembre 2017 aux Journées du Patrimoine 2018 et la fourniture de plus 70 documents pour l'exposition du

CCGPF sur les mouvements de 1968, la bibliothèque numérique a mobilisé tous nos efforts. Officiellement inaugurée, le 21 juin 2018, en présence d'une quarantaine de personnes, la nouvelle bibliothèque numérique de l'IHS CGT Cheminots est désormais accessible depuis le site internet de l'IHS www. ihs.cheminotcgt.fr (cliquer sur l'onglet BIBLIOTHEQUE NUMERIQUE) ou directement depuis l'adresse suivante : www.archives.cheminotcgt.fr.

Ce lancement a d'ailleurs été relayé par quelques articles publiés sur la toile ainsi que sur les réseaux sociaux.

La bibliothèque numérique est le résultat des travaux d'inventaire, de classement, de description et de numérisation menés par l'IHS CGT Cheminots et soutenus activement par notre Fédération, depuis ses premières campagnes de numérisation de la presse en 2002 jusqu'à la convention de partenariat signée avec la Bibliothèque nationale de France en 2017. Les collections disponibles en ligne seront progressivement enrichies en fonction de nos moyens.

Désormais, chacun a la possibilité depuis n'importe quel appareil connecté à internet de plonger dans l'histoire syndicale cheminote et de retrouver facilement quelle était la position défendue par la Fédération sur un thème particulier à une période donnée.

Que ce soit pour les militants ou pour les chercheurs, le site http://www.archives.cheminotcgt.fr offre désormais une porte d'entrée unique à une grande partie de ce riche patrimoine syndical.

On y trouve une quinzaine de titres de la presse cheminote et syndicale de 1892 à 2004. Ce corpus se divise en 4 grandes catégories :

- la presse avant la création de la Fédération comme Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée (1892-1898), La Tribune de la voie ferrée (1898-1914), le Bulletin mensuel du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies (1914-1917).
- la presse fédérale comme La Tribune des cheminots (1917-...) La Tribune des cheminots [confédérés] et La Tribune des cheminots [unitaires] (1921-1935), La Tribune des cheminots [clandestine] (1940-1944), etc.
- la presse régionale comme Le Cheminot de l'Est (1928-?),
 Le Cheminot unifié du PO (1929-?) ou encore Le Cheminot du PLM.
- la presse syndicale d'autres organisations CGT comme le Bulletin de liaison de l'Union interfédérale des transports (1982-...).

Vous y trouverez également des photographies, des reproductions d'objets comme des badges ou des drapeaux... tout un ensemble de documents produits par la Fédération CGT des cheminots et par ses militants.



Résumé des interventions



Sylvain Brière (Sotteville-les Rouen)

Souhaite intervenir sur les travaux à venir de l'Institut énoncés dans l'introduction et pense qu'il conviendrait au-delà du sport à l'entreprise, d'étendre ce sujet à l'ensemble des autres disciplines et ce en lien avec l'histoire des sociétés d'agents. En effet, dans la période, nombreuses sont les inquiétudes quant à la pérennité de plus d'un siècle de cette histoire sociale avec la transformation des CE en CSE, le changement projeté fin 2019 du statut juridique atteste que ce serait faire œuvre utile de s'y atteler notamment pour nos jeunes collègues et militants ou militantes.

Georges Muratet (Toulouse)

Les camarades de Toulouse ont rappelé que l'activité du collectif IHS de Midi Pyrénées se fait toujours en osmose avec le Secteur fédéral et son secrétaire pour assurer la cohérence du travail avec la vie des syndicats. Aussi sommes-nous présents à tous les Comités Généraux.

Leurs interventions pour le règlement des adhésions, tant des structures que des individuels tout au long de l'année les amènent à formuler le souhait d'avoir à disposition du collectif des autorisations de prélèvement pour éviter le va et vient d'un même document, ce qui complique les choses et décourage quelques camarades.

Enfin, les camarades soulignent l'implication des retraités et des membres du collectif au côté des actifs lors du formidable mouvement du printemps dernier avec le sentiment d'avoir écrit une nouvelle page de l'histoire des luttes sociales de notre entreprise et du pays.

Guy Hervy (Paris)

Les IHS, dont le nôtre, ont une responsabilité particulière pour faire connaître l'histoire de chaque revendication, le rapport d'introduction a bien planté le lien mémoire revendicative et actualité. Concernant les cheminots, des gisements d'archives non explorées existent dans les archives départementales où nous découvrons des cheminots résistants, maquisards etc.

L'année 2019 marquera le 75° anniversaire de la Libération dont la place particulière des cheminots dans les manifestations du 14 juillet 1944 et leurs suites dans de nombreux sites ferroviaires comme Vitry et Villeneuve St Georges conduiront à la grève générale le 10 août. La commémoration à l'Arc de Triomphe est inscrite à l'agenda de la ville de Paris. Cette séquence de la Libération s'enclenchera dès la journée nationale de la Résistance du 27 mai où les IHS dont celui des cheminots ont une place décisive à tenir pour montrer celle du monde du travail dans la Résistance et la Libération.

Paul Gueth (Dijon)

Regrette que son secteur fédéral n'ait pas encore mis en place de correspondant régional, ni de collectif régional IHS Cheminot. Ces absences font que les adhérents individuels ou structures syndicales n'ont pas de relais d'activité « mémorielle » sur leur région alors que celle-ci fut importante et mériterait un traitement à la hauteur de son passé.

Il existe néanmoins une activité au niveau du département de la Côte d'Or avec quelques cheminots avec la publication de 4 bulletins d'Information par an.

Représentant du CCGPG au sein du CA de l'UAICF sud-est, il a participé à un colloque sur l'avenir de cette association face aux remaniements et découpages des CSE....et qui pose l'avenir de cette association entre autres, alors qu'elles ont contribué à l'histoire culturelle et sociale des cheminots et y contribuent encore.

Paul évoque également quelques thèmes d'activités développés sur son territoire comme la réhabilitation des fusillés pour l'exemple lors de la première guerre mondiale, mais aussi des thèmes plus récents liés aux victimes de l'amiante dans l'entreprise tant pour les cheminots que pour leurs veuves ou encore la remise en cause de la loi de 1905 sur la séparation de l'église et de l'Etat, notamment au niveau de l'enseignement.

Pierre Ciantar (Marseille)

Le collectif IHS de Marseille et de la région PACA a organisé son activité en 2018 autour des deux thèmes que sont « le livre mémorial » et « la grève de mai-juin 1968 ».



En ce qui concerne les cheminots victimes de la répression entre 1940/1945, un ouvrage régional a été réalisé sous la direction de l'historien Robert Mencherini, et il invite les participants à l'assemblée générale à lire l'article qui y est consacré dans les cahiers n°67 de l'IHS Cheminots.

Pour le mouvement social de 1968 ont été recueillis des témoignages, écrits, audio et vidéo des cheminots ayant participé au mouvement sur Marseille, Veynes et Nice. Ces témoignages ont permis de réaliser un film de 50 minutes qui, du fait des luttes contre la réforme ferroviaire du printemps 2018, sera utilisé en 2019 pour introduire un colloque, à l'initiative du secteur fédéral, sur « comment créer un rapport de force pour changer la société ».

Charles Nouailhetas (Roanne)

Revenant sur le récent conflit du premier semestre 2018, il fait état d'une lettre adressée à François de Closets qui avait déjà sévi sur ce sujet en 1982 dans un livre intitulé « Toujours plus ». Vendu à près de 2 millions d'exemplaires grâce aux multiples passages de son auteur sur les chaines de télévision, cet essai prétendait dénoncer, entre autres, les privilèges auxquels s'accrocheraient certaines corporations des services publics. Et l'exemple choisi pour promouvoir cette publication était « la prime de charbon toujours perçue par les agents de conduite de la SNCF, dix ans après la disparition de la dernière locomotive à vapeur ! » Voilà donc débusqué l'exemple type des privilèges octroyés aux cheminots jamais contents, toujours en grève ! Toute la presse bourgeoise a fait ses choux gras de cette révélation et nos protestations n'y changeront rien.

La « prime de charbon » était effectivement allouée aux mécaniciens des locomotives à vapeur. Son faible montant mensuel (équivalent, je pense, à 15 à 20 euros actuels) était lié à la consommation de ce combustible lors de la conduite des trains. Pour un même parcours et à tonnage tracté équivalent, un mécanicien pouvait percevoir une prime s'il avait été particulièrement économe. Cette prime n'avait donc rien à voir avec l'exposition des agents aux poussières de charbon ni aux particules d'amiante qui tournoyaient constamment sous les abris des locomotives en mouvement. Bien au contraire, ceux qui la percevaient étaient aussi ceux qui avaient "brassé" le moins de charbon!

Lorsque F.de Closets a publié sa hargne des cheminots, « la prime de charbon » figurait toujours dans les textes relatifs à la rémunération des cheminots. Elle y est encore probablement. Cette prime, comme l'ensemble des primes tractions, est incluse dans le calcul des retraites agents de conduite. Or, aujourd'hui encore, la retraite de certains agents de conduite (il est vrai de plus en plus rares) comporte une, deux ou trois années au service des locomotives à vapeur dans le calcul de leurs trois meilleures années. Et, à ce titre, ces retraités perçoivent encore la « prime de charbon. »

Quelle ne fut pas ma stupéfaction en voyant ce sinistre individu revenir sur les plateaux de télévision au printemps dernier pour "dénoncer" à nouveau « la prime de charbon » et les privilèges des cheminots qui menaient alors une action exemplaire. Je lui ai adressé une lettre (publiée plus loin dans ce cahier). A ce jour F.de Closets ne m'a toujours pas répondu et aucun militant de la CGT n'a été invité sur les plateaux de télévision pour rétablir la vérité.

Raymond Dard (Nevers)

Fait part du travail d'un groupe de mémoire et réflexion de Varennes-Vauzelles sur l'élaboration d'un ouvrage sur Louis Fouchère qui fut le secrétaire général du syndicat CGT des ateliers CGCEM de Vauzelles, également militant du PCF, fusillé par les nazis le 12 janvier 1942. Ce travail dépasse le cadre cheminot puisque des personnalités locales et familiales y participent également. Un large travail de recherches d'archives est engagé pour puiser le maximum d'éléments historiques.

Jean Riou (Brest)

Souligne le mouvement « des gilets jaunes » avec la nécessité de se positionner, au plan syndical sur cet évènement tout à fait nouveau qui ne peut que nous interpeler, d'autant que des militants syndicaux CGT portent le « gilet jaune »

Guy Henrio (correspondant régional de Rouen)

Évoque tout d'abord la situation des adhésions IHS sur le Secteur puis ensuite du «comment faire» pour actualiser le «Maîtron spécial Cheminots» ainsi que le «Livre mémorial» en lien avec l'Histoire du Syndicat CGT des Cheminots que nous avons entrepris d'écrire à plusieurs mains. Il y a des noms qui figurent sur les plaques commémoratives et pas dans le Livre mémorial et inversement, qui figurent dans le Livre mémorial mais que l'on ne retrouve pas sur les plaques ou monuments.

Puis il fait part de deux initiatives dans le département de la Manche;

- la première par le Syndicat des cheminots de Cherbourg et sa section de retraités qui a consisté à conserver et classer toutes les archives du conflit du printemps dernier (interventions - photos - presse et vidéos)
- la deuxième par un collectif de l'UD 50 qui a monté une expo de qualité sur mai 68 et qui a été présentée à Cherbourg le 1er mai à l'occasion d'une remise de médailles de fidélité à la CGT avec 300 personnes environ.

Deux exemplaires du document retraçant cette expo à laquelle des artistes ont participé ont été versés à l'IHS Cheminot et un DVD de témoignages en vidéo a été réalisé.

Jean-François Thomas (Rully)

Déplore la sous-estimation de l'importance de l'Histoire y compris chez les cheminots actifs qui manquent donc de perspectives d'avenir et qui impacte la continuité syndicale à la retraite. C'est une méconnaissance des faits et aussi des enseignements à tirer : aspects économiques, politiques, lignes revendicatives, moyens d'action, organisation des mouvements (intersyndicales, comités de grève, piquets, AG, mesures de sécurité face aux provocations des directions ou extérieures, policières, militaro -gouvernementales...)

Jean-François cite l'écrivain Jacques DARRAS (la gaufre vagabonde): « Je crois fermement à l'histoire, non pas tant comme science d'interprétation des faits que comme conservatoire des images et de l'imagination. Gigantesque réservoir dont nous portons chacun, dans nos tribus respectives, un modeste mais précieux fragment... Frontière multiple et foisonnante de nos vies ... Autrement dit c'est l'ombre que jettent nos actes passés - individuels ou collectifs - sur le présent...»



Henri Bascunana (Marseille)

Pour notre part, nous nous sommes attachés à la fin de novembre 2016 à faire rentrer les cotisations et mettre à jour notre listing d'adhérents individuels ou structures. Ce travail a été profitable car nous sommes aujourd'hui à 39 adhérents pour 24 en 2017 et 21 structures pour 16 en 2017. Il nous faut bien entendu poursuivre mais il serait nécessaire de traiter quelques difficultés.

La première est opérationnelle : nous avons besoin d'un suivi régulier avec la trésorerie nationale des paiements de cotisations afin de pouvoir relancer nos adhérents. Je propose un suivi mensuel.

La seconde est structurelle : nous avons dans nos structures adhérentes des sections de retraités qui aujourd'hui se retrouvent dans les syndicats. Comment clarifier cette situation ? Autre question faut-il faire adhérer les CE et antennes CE ? La troisième est un vœu, comment améliorer le passage au prélèvement automatique ?

Éric Morvan (Orléans les Aubrais)

A souligné dans son intervention l'utilité de l'IHS Cheminot et a remercié le bureau pour son activité, ses écrits et thèmes notamment développés dans les cahiers de l'Institut.

Il a également montré combien la mise en place des CSE va démanteler la présence de proximité des élus au plus près des cheminots et des conséquences qu'elle portera aussi sur l'activité syndicale par les diminutions drastiques des moyens de fonctionnement. D'après lui se posera pour l'avenir la question de quelle organisation syndicale pour toucher les cheminots

Gilbert Garel (Président de l'IHS Confédéral)

Votre nombre et la teneur des débats sont la démonstration d'un IHS en bonne santé et cela fait plaisir. Le mouvement dit des « gilets jaunes » s'invite dans vos échanges. Il a donné lieu à de nombreuses publications d'historiens mais force est de constater qu'il est difficile d'y trouver une référence historique tant sur le plan social que politique. Les comparaisons ont été nombreuses mais jamais totalement appropriées.

Le débat sur l'adhésion des structures syndicales à l'IHS reste entier malgré les décisions prises en congrès et au CN de notre fédération. Cela prouve qu'au-delà des orientations collégiales actées, il nous reste à gagner en de nombreux endroits la prise de conscience politique de l'intérêt de s'approprier l'histoire du mouvement social et de nos organisations CGT. La période est difficile pour les militants, mais c'est certainement dans ces moments où le regard sur l'histoire est important à la réflexion d'actualité et à l'appréhension du futur.

Je me dois de faire un peu de promotion des projets de l'IHS CGT pour que les militants de notre IHS cheminots s'y impliquent comme ils l'ont toujours fait d'ailleurs.

Les 3 et 4 avril 2019 se tiendra la 3ème édition du livre d'histoire sociale, je n'ai aucun doute sur votre participation. Durant la première semaine de juin se réuniront les Journées nationales d'étude, j'espère que des représentants de notre institut seront présents. Nous avons au programme deux conférences, une sur les services publics et une sur l'impact sur la CGT de la chute du mur de Berlin. Nous travaillons à d'autres projets qui feront l'objet de conférences, tels que la fracture syndicale de 1939 ou le traité de Versailles et ses conséquences, ces sujets ont d'ailleurs fait l'objet de certaines interventions ce matin.

Un colloque sur « le syndicalisme professionnel : organisations et structures de 1960 aux années 2000 » se tiendra en novembre, je sais que des camarades du bureau travaillent déjà à une communication. Un livre va sortir sur la préparation de la réunification de 1936 à partir des tapuscrits des réunions de 1934 et 35, cette étude d'André Narritsens ne manque pas d'intérêt.

L'IHS CGT est aussi très impliqué dans la préparation du 52ème congrès confédéral avec la réalisation d'un film ayant pour thème « comment la CGT a fait face aux évolutions technologiques dans son histoire », et un cahier spécial sur l'engagement historique de la CGT dans le syndicalisme international. Deux sujets très en lien avec l'actualité et l'ordre du jour du congrès.

Je vous remercie de votre invitation au titre de l'IHS CGT même si je suis adhérent et donc membre de droit de cette assemblée et heureux de l'être.

Madeleine Peytavin (bureau IHS)

Pour répondre à Sylvain Brière sur le sport, le même travail sur les activités culturelles et artistiques soutenues par la Fédération peut être fait, il faut mettre ce sujet en question au niveau du bureau de l'Institut. L'on voit que le sujet est porteur.

On peut envisager la question culturelle et artistique soutenue par la Fédération. Le rôle de l'église, des compagnies, de la politique patronale avant et après-guerre. La question culturelle, artistique et sportive gérée uniquement par la direction de l'entreprise jusqu'en 1986, c'était la misère dans un cadre paternaliste hautement camouflé.

La question culturelle et la Fédération est donc un grand sujet, même si elle est moins porteuse que le sport.

Comme le groupe de travail pense que le sport pourrait remplir 2 cahiers, soufflons un peu et mettons cette question à l'ordre du jour juste après 2019 et pas avant 2020!

- A l'issue de la discussion le bilan financier a été présenté devant l'assemblée ainsi qu'une projection sur l'état de nos adhésions. (Voir documents à la suite)
- Le rapport d'activité et le rapport financier ont été approuvés à l'unanimité
- · Le bureau a été réélu à l'unanimité moins une voix



Le bureau de l'IHS 2019

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



Patrick Chamaret Président



Caroline Challer Archiviste



Christiane Roulet Coordination des cahiers de l'IHS



Adèle Di MUCCIO Classement bibliothèque documentation,



Claude Marache Trésorier



Georges Lanoue



Jany Moineau



Jean-Pierre Bonnet



Pierre Vincent Membre du CA de l'IHS confédéral



Madeleine Peytavin Identification des photos



Maurice Samson



Pierre Delanoue Membre du CA de l'IHS confédéral



Thierry ROY
Vice président
Membre du CA
de l'IHS confédéral



Thierry Nier
Vice président
Représentant
Fédération



Chistophe Farnault Gestion fichier adhérents et adhésions



PARUTTO Nicole Membre d'honneur

Photos du bureau national. © Pascale Lalys



Bilan financier 2017

Claude Marache

© Pascale Lalys

I – PRODUITS 2017

Adhésions + ventes livres	49 436,13
Subvention BNF	19 261,00
Virement Fédération	37 654,00
TOTAL GÉNÉRAL RECETTES 2017	106 351,13

II - DÉPENSES 2017

Personnel IHS (2 emplois : 12 mois et 6 mois) (Salaires: 40 641,95; cotisations: 27 3 44)	67 985,95
Fournitures	
(Livres, DVD, matériel de bureau, archives)	4 219 ,0 9
Abonnements divers	
(IHS, Historail, AHICF, CODHOS, archiviste)	203,00
Déplacements	
(Congrès, colloques, AG, bureaux, repas)	15 682,54
Informatique (achat matériel)	3 643,13
Site internet [mises à jour)	1 848,06
Confection brochures diverses	8 096,97
Virements bancaires	
(Compte épargne : 10 000 ; Crédit Coopératif : 2 000)	12 000,00
Frais bancaires	120,96
TOTAL GÉNÉRAL DÉPENSES 2017	113 799,70

III - SOLDE GÉNÉRAL AU 31/12/2017

Produits - dépenses (106 351,13 - 113 799,70)	- 7 448,57
Excédent 20 1 6	20 766,75
SOLDE GÉNÉRAL AU 31/12/2017	13318,18

IV - LIVRET BLEU

Solde au 01/01/2017	37 549,82
Virement compte courant	10 000,00
Intérêts 2017	353,532
TOTAL LIVRET BLEU au 31/12/2017	47 903,35

V-RÉSULTAT GLOBAL 2017

Solde général + Total Livret Bleu (13 318,18 + 47 903,351	61 221,53
RÉSULTAT GLOBAL 2 0 1 7	61 221,53

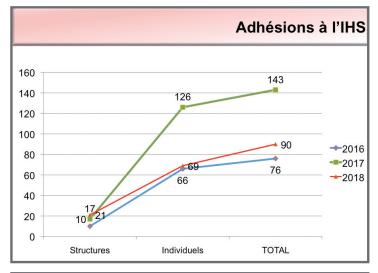


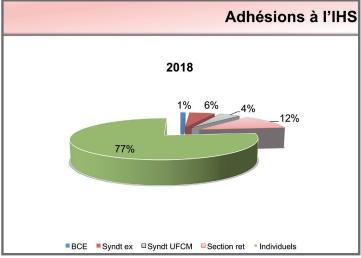
Bilan orga 2017

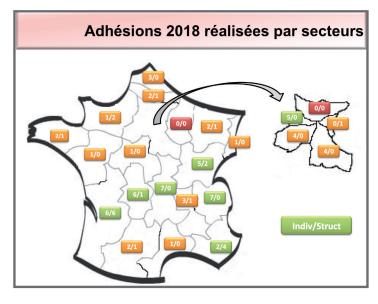
Christophe Farnault



© Pascale Lalys

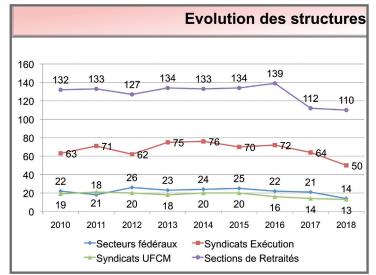


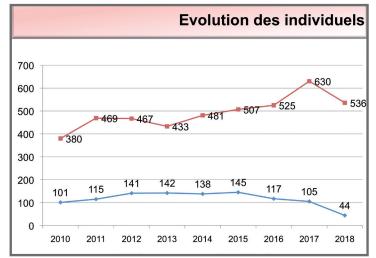


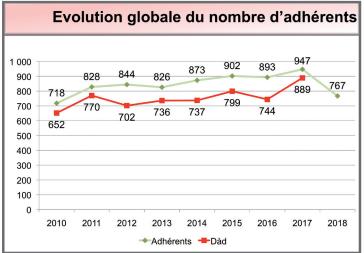


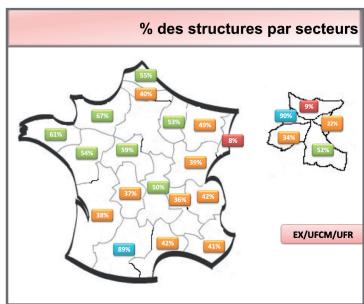


© Pascale Lalys

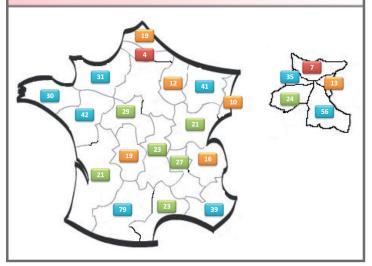








Répartition du nombre d'adhérents individuels



Nouveautés au règlement des Cotisations



Le Prélèvement automatique des Cotisations (PAC) : 62 effectués depuis le 1er janvier dont

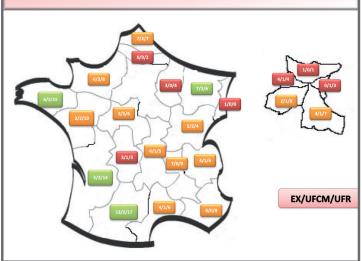
- 58 individuels
- 2 syndicats
- 1 section
- 1 secteur fédéral

Le règlement par virement : 25 effectués depuis le 1^{er} janvier dont

- 18 individuels
- 4 syndicats
- 1 section
- · 2 secteurs fédéraux



Répartition des structures par secteurs







Lettre à M. François de Closets à propos de la « prime de charbon »

Roanne le 8 mars 2018 Charles Nouailhetas 42300 Roanne

à

Monsieur François de Closets,

J'ai travaillé sur les locomotives à vapeur de fin 1957 à mars 1967 et occupé le grade de MECRU (mécanicien de route) au dépôt parisien des Batignolles (là où fut tourné 'La bête humaine") de février 1962 à juin 1981. Voyez-vous, le privilégié que j'étais est resté 14 années supplémentaires à un grade lié à la traction vapeur qui n'existait plus avant d'être promu au grade de CRRUP (conducteur de route principal).

Durant les années passées sur les locomotives à vapeur, j'ai perçu la fameuse prime charbon qui correspondait mensuellement à environ 15 euros d'aujourd'hui. Ceux qui m'apprirent alors ce très dur métier la percevaient aussi. Nombre d'entre eux avaient combattu 'les armes à la main" comme ils disaient, l'envahisseur nazi. Jojo Mahieux avait même été promu 'compagnon de la libération" par De Gaulle. Mais pour 'toucher" la prime charbon, il fallait effectivement 'brasser" des tonnes de ce minerai, avaler sa poussière qui tourbillonnait en continu sous l'abri, avaler aussi les fibres de l'amiante qui entourait tous les tubes et constituait les torchons servant à manier le ringard. Et pour quelques malheureux francs de l'époque, la plupart de ces travailleurs admirables sont morts prématurément, rongés par le charbon et l'amiante!

Lorsque vous avez publié votre livre "Toujours plus" au début des années 80, j'avais été outré, comme tous les anciens de la vapeur, par votre façon indigne de présenter les quelques retraités survivants de ce travail qui percevaient alors une infime partie de cette prime charbon dans leur pension, comme étant des privilégiés accrochés à des avantages dont la cause avait disparue depuis 20 ans !

Aujourd'hui, vous remettez ça. Trop c'est trop. Le seul pour qui cette prime charbon a été un privilège c'est vous. Elle a dû vous rapporter des millions pendant que mes camarades de la vapeur mourraient les uns après les autres pour avoir été exposés au charbon et à l'amiante dont vos poumons n'ont sans doute jamais connu les ravages. Puisque vous êtes ce que l'on présente comme un journaliste très compétent, communiquez sur le montant de cette prime et sur l'espérance de vie de ceux qui l'ont perçue. Vos lecteurs et auditeurs découvriront alors une réalité à l'opposé de ce que vous cherchez à démontrer depuis tant d'années et qui vous rapporte tant d'argent.

Vous êtes un falsificateur, un manipulateur grassement rémunéré pour participer à la démolition d'un service public où la conscience professionnelle est infiniment plus développée que celle que vous démontrez dans votre domaine d'activité.

En écrivant ce billet, j'ai, encore une fois, une pensée émue pour mon camarade Gérard Couëdel, décédé il y a 2 ans, rongé par le charbon et l'amiante. Il était un des derniers à percevoir quelques centimes d'euros pour cette prime à travers sa retraite. Désormais, autour de moi, c'est quasiment le désert parmi les anciens vaporeux. C'est pourquoi, pour eux, que je m'insurge contre vous. Vous êtes l'être le plus abject qu'il m'ait été donné de rencontrer. Vous êtes un charognard. Soyez assuré de mon plus profond mépris.

Charles Nouailhetas



Un témoignage de ce que les structures

de la fédération peuvent entreprendre

Sans parler d'inauguration car en la matière le terme n'est pas exact, une réception serait justifiée avec des invitations adressées à plusieurs échelons de notre organisation. L'idée va faire son chemin en fonction de l'avancement des travaux de la gare de Rennes, puisque nous n'avons pas la maitrise du sujet, mais il est important de se préparer à une telle initiative en l'inscrivant dans nos agendas.

Travaux engagés par le Secteur Sur l'Histoire Sociale CGT En 2018 et 2019

Rennes, le 20 mars 2019



Courrier du Secrétaire Général

Aux Membres du Comité Général Aux secrétaires de Section A Sébastien Gasc, Coopérant Fédéral Jacky Colin, IHS Bretagne Patrick Chamaret, IHS Cheminots Thierry Gourlay, Comité Régional de Bretagne

Chères et chers camarades,

Le 21 septembre 2017, lors de la conférence de Secteur de Landéda, l'IHS a intégré le Comité Général et depuis, notre camarade Robert Sanquer participe à chaque CGS au titre de cette responsabilité. Pour première décision, nous avions l'ambition de marquer les 100 ans de notre Fédération dans un contexte revendicatif qui par la suite est devenu une priorité. Si le conflit a ouvert une nouvelle page d'histoire dans la CGT, nous n'avons pu mener à bien notre objectif. Pour autant, le devoir de mémoire et le besoin d'organiser dans la CGT des initiatives ne se sont pas réduits à ce constat en 2019 : Rassemblement le 7 mars à Rennes en l'hommage à Pierre Sémard, présence du Secteur le 8 mai et le 11 novembre en gare de Rennes et à la cérémonie de la grève insurectionnelle du 10 août à Paris, travaux de recherche et intervention du Secteur pour la mise en place d'une nouvelle plaque en gare de Rennes.

Pour 2019, ceux qui ont agit contre l'occupant et combattu le régime de Vichy ont été honorés sur Rennes et Brest le 7 mars et nous maintenons notre volonté de construire une Délégation du Secteur plus consistante que l'année précédente pour se rendre à l'Arc de Triomohe le 10 août

Concernant la cérémonie du 8 mai, si nous n'avons pas encore l'assurance de la pose de la nouvelle plaque commémorative 14-18/39-45 en gare de Rennes, nous pouvons néamoins nous y préparer. Il sera important de marquer cette journée qui pourait être la première cérémonie organisée devant ce nouveau momument.

L'année 2019 est aussi marquée par le 100^{ième} anniversaire de notre camarade Jean-Baptiste Jardin de la Section de Rennes. L'évidence de marquer ce moment s'impose.

Jardin de la Section de Kennes. L'evidence de marquer ce moment s'impose. Sous l'impulsion de notre UFR, une délégation mandatée par la Fédération lui remettra un livre dédicacé par son Secrétaire Général Laurent Brun, Gilbert Garrel, Didier Le Reste, Bernard Thibaut et Georges Lanoue, anciens Secrétaires Généraux. Cette belle intiative aura toute sa place dans la Tribune des Cheminots pour retracer le militantisme d'un camarade dont le souvenir de son $20^{\text{lême}}$ anniversaire se confond avec la rentrée en guerre de notre pays.

Ce devoir de mémoire s'inscrit parfaitement dans la démarche décidée par l'IHS Bretagne et suivi par notre camarade Jacky Colin afin de traduire dans un ouvrage la vie syndicale revendicative et résistante menée par notre organisation sur le département d'Ille et Vilaine dans la période de 1939 à 1947.

A l'issue d'une première rencontre entre l'IHS de Bretagne et le Secteur, en présence du camarade Fernand Renouard retraité depuis 1986, nous avons définit un plan de travail qui consiste à rassembler toutes informations et documents avant et après 1941, année où la CGT est passée dans la clandestinité. Collectage de tracts, journaux syndicaux, sabotages complétés d'échanges avec nos ainés sont donc essentiels pour obtenir toutes informations.

Pour notre Secteur Fédéral, ces travaux peuvent nous permettre d'organiser un archivage un peu plus « scientifique » que celui d'aujourd'hui pour ordonner et localiser du mieux possible le patrimoine de notre CGT.

Pour autant de mon point de vue, sans attendre une maitrise de la méthodologie CGT de classement, j'invite toutes les structures à prendre en compte dès à présent ce besoin d'archivage là où il n'est pas repéré et renseigner le Secteur de l'état de cette conservation. Compte tenu du besoin immédiat sur le 35, Robert est chargé de suivre ce travail sur le département pour aider l'IHS Bretagne dans sa démarche.

Pour finir, je ne peux conclure ce courrier qu'en appelant le plus grand nombre à adhérer collectivement et individuellement à nos Instituts de l'Histoire Sociale sans plus encore souligner l'importance de leur rôle dans notre organisation.

Dans l'attente de vous transmettre l'état des lieux des initiatives programmées et des informations complémentaires, je vous adresse mes fraternelles salutations.

Yannick Tizon Secrétaire Général de Secteur





100 ANS DE SYNDICALISME CHEMINOT EN ARIÈGE



Le samedi 20 octobre 2018, le syndicat CGT des cheminots de Foix-Pamiers avec l'IHS d'Ariège et le collectif de l'IHS cheminots Midi-Pyrénées ont fêté les 100 ans des syndicats

cheminots du département de l'Ariège.

Cela s'est passé à Crampagna dans la salle prêtée par la municipalité. Devant les cheminots actifs et retraités présents avec leur famille, Patrice Chevallier (secrétaire du syndicat) prend la parole pour un large et beau tour d'horizon de la situation sociale actuelle, de celle que nous « concocte » Macron et son gouvernement, et un rappel des 3 mois de conflit de 2018. Puis Philippe Leclerc (secrétaire de l'IHS CGT Ariège) présente l'exposition réalisée pour l'évènement. Les discussions et échanges s'engagent entre les participants autour de l'apéritif avant de passer à table et poursuivre les échanges. Pour rappel voici le résumé de ce siècle de syndicalisme cheminot : L'arrivée du train en Ariège remonte à plus de 150 ans, mais les bribes d'activité syndicale de cette période étaient « sous tutelle » de la Bourse du Travail de Toulouse où était implantée une antenne de l'union des syndicats des chemins de fer du midi. Printemps 1862, la ligne Toulouse-Foix est ouverte aux transports voyageurs et marchandises. Le prolongement est concédé dès 1868 mais atteint Ax-les-Thermes que 20 ans plus tard. Les causes sont multiples : travaux plus difficiles, guerre de 1870 en la France et la Prusse, guerre des carlistes en Espagne (1874).

L'itinéraire transpyrénéen retenu permet d'envisager la jonction d'Ax à Ripoll. Ce chantier titanesque en altitude, avec trois percements de tunnels, des conditions de travail très pénibles pour les ouvriers espagnols en majorité, est le lieu de nombreuses grèves surtout de 1910 à 1914. L'ouverture de ce transpyrénéen était prévu pour 1917, elle sera effective en 1929.

La première guerre mondiale a été un fort moment de contestation et de revendications. En Ariège, c'est vrai pour les femmes métallurgistes, les ouvriers du bâtiment, les mineurs, les tisserands ... et les cheminots qui constituent leur premier syndicat dans le Couserans en mars 1918 pour la ligne Boussens-St-Girons-Foix. En août 1918 c'est le syndicat des



travailleurs des chemins de fer de Foix qui est créé pour la ligne Portet-Ax. Dès lors, chaque nouvelle ouverture de ligne sera l'occasion d'un nouveau syndicat. Pour cette année 1918, le poids syndical de plus en plus important contraint la Compagnie des Chemins de Fer du Midi à négocier un statut du personnel. Ce statut est presque identique pour toutes les grandes compagnies en France (Nord, Etat, P.O., P.L.M. ...). Il est même appliqué pour les per-

sonnels des compagnies de tramways (Tarascon-Auzat, St-Girons-Seintein) car il est ressenti comme un contrat d'équilibre et de stabilité y compris par les employeurs.

Les syndicats de cheminots et de traminots sont peu impactés en 1922 par la scission CGT/CGTU sauf pour deux qui perdent quelques temps toutes activités. Cette non-scission est liée à deux phénomènes :

- · L'activité syndicale est basée essentiellement sur la revendication salariale.
- La « domination militante » de Jean Jarrigion, le très modéré responsable CGT des chemins de fer du midi.

L'implication des cheminots lors du Front Populaire n'a pas été spectaculaire. Ils faisaient savoir aux autres salariés qu'une bonne convention collective était possible puisqu'ils avaient un bon statut, que les délégués du personnel c'était possible puisqu'ils les avaient déjà, les congés payés aussi ... Les cheminots CGT ariégeois prennent une part très active conformément aux orientations de la fédération pour aider les Républicains Espagnols dès 1937 puis accueillir les très nombreux civils et combattants espagnols en 1939 à Puigcerdá.

La seconde guerre mondiale débute peu après l'aboutissement d'une vieille revendication de la CGT : la nationalisation des compagnies privées début 1938 pour assurer le développement nécessaire et cohérent du transport voyageurs et marchandises. La longue période de lutte contre l'occupation des nazis et le régime de Vichy marquera durablement la corporation cheminote. Nombreux ont été les cheminots ariégeois dans les réseaux de résistance, en clandestinité, mais aussi victimes de la répression et des collabos locaux.

La ténacité des cheminots pour défendre un outil au service de la population n'a jamais faibli, que ce soit par des actions locales pour la ligne Foix-St Girons-Boussens en 1969 et 88, la ligne Ax-Latour de Carol à de multiples reprises, régionales ou nationales comme en 1953, 68, 79, 86, 95 ... 2014 et bien sûr 2018. Les cheminots ariégeois ont le combat au cœur.

Philippe Leclerc



La situation de la Société Nationale des Chemins de fer et la Coordination des Transports

Exposé fait à la Conférence d'information du 31 mai 1939 à la Maison de la Chimie à Paris, par Pierre Semard, secrétaire général de la Fédération des Cheminots.



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

Nous publions ici de larges extraits de cet exposé, l'intégralité étant disponible dans les mêmes conditions que nos archives.

«La question des transports, que je me propose de traiter devant vous, est d'une brûlante actualité».

Quelqu'un a écrit que « ce problème domine l'économie internationale, en temps de paix comme en temps de guerre ». En effet, la crise ferroviaire n'est que la conséquence de la crise économique qui a déferlé sur le monde depuis plusieurs années.

(Pierre Semard fait suivre ce constat des exemples de l'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis, le Japon...)

Nous sommes les amis du progrès ; du progrès qui, tout en procurant l'abondance pour tous, contribue à diminuer la peine des hommes.

Nous considérons que l'automobile, comme l'avion, sert très utilement ce progrès technique et humain; mais aussi que le chemin de fer garde une place prépondérante au service de l'économie moderne.

(...)

Depuis peu, la coordination des transports est entrée dans une phase de réalisations. (...) Dans le même moment, des changements sont intervenus dans le mode de gestion des chemins de fer.

Cette réorganisation des chemins de fer et la coordination des transports sont deux aspects d'un même problème, dont la réalisation doit aller de pair. Disons : aurait dû aller de pair !

C'est, du moins, ce qui ressortait des décrets du 31 août 1937, dont l'un portait création de la SNCF.



LA CRÉATION DE LA S.N.C.F

Dans quelle situation a-t-elle été créée ? Dans une situation de crise économique qui durait depuis déjà huit années.

La crise des chemins de fer s'était peu à peu aggravée, par les effets de la crise économique persistante ; mais elle avait d'autres origines, en particulier le développement rapide de la concurrence routière et des autres modes de transport par eau et air ; et, dans cette situation! les méthodes routinières des ex-dirigeants des chemins de fer, et aussi des gouvernants, qui firent que le rail reste en retard sur le progrès.

Quand le décret du 31 août met fin à la gestion des Compagnies privées, celles-ci laissaient un déficit dépassant 35 milliards.

Les dirigeants de l'Etat qui ont donné leur agrément, à la. Convention auraient dû davantage tenir compte de cette situation générale et du lourd héritage que la SNCF allait faire. Ils n'auraient pas dû ligoter celle-ci au départ par des dispositions financières que des esprits avertis savaient être pratiquement irréalisables.

(...)

Ainsi les dispositions de la Convention du 31 août 1937, et notamment de son article 18, qui fait obligation à la S.N.C.F de réaliser son équilibre financier, n'ont pas été respectées. Elles ne pouvaient d'ailleurs pas l'être!

Les représentants de notre Fédération au Conseil d'administration de la S.N.C.F en ont donné les raisons :

- Au départ, il n'a pas été tenu compte de « l'héritage » que faisait la S.N.C.F
- Les prévisions budgétaires pour 1938 furent établies sur des bases erronées.

En effet, Il n'y eut pas la reprise économique que l'on escomptait, mais, au contraire, un fléchissement. Le trafic baissa, de ce fait, et aussi par suite des augmentations de tarifs

(...)

Les mesures essentielles d'organisation ne furent pas prises, à savoir :

- fusion plus totale des anciens réseaux
- réorganisation sur la base de régions économiques
- mesures commerciales audacieuses

 réalisation de la coordination marchandises, qui était plus urgente que celle voyageurs

(...)

Mais bientôt on s'aperçut que les augmentations se dévoraient elles-mêmes. Comme il fallait équilibrer, coûte que coûte, la S.N.C.F fit, au début de juin 1938, une nouvelle demande d'augmentation des tarifs.

 (\ldots)

A cet égard, nous adressions une lettre au Président du Conseil, à la date du 8 juin 1938, pour combattre ces propositions. Extraits :

- « ...Il est évident qu'une nouvelle hausse de tarifs fera fuire encore une importante partie du trafic et les services de la S.N.C.F, qui n'admettaient pas notre thèse en janvier, ont été si bien contraints par l'expérience à s'y rallier, qu'ils n'ont pas cru possible de proposer, cette fois, une augmentation des tarifs marchandises. Mais les conséquences de la mesure proposée, même limitée aux voyageurs, demeurent très graves et, au surplus, celles de l'augmentation massive de janvier dernier des tarifs marchandises persistent et s'aggravent chaque jour.
- (...) Nous pensons que les ressources suffisantes pour rétablir l'équilibre complet de la S.N.C.F pourraient être facilement trouvées par des mesures propres à assurer la parité des prix.

« Ces mesures, jointes à un strict exercice de la police de la route, à l'application des lois sociales aux concurrents du rail et à l'observation des règles déjà instituées, mais non observées, suffiraient, pensons-nous, à réaliser pratiquement la coordination, en même- temps qu'elles résoudraient Je problème angoissant de l'équilibre du budget du chemin de fer. « Conscients de travailler efficacement à la sauvegarde de l'intérêt des usagers en défendant le chemin de fer, dont l'importance dans l'économie du pays ne saurait être sousestimée, et ne ferait que s'accroître encore en cas d'une conflagration internationale, nous vous demandons très instamment, Monsieur Je Président, de rouloir bien examiner nos suggestions avec tout l'intérêt qu'elles méritent. »

NOUVELLE POLITIQUE DITE DE « PÉNITENCE FERROVIAIRE »

C'est alors que M. de Monzie vint aux Travaux Publics et amorça une nouvelle politique ferroviaire, qu'il baptisa luimême de « pénitence ».

En quoi se résumait cette politique? Voici:

- des suppressions massives de lignes et de trains sur celles restant ouvertes au trafic
- des restrictions importantes dans les acquisitions de matériel
- le renvoi à plus tard de certains travaux d'électrification, de quadruplement de voies et de réparation de celles-ci
- des restrictions dans les réparations de matériel et dans l'entretien des bâtiments
- enfin, une aggravation des conditions de travail et de vie des cheminots, et notamment une diminution massive de l'effectif.

Notre Fédération a marqué son désaccord avec cette politique, dite de « pénitence ferroviaire », en indiquant qu'elle ne pourrait qu'anémier encore davantage le chemin de fer, en face de ses concurrents, et que la plupart des mesures d'économies allaient atteindre durement le personnel. (...) cela peut aboutir à un tel affaiblissement du chemin de fer qu'on précipitera sa destruction, au bénéfice des autres modes de transport.

Comme nous le verrons aussi, la coordination des services voyageurs se réalise par une véritable « hécatombe » des lignes de chemin de fer ; et elle n'est encore qu'à son début, pour les services marchandises.



LE PERSONNEL DES CHEMINS DE FER LOURDEMENT FRAPPÉ

Les économies sont surtout réalisées par des mesures qui frappent le personnel :

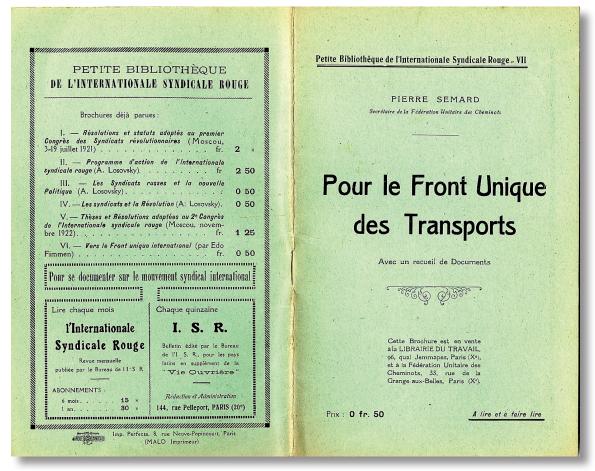
- suppression des 40 heures, application des 45 heures au même salaire que 40 ;
- suppression de certains avantages, 12 jours de congés au lieu de 21 du fait des mesures de récupération ; restriction des facilités de circulation, etc. ;
- compression massive des effectifs, par mises à la retraite anticipée, détachements dans les usines de guerre, licenciement du personnel auxiliaire en 2 ans, on a diminué le
- personnel de près de 50.000 agents du cadre permanent et de 20.000 auxiliaires et journaliers. (Extrait de la Revue Transports.)
- (...) mesures, qui nous ont été imposées par décrets lois. Notre fédération les a considérées comme profondément injustes et arbitraires, puisqu'elles ont été prises en violation d'un décret et d'une Convention collective qui portait notre signature, ainsi que celles de la S.N.C.F et du ministre des Transports Publics.

LE CHEMIN DE FER GÉRÉ INDUSTRIELLEMENT

La gestion industrielle des chemins de fer ne doit pas faire oublier leur rôle de Service public, et de Service public qui, plus que toutes les autres industries, comporte des règles et conditions de sécurité qu'il ne faut pas transgresser, car il y va de la vie des personnes. C'est ce que certains détracteurs du chemin de fer paraissent négliger. D'autres, par souci d'économiser, le sacrifient avec, d'ailleurs, beaucoup de légèreté. (...)

Nous considérons que le chemin de fer répond à des besoins industriels, commerciaux, agraires, que le progrès peut transformer mais qu'il ne saurait supprimer. Seul, le chemin de fer peut acheminer par grande quantité et sur de grandes distances les matières premières, les produits fabriqués, les produits du sol.

Seul, encore, il permet l'acheminement massif et rapide des voyageurs.



Collection IHS Cheminots



VOYONS MAINTENANT LA QUESTION DE LA COORDINATION DES TRANSPORTS

 (\ldots)

Les premières dispositions de coordination furent prises au début de 1934; les réalisations ne devaient avoir leurs premiers effets qu'après le décret du 31 août 1937; trois années ont été perdues, alors que la coordination était déjà très en retard! Quelles sont les raisons de ce piétinement?

D'abord, trop d'intérêts privés étaient en cause. Les ententes entre transporteurs routiers se heurtaient aux difficultés nées de la liberté accordée pour la création des services et de la libre concurrence.

Les routiers n'arrivaient pas à s'entendre entre eux, car ils se concurrençaient, tout en concurrençant le rail.

(...)

Les observations que nous devons faire c'est que la coordination aurait dû débuter par le trafic marchandises, qui assure la vie du chemin de fer ; c'est que, dans la réorganisation et la répartition du trafic, il aurait fallu tenir davantage compte du réseau ferré existant et de toutes ses possibilités d'aménagement et de modernisation.

Le développement des transports routiers a été anarchique et désordonné. Leur réglementation a été nulle ou insuffisante. Il n'existait pas de statut pour leur personnel. Certains ont tenté de justifier cette anarchie des transports en opposant l'économie libérale à l'économie dirigée.

 (\ldots)

Indiscutablement, pour les transports, l'esprit libéral des ministres des Transports Publics qui se sont succédé depuis 10 années, coûte maintenant très cher à l'État et aux contribuables, sans soulager, d'ailleurs, les usagers!

Des gouvernants prévoyants et soucieux du capital que représentent les chemins de fer auraient dû intervenir pour réglementer, dans leur développement, les divers modes de transport. Peut-être que le « principe » de l'économie libérale en aurait souffert, mais les finances de l'Etat en auraient été soulagées.

Les objectifs d'une véritable coordination devaient être :

- Réaliser une judicieuse répartition du trafic entre les divers modes de transport, de manière à desservir rapidement et le plus économiquement possible les populations ;
- Réaliser l'égalité de traitement entre les divers modes de transport; ce qui supposait les mêmes obligations en tant que service public, des obligations fiscales équivalentes, un régime tarifaire réalisant la parité ou des conditions équivalentes, un statut du personnel routier comportant l'application des lois sociales. La plupart de ces dispositions restent encore à réaliser.

Mais faute d'une véritable coordination, le déficit des chemins de fer n'a cessé de s'accroître. Alors les dirigeants de l'Etat, inquiétés par ce déficit persistant et dominés par l'idée de réaliser l'équilibre financier des chemins de fer, ont voulu, sans doute, rattraper le temps perdu.

LE RAIL FAIT LES FRAIS PRINCIPAUX DE LA COORDINATION

(...)

La S.N.C.F annonce qu'à la fin de cette année environ 10.000 kms de lignes seront totalement fermées au trafic voyageurs et 5.000 kms fermées partiellement.

Cela représentera près du tiers du réseau ferré qui existait. A cela il faut ajouter les trains supprimés sur les lignes en service, leur nombre a été impressionnant au moment du dernier service d'été.

Le total des réductions réalisées depuis le 1er janvier 1938 s'élèvera à 31 millions de kilomètres-trains, par rapport à l'exercice 1937-38, ce qui représente 12% de l'ensemble des parcours des trains de voyageurs.

(...)

Quelques observations sont nécessaires. Il nous apparaît que les mesures de coordination ont été décidées sur la base de calculs, qui fixaient des économies probables et très problématiques, et non par la détermination des besoins réels des populations intéressées.

Pour déterminer l'économie réelle réalisée par kilomètreligne supprimée, a-t-on tenu compte :

- de ce que coûtent la réfection et l'entretien des routes?
- du montant total des primes octroyées aux départements, pour activer la coordination ?
- des sommes que la S.N.C.F devra verser aux entreprises routières et aux Compagnies secondaires qui prennent les transports en charge ?
- de la part des charges dont sont grevées les lignes fermées au trafic?

Il est certain que ces éléments de dépense ne sont pas tous rentrés en ligne de compte.

Et puis, il faut considérer que toutes ces suppressions ont pour conséquence que les recettes, diminuent, en même temps que les dépenses, cependant que le coefficient d'exploitation s'élève.



EXAMINONS MAINTENANT CE QUE PEUT DONNER LA COORDINATION MARCHANDISES

C'est la question primordiale, puisque le chemin de fer vit surtout par ses transports marchandises et denrées.

La préférence est donnée au chemin de fer pour assurer les transports à grande distance et les transports par grandes quantités sur de petites distances.

Il est bien difficile d'évaluer l'importance du trafic qui sera restitué au rail.

. Pour les messageries, on évalue la réduction à 700.000 kilomètres/trains. Pour les marchandises P.V. à 10 millions de kilomètres/trains.

Le trafic, dans ce cas, sera assuré par des transporteurs routiers, que la S.N.C.F. subventionnera.

(…)

Nous sommes pour une véritable coordination, une coordination qui ne soit pas réalisée par la destruction du chemin de fer, mais par son utilisation maximum et qui réalise une judicieuse répartition du trafic.

LES PROTESTATIONS CONTRE LA CARICATURE DE COORDINATION

Nous ne sommes pas les seuls à combattre la caricature de coordination.

En quelques jours, nous avons eu connaissance de nombreuses protestations de Conseils généraux.(Pierre Semard en donne la liste)

Dans toutes les régions de France, des protestations s'élèvent, des listes de pétitions circulent.

Nous avons relevé les griefs formulés à l'égard des Services de remplacement du chemin de fer.

Très souvent, les horaires ne sont pas respectés. Le personnel n'est pas responsable, mais les incidents de route sont forcément plus fréquents que par voie ferrée, d'où correspondances manquées avec le rail.

Les usagers attendent sur le bord des routes, par tous les temps et sans abris. Parfois, il arrive qu'après une longue attente ils n'aient pas de place.

- (...) Les paysans se plaignent amèrement de ne plus pouvoir transporter leurs colis dans les marchés et foires, comme ils pouvaient le faire avec le chemin de fer.
- (...) Les communications des centres éloignés de province avec Paris, et vice-versa, sont main tenant plus longues et plus incertaines.

(...)

LES CHEMINOTS DÉFENDENT LE RAIL PAR DEVOIR

(...)

Le chemin de fer a ses fossoyeurs à l'intérieur de la S.N.C.F. ; c'est pourquoi, d'ailleurs, nous la défendons, mieux qu'elle nous défend, nous, cheminots.

C'est ainsi qu'un journal, qui se prétend être professionnel : Le Rail, écrivait, il y a quelque temps : « Un jour prochain viendra où la S.N.C.F. étatisée, ayant fait la preuve de son incapacité et de sa malfaisance, les événements eux-mêmes imposeront l'organisation corporative des chemins de fer français. Souhaitons qu'il ne soit pas alors trop tard. »

Par les attaques, par le discrédit, et d'autres procédés encore, il en est qui rêvent de liquider la S.N.C.F, pour la remettre par exemple à une Société fermière.

Cela ne doit pas être!

La S.N.C.F n'est ni étatisée, ni nationalisée; c'est une Société mixte, à participation majoritaire de l'État.

Il faudrait cependant se rappeler ce que les chemins de fer ont coûté à l'État, c'est-à-dire à la collectivité : l'État a largement contribué au développement du réseau ferré (pour 10 milliards environ). Il a assuré aux prêteurs la garantie d'un revenu minimum.

Il a racheté à des Compagnies privées des lignes constamment déficitaires, comme celles de l'ex-réseau de l'Ouest. Quand l'État se décida à créer la S.N.C.F, 40 milliards de déficit avaient été accumulés. Cependant l'État a encore garanti les intérêts des actionnaires, jusqu'au dernier centime. Et c'est toujours l'État qui paie I Et pour payer il prend des mesures qui atteignent lourdement les usagers, les contribuables en général, et qui frappent particulièrement les cheminots. Il est à remarquer que ceux qui méprisent et combattent l'intervention de l'État dans la gestion des che-

Nous sommes d'autant plus à l'aise pour formuler des observations et des critiques sur la gestion de la S.N.C.F que nous n'avons cessé de la défendre, tout en étant les premiers à relever ses défauts et ses insuffisances.

mins de fer ont été les premiers à solliciter celle-ci.



NOS CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

Il ne faut pas perdre de vue que l'activité du chemin de fer est subordonnée à l'activité des autres branches de l'industrie et du commerce. En conséquence, les remèdes à sa crise risquent de manquer d'efficacité si la crise économique générale continue à anémier toute l'économie nationale. C'est pourquoi les mesures de redressement touchant le chemin de fer doivent s'accompagner d'autres mesures intéressant l'ensemble de l'économie nationale.

Une véritable coordination contribuera à améliorer la situation du chemin de fer, mais ce qui est décisif c'est le redressement économique.

(...) Ce sont les industries qui travaillent pour la guerre qui contribuent actuellement au relèvement de l'indice de production industrielle. Les statistiques intéressant les industries travaillant pour les produits de consommation n'indiquent pas une reprise, mais une stagnation.

(...)

Ceci dit, les mesures intéressant les chemins de fer et la coordination devraient s'inspirer des préoccupations suivantes :

- Maintenir le chemin de fer au, niveau des besoins économiques du pays et des besoins de la défense nationale.
- Réaliser, dans le délai le plus court, une coordination avec les transports routiers qui laisse au rail les transports de marchandises et de denrées sur les grandes distances. Organiser une étroite liaison entre les 2 modes, rail et route, pour assurer les transports porte à porte, les transports routiers jouant sur le plan local et régional, le rôle de distributeurs et de rabatteurs du chemin de fer.
- Par ces dispositions déjà théoriquement acceptées, mettre fin à la ruineuse concurrence, tout en accordant des tarifs à bon marché.

Pour maintenir le chemin de fer au niveau des besoins économiques et de la défense nationale, nos suggestions sont les suivantes :

Il y a lieu de réformer le régime financier de la S.N.C.F.

Ce qu'impose la convention est irréalisable, en raison du poids des charges antérieures, on veut imposer aux usagers du rail des charges qui ne sont pas supportées par ceux de la route et de la voie d'eau. En effet, ceux-ci ne supportent pas les frais inhérents aux travaux de premier établissement, ni même aux dépenses d'entretien! On peut exiger de la S.N.C.F. qu'elle réalise son équilibre d'exploitation, le « petit équilibre » ; mais, pour cela, il ne faut pas que les charges des emprunts antérieurs soient incorporées dans son budget.

L'Etat doit donc prendre à son compte les charges des emprunts émis en couverture des dépenses d'établissement antérieures à 1938.

Cette mesure a été prise pour la Compagnie Générale Transatlantique; on ne comprendrait pas qu'elle soit refusée à la S.N.C.F, où l'État a la plus grande responsabilité de gestion, une responsabilité majoritaire.

Il convient de réaliser une organisation rationnelle des lignes et du trafic en la basant sur les besoins industriels et commerciaux des diverses régions du pays.

(...) La réorganisation des chemins de fer, suite à la création de la S.N.C.F n'a pas été ce qu'elle aurait dû être.

On a changé l'appellation des réseaux qui sont devenus des régions



Dessin de Pierre Semard, sd. DR | | Coll. numérique IHS-CGT cheminots, 11 Fi 4

Ouest au lieu de État.

Sud-Ouest au lieu de P.O-Midi.

Sud-Est au lieu de P.L.M.

Nord et Est restant sans changement.

Mais leur structure géographique demeure, et malgré quelques dispositions intéressantes, il reste des « cloisons étanches » entre les régions.

Si on excepte la sous-région d'Alsace-Lorraine, tous les étatsmajors sont à Paris pour les 5 régions, et pour la S.N.C.F.

Cette concentration de tous les services de direction à Paris ne répond pas du tout à la fonction du chemin de fer pour satisfaire des besoins commerciaux et industriels qui varient avec les diverses régions du pays.

Dès la constitution de la S.N.C.F, nous avons proposé la création de 10 régions économiques :

Paris, pour la région de L'Île-De-France. Lille pour la région Nord, Strasbourg pour l'A.L, Nancy pour la région Est, Lyon pour le Centre-Est, Marseille pour la région Sud-Est, Toulouse ou Bordeaux pour la région Sud-Ouest, Limoges ou Tours pour le Centre-Ouest, Rennes pour l'Ouest, Rouen pour le Nord-Ouest.

Ces régions économiques qui répondent aux particularités géographiques et économiques, permettraient de mieux connaître et de mieux satisfaire aux divers besoins commerciaux et industriels du pays.

Cela corrigerait les inconvénients certains d'une centralisation excessive, qui place les services de la S.N.C.F. et de ses cinq régions à Paris.

 (\ldots)

Il est nécessaire de développer la modernisation du chemin de fer, grâce à une technique marchant avec le progrès par l'électrification des lignes à grand trafic et le développement des autorails sur les lignes secondaires.

Cette politique ferroviaire s'oppose à la destruction des lignes des grands et petits réseaux (secondaires) ; elle suppose la modernisation du matériel sur toutes celles dont le maintien du trafic présente un intérêt évident pour l'économie régionale.

(...)

Il faut maintenir un parc de matériel en suffisance et en bon état pour être à même de faire face à toutes les éventualités Il s'agit de savoir si la France saura sauver et utiliser son magnifique réseau ferroviaire. Alors, il faut arrêter la destruction des lignes, réaliser une véritable coordination en révisant certaines dispositions prises avec une trop grande légèreté.

(...)

IL FALLAIT NATIONALISER LES CHEMINS DE FER

Notre conception, c'est que la réorganisation des chemins de fer n'aurait pas dû se faire par la création d'une Société mixte, mais par la nationalisation.

La nationalisation n'est pas, comme certains le pensent ou le disent, l'étatisation, c'est à dire la gestion par l'État, mais une gestion réalisée par les représentants des grandes collectivités, des usagers, du personnel et de l'État.

Notre Confédération Générale du Travail a dit excellemment « qu'une entreprise est nationalisée lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté et qu'elle n'a d'autre but que de procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie ».

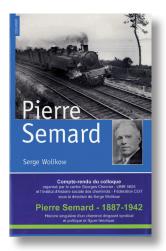
Nous déclarons encore que l'État ne doit pas être à la fois propriétaire et gestionnaire d'une entreprise. Cette gestion doit appartenir à un organisme particulier, au sein duquel l'État s'assure une représentation déterminée

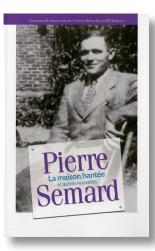
Cela est possible, pour les chemins de fer, dans un Conseil de gestion, composé des représentants des divers intérêts que je viens de citer, ce qui serait très différent de l'actuel Conseil d'administration de 1a S.N.C.F, où les représentants de l'État détiennent la majorité.

Nous sommes persuadés que la nationalisation des chemins de fer aurait permis une réorganisation plus rapide et plus profonde. Tôt ou tard, la vie imposera cette solution, que des esprits clairvoyants ont préconisée il, y a déjà plus d'un demisiècle.

Telles sont, Messieurs, les observations et suggestions que notre Fédération des Cheminots voulait vous présenter, pour votre information.

Nous serions heureux si vous vouliez les prendre en considération, et nous vous remercions de l'attention avec laquelle vous avez bien voulu nous écouter».





Au moment où il prononce cette conférence,

Pierre Semard ignore qu'il va être incarcéré cinq mois plus tard à la prison de la « Santé ». Ce n'est pas la première fois, comme il le souligne lui-même dans une autobiographie sommaire rédigée en prison dont nous avons le manuscrit et que voici :

- « J'ai vraiment une vie aux épisodes aussi changeants que mouvementés :
- Révoqué en 1920 des chemins de fer pour avoir été un des dirigeants de la grève
- Élu secrétaire général de la Fédération unitaire des cheminots en 1921
- Emprisonné cinq mois en 1923 pour mon action contre l'occupation de la Ruhr
- Élu secrétaire général du Parti Communiste de 1924 à 1930
- Emprisonné neuf mois en 1926/1927 pour mon action contre la guerre du Maroc
- Élu secrétaire général à nouveau de la Fédération unitaire des cheminots en 1933 ; puis de la Fédération unifiée en 1935
- Élu Conseiller général de la Seine pour le canton de Drancy en 1935
- Désigné par le gouvernement de 1936 à 1938 membre du comité consultatif des chemins de fer, membre de la commission nationale d'enquête sur la production, membre de la commission ministérielle pour l'application des 40 heures dans les chemins de fer, membre du Conseil d'administration de la Société Nationale des chemins de fer
- Révoqué de membre du Conseil d'administration de la Sncf fin 1938 pour mon attitude dans le mouvement du 30 novembre (il est signataire d'un appel à la grève)
- Remis en service aux chemins de fer, à la déclaration de guerre, à la gare de Loches
- Exclu de mes fonctions de secrétaire général des cheminots par mes ex-collaborateurs réformistes du bureau fédéral le 25 septembre 1939
- Emprisonné le 20 octobre 1939 pour mes opinions
- Déchu de mes fonctions de Conseiller général de la Seine le 29 février 1940
- Révoqué une deuxième fois des chemins de fer le 9 mai 1940 »

Rappelons que Pierre Semard fut exécuté comme otage par les autorités allemandes le 7 mars 1942.

Nous avons publié, en partenariat avec la municipalité de Villeneuve sur Yonne où il a vécu enfant ses « contes Bourguignons » écrits en prison et, pour rappel, les travaux du colloque organisé à Dijon par notre lhs, conjointement avec l'Université de Bourgogne, en janvier 2007. Ces ouvrages sont disponibles sur commande à l'institut.



Morceaux choisis

Poème adressé à la Fédération Cgt des cheminots à l'occasion de son 33° congrès (19/22 avril 1983) pour une exposition qu'elle présentait sur les thèmes du rail, du chemin de fer, du voyage en train.

Blues pour un TGV Bleu

Imagine un TGV bleu
traversant des plaines bleues...
Tous, dans le TGV bleu,
étaient habillés de bleu.
Le tableau de bord était bleu...
et le conducteur était bleu.
Il pressa sur le bouton bleu
et glissa, criant : « Sacre bleu!

Je suis paumé dans tout ce bleu! »

Jacqueline Held Les tertres, 20 mars 1983

... Et pour rester dans le bleu, un texte contemporain inspiré d'un voyage en train.

Le Gilet Bleu

Elle avalait des M&M's aux couleurs d'un petit déjeuner pas vu pas pris. Dehors le paysage se laissait à peine deviner derrière les vitres sales du train et la brume froide du matin.

Effacées les dorures de l'automne que les dessins orangés de sa jupe évoquaient. Une jupe large, claire, au tissu léger presque vaporeux sur de longues jambes nues, les pieds fins chaussés de minces ballerines noires que des paillettes faisaient miroiter. Juste au-dessus de sa cheville gauche, un bracelet ajoutait ses brefs éclats de jais, au rythme des balancements de la voie ferrée avec lesquels elle jouait. Et c'était comme si elle retrouvait dans ces reflets, au plus loin de ce qu'elle pouvait voir d'elle, les étincelles qui avaient fui son regard.

Le givre sur la campagne était gris comme ses yeux, bleus pourtant, durs, grands, ourlés de cernes épais, excessivement mobiles aux moindres mouvements des montées et descentes dans ce train qui roulait vers Paris.

Un gilet bleu, vif comme le froid, rompait l'harmonie et la fragilité de ses vêtements hors saison. Sur le dos était écrit « BVA COMPTAGE ».

« Ah non! Je ne fais pas que compter les voyageurs ; je surveille aussi ; ceux qui fument, ceux qui fraudent ; j'assure la sécurité... pour que tout se passe bien ». Accent tonique pour « surveille » et « bien ».

Imaginaire mission cardinale. Comme un arrimage, pour ne pas être... rien!

Novembre 2018



