

LES CAHIERS DE L'INSTITUT

*les bienfaits de la
 ment les (C) qui
 leurs tarifs sous proteste
 reçues
 disant que dans
 toute entente il faut
 soient rendus au
 legs de la CQPT
 et signalés
 syndiqués ce qui de
 l'organisation
 une lecture des noms
 ni sont ratifiés et
 1/2 après avoir adopté
 nous services remis à
 le dimanche 28 oct. 1917,
 Legues et Abamal, sur la
 eue locale approuvent l'expe
 suppression du travail au
 aires, la semaine anglaise
 vie chue de 6%. Pour tous
 en outre a mener toute act
 t analogue a celui de l'Etat
 de ce réseau.
 contre l'augmentati
 cette augmentation etant d*

Cahier 80
 4^{ème} trimestre 2023



Assemblée générale du 7 décembre 2023



Colloque IHS CGT
30 novembre-1^{er} décembre 2023



21 février 2024
Missak et Mélinée Manouchian
au Panthéon



Éditorial de Thierry ROY	page 3
Assemblée Générale du 7 décembre 2023	page 4
• Rapport d'activité et résumé des interventions	page 5
• Bilan financier 2022	page 12
• Bilan Orga	page 15
• Présentation du bureau de l'IHS	page 16
• Résultats des votes	page 18
• Bilan archives 2023	page 19
Intervention de l'IHS au 45^e Congrès fédéral	page 22
Message de Georges Lanoue au 45^e Congrès Fédéral	page 25
Intervention de l'IHS au colloque syndicalisme environnement	page 26
Nantes : un QR Code sur les cheminots résistants	page 34
Hommage à Christiane Roulet Bedon	page 35
Missak et Mélinée Manouchian au Panthéon	page 36
Morceaux choisis : Le voyage d'un poème : Du « Groupe Manouchian » à « l'affiche rouge »	page 37
Strophes pour se souvenir	page 39

Rédaction : Ihs Cgt Cheminots

Ont participé à la rédaction de ce n° : Caroline Chalier, Adèle Di Muccio, Madeleine Peytavin, Pierre Delanoue, Patrick Chamaret, Christophe Farnault, Carlos Fernandez, Christian Joncret, Claude Marache, Thierry Roy

Coordination : Adèle Di Muccio

Conception et Impression : Rivet Presse Edition - Limoges

IHS CGT des cheminots 263, rue de Paris – Case 546 – 93515 Montreuil Cedex – Tél : 01 55 82 84 40

Ihs@cheminotcgt.fr – www.Ihs.cheminotcgt

Les cahiers de l'Institut – ISSN : 2101-37211



édito



L'année 2024 sera l'occasion pour notre institut de s'investir encore dans de nombreux travaux de recherches, d'études et de production envers ses adhérents, allant plus loin que de relater des faits ou des histoires. Notre marque de fabrique est bien d'être en lien avec l'actualité sociale qui environne les cheminots actifs, retraités et leurs organisations car prendre le temps de plonger dans l'histoire de notre Fédération contribue à mieux appréhender le présent et l'avenir.

C'est ainsi que, bien évidemment, nous allons proposer et nous investir dans les initiatives qui vont se dérouler dans le cadre du 80^e anniversaire de la Grève Insurrectionnelle et de la Libération si l'on ne veut pas que soit amputé le rôle du mouvement ouvrier durant cette période.

2024, c'est aussi le 80^e anniversaire du programme du CNR (Conseil National de la Résistance) en ayant à l'esprit que les jeunes militants n'ont pas forcément une grande connaissance du CNR et de son œuvre et qu'aujourd'hui, au regard des politiques menées, il est important de faire quelques rappels sur cet héritage.

Nous avons aussi décidé d'engager un travail approfondi sur le conflit de décembre 1986 et janvier 1987. Tant par sa nature, sa durée, son déclenchement, sa conduite, ce conflit a marqué la corporation. Avec ce projet, il s'agira d'inscrire ce conflit dans son contexte (situation politique de l'époque, situation de l'entreprise, etc.) ; d'analyser ce conflit, de comprendre les enseignements tirés à l'époque par la CGT et les actions engagées ensuite pour renforcer l'organisation syndicale.

Vous découvrirez aussi dans nos futures publications des sujets et thèmes qui éclaireront aussi votre actualité et que vous lirez avec autant de plaisir que nous avons, nous, à les écrire et argumenter. N'hésitez surtout pas à vous faire les promoteurs de l'IHS auprès de vos camarades et amis afin de leur faire découvrir notre activité et les inviter à y adhérer.

Thierry Roy Président de l'IHS

Assemblée
Générale
du
7 décembre
2023

L'activité de notre institut en 2023



Les réunions du bureau se sont tenues mensuellement, mis à part les mois de Juillet et d'Août, avec une participation régulière des membres, un relevé de décisions est envoyé après chaque réunion à nos correspondants régionaux là où ils existent et aux secteurs.

Le conseil d'administration s'est réuni le 21 septembre. Force est de constater qu'une minorité de secteurs fédéraux sont présents, et n'ont pas de correspondants de l'IHS pour impulser une prise en compte, une activité décentralisée et un relais régional ou local de nos travaux.

C'est un regret récurrent que nous tirons à chaque réunion, sans être en capacité d'avancer réellement sur cette question. Ce constat de la faible participation interroge le bureau de l'IHS. Il convient de lancer des pistes de réflexion et de décider des mesures à mettre en œuvre pour une prise en compte de l'activité de notre IHS par nos structures, notamment ses membres fondateurs, les secteurs fédéraux.

L'assemblée générale s'est tenue le 7 décembre 2023, c'est toujours un moment important dans la vie de notre association, elle a rassemblé plus de 70 participants, soit une participation assez conséquente.

Nous publions mensuellement un billet dans la tribune des cheminots qui nous offre la possibilité de contacter les syndiqués actifs et retraités. Nous avons donc produit 11 billets au cours de l'année 2023 que l'on peut retrouver tant sur le site fédéral que sur celui de l'institut.

En termes de parutions, nous avons sorti 2 cahiers de l'IHS dont un numéro double sur la CGT-U. Le prochain sera celui du 4^e trimestre 2023, il fera notamment le compte rendu de l'assemblée générale devrait parvenir à nos adhérents en mars.

La rédaction du tome 3 les « cheminots on s'en fait toute une histoire » nous a bien occupés cette année et nous occupera encore en 2024.

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

période 1939/1958, c'est un chantier très important et très énergivore dans lequel nous nous sommes engagés.

Serge Wolikow, historien bien connu dans notre organisation et ailleurs, a accepté la direction, le conseil, la coordination d'un comité de rédaction composé de membres du bureau de l'institut chargés des recherches, des études et la rédaction ; Serge se chargeant de la rédaction finale à partir du travail réalisé par le comité de rédaction.

L'originalité de ce 3^{ème} volume, c'est le choix de l'appuyer directement sur des sources d'archives plus facilement accessibles car elles concernent la SNCF, la fédération, pour la période de la guerre comme pour la 4^e République.

C'est également la possibilité de recourir à des ressources numérisées notamment de la presse, de l'image...

Il faut également noter que les vingt années évoquées dans ce 3^{ème} volume sont hétérogènes : on ne peut éviter de distinguer les années de guerre, d'occupation et de résistance, de 1939 à 1945, des 13 années suivantes. Même si l'on garde les mêmes rubriques, les sources comme tout le contexte sont très différentes.

Le comité de rédaction s'est réuni 4 fois en 2023.

La dernière réunion s'est tenue le 14 septembre dernier. Celui-ci a pris acte que l'objectif de sortir ce livre pour le congrès fédéral n'a pas été tenu et cela pour plusieurs raisons. Des soucis familiaux et de santé ont affecté Serge et cela lui a fait perdre beaucoup de temps. Le volume de travail tant rédactionnel qu'au point de vue iconographique a sûrement été sous-estimé de notre part et il était très optimiste de vouloir sortir ce tome pour le congrès.

La période 1939-1945 est pratiquement terminée, les choix iconographiques sont faits et validés pour chaque année de la période et Serge livre au comité la rédaction finale année par année au fur et à mesure de sa rédaction pour que le comité de rédaction valide le travail.

Pour la période 1946-1958, il reste encore beaucoup de travail, les choix iconographiques ne sont pas complets, il nous faut un volume de 144 iconographies, afin de permettre un meilleur choix.





Sur la rédaction et le travail de recherche, même si celui-ci a avancé, il reste aussi encore beaucoup de travail.

Le dossier Maitron nous a aussi bien occupés en 2023 :

Pour rappel, l'ambition de ce projet était d'accroître encore la connaissance de l'histoire des militant(e)s du chemin de fer, et d'assurer sa valorisation tant auprès des cheminot(e)s qu'en direction du grand public.

Le travail réalisé a permis d'enrichir le corpus existant en incluant les cheminots actifs au cours des années 1982-1996. Le choix de cette période n'était pas anodin. Il visait à prendre en considération à la fois les transformations des structures de la SNCF (loi LOTI, apparition du CCE, contrats de Plan-Entreprise, etc.), les relations avec les gouvernements socialistes, les grands mouvements sociaux de 1986 et 1995, mais aussi la reconfiguration du paysage syndical à la fin des années 1990. Il s'agissait ainsi d'évaluer les effets de ces transformations sur les trajectoires militantes tant en termes de renouvellement générationnel que de modification des formes de l'engagement.

Ce projet du Maitron des cheminots lancé en septembre 2021 a permis de réaliser au total plus de 230 biographies et près d'une centaine sont en cours de préparation. De plus, ce travail a permis d'ouvrir la voie à un nouveau cycle pour la période 1982-1996. On peut dire que le Maitron des cheminots est donc lancé sur de bons rails! Le travail doit continuer.

Cette année, nous avons participé au colloque « **syndicalisme et environnement** » organisé par l'IHS national les 30 Novembre et 1^{er} décembre dernier.

Pour ce colloque, il s'agissait d'examiner et d'analyser un moment particulier de la vie syndicale au cours duquel les questions environnementales ont pris une place importante dans les débats et dans l'activité militante.

L'intervention de notre IHS présenté par Christian Joncret portait sur le fret, notamment la période 1974 aux années 2000 et de la bataille menée par notre organisation contre la casse du fret et pour son développement. Cette intervention est publiée dans ce cahier pages 26 à 33.

Notre IHS s'est aussi investi dans le travail entrepris par l'IHS national sur l'histoire de la CGT-U, Pierre Delanoue s'est chargé de ce travail.

Dans le cadre du programme prévu par l'IHS national sur ce sujet, Pierre a tenu une conférence sur la CGT-U chez les cheminots, le 11 avril 2023.

À partir du volumineux travail de recherche que Pierre avait réalisé sur cette question, nous avons publié un cahier double de l'IHS sur l'histoire de la CGT U chez les cheminots.

Bien sûr, en 2022, nous avons participé aux travaux de l'IHS national. (Bureau et Conseil d'Administration).

Nous participons aussi au Collectif des centres de documentation en histoire ouvrière et sociale (Codhos) et aussi au groupe de travail des archivistes de Montreuil.

Nous avons aussi participé aux journées d'études des instituts d'histoire sociale au mois de juin, au Cap d'Agde.

Nous répondons aussi, et il y en a de plus en plus, aux demandes de consultation de nos archives ainsi qu'à d'autres demandes multiples et variées...

Nous avons participé à la sixième édition du salon du livre d'histoire sociale « Lire, Penser, Agir » qui s'est tenue le 7 novembre dernier. Cette initiative est importante dans un contexte où nous sommes confrontés à un véritable repli sur le rapport aux livres et l'émancipation par une lecture de qualité.

Hors de question de nous résigner à cet état de fait, nous devons mener le combat et résister en contribuant à donner à la lecture une place indispensable dans le parcours militant des syndiqués. Le Salon du livre « Lire, penser, agir » s'inscrit pleinement dans cette bataille.

L'IHS national, face à cette bataille de la lecture a engagé un gros chantier en matière de publications, celui de la production d'une collection d'ouvrages dont le titre générique est « Repères historiques ». Ce sont de petits livres qui adoptent une maquette et une qualité d'écriture permettant une lecture aisée, des repères historiques fiables et pertinents pour comprendre les évolutions du positionnement syndical. Cette collection a été lancée au congrès confédéral. Trois ouvrages sont déjà parus : « l'État contre les syndicalistes », « à la conquête du temps libre », « agir pour la paix ».

Le 4^e numéro qui va être bientôt publié sera intitulé « CGT, structures et démocratie ».

Il est nécessaire que les secteurs, syndicats, sections se les procurent auprès de l'IHS confédéral et d'inciter vos secteurs, syndicats et sections à en faire de même.

Nous avons aussi participé au 45^e congrès fédéral à Tours. L'IHS est intervenu. Nous y avons aussi tenu un stand ce qui nous a permis de faire connaître notre IHS aux jeunes congressistes, 40 adhésions pour 2024 ont été réalisées.

En 2024, en plus du travail habituel : élaboration et ré-



daction des cahiers, billets tribune, participation au JNE, au salon du livre etc. nous allons continuer et finir notre travail sur le 3^e tome les « cheminots ont s'en fait toute une histoire » cela va nécessiter beaucoup de mobilisation des membres du comité de rédaction pour achever ce travail.

Mais 2024, c'est aussi le 80^e anniversaire du programme du CNR, et celui de la Grève insurrectionnelle et de la Libération. Et si l'on ne veut pas que ces commémorations soient amputées du rôle du mouvement ouvrier, il est nécessaire de prendre des initiatives durant cette période.

Bien sûr, la confédération a son rôle à jouer pour proposer des initiatives notamment sur le CNR. Il faut savoir que les jeunes militants n'ont pas forcément une grande connaissance du CNR et de son œuvre; qu'aujourd'hui au regard des politiques menées, il est important de faire quelques rappels sur cet héritage.

D'autre part, il y a encore des sujets à creuser notamment sur les CDL (comités départementaux de libération) et CLL (comités locaux de libération) dans lesquels ont participé de nombreux cheminots, les États généraux de la renaissance française ou sur les comités de gestion ouvrière.

Il est intéressant d'étudier le rôle politique joué par le CNR à sa création en vertu de sa participation à la libération du pays. De Gaulle aurait aimé tourner la page du CNR, mais il n'a pas pu ignorer cette institution qu'il a lui-même commanditée et qu'il a soutenue. De ce fait, le CNR avait encore le pouvoir de jouer sa partition et fut influent dans la nomination des membres de l'Assemblée consultative provisoire. Quand Saillant a reçu une proposition de ministrable, il refusa, préférant se consacrer au syndicalisme et prendre la présidence du CNR cédée par Bidault qui entraînait au gouvernement provisoire.

Même si son influence nationale diminuait, le CNR a pris appui sur les CDL et les CLL qu'il a instaurés et ces derniers ont joué un rôle majeur de gestion sur nombre de sujets dans les territoires en l'absence d'institutions élues. Pour affirmer sa place, le CNR convoque en décembre 1944 une assemblée des CDL qui va aboutir à la convocation des États généraux de la renaissance française.

Lorsque Thorez déclare que les milices patriotiques doivent céder la place à l'ordre républicain, c'est un signe de déclin du CNR. Il en va de même quand la fusion tentée entre le Mouvement de Libération Nationale et le Front national échoue. Ce sont des signes qui préparent une dislocation progressive de cette exception unitaire qu'était le CNR.

Néanmoins, la tenue des États généraux de la renaissance française du 10 au 14 juillet 1945 permettent de vulgariser et de populariser le programme du CNR. S'appuyant sur les résolutions adoptées lors des États généraux, le CNR devient un organe de pression important dans la campagne électorale de l'Assemblée constituante d'octobre 1945.

Le CNR perd tout de même son originalité pluraliste, la droite n'y participe plus, les socialistes de moins en moins, ce sont donc essentiellement les communistes qui le font vivre. Les États généraux ont créé un comité central mais il ne va pas réellement fonctionner car à la suite des élections locales, les élus prennent en main la gestion et les CDL sont amenés à céder leur place aux institutions légitimées par le vote. Il faut tout de même souligner que si le CNR a perdu son pouvoir politique, les résolutions des États généraux sont restées ancrées dans la population à tel point que le gouvernement provisoire de la République Française (GPRF) doit en tenir compte. Pour exemple, l'institution des comités d'entreprise est créée par ordonnance en février 1945 même si plus tard la loi amènera de sensibles améliorations. Deux ordonnances concernant la création de la Sécurité sociale sont publiées avant les élections d'octobre même si en ce domaine également c'est Ambroise Croizat ministre qui construira réellement son édifice législatif.

À la suite des élections d'octobre 1945, les partis qui soutiennent le programme du CNR obtiennent 80 % des voix et Saillant dira: « le CNR est au pouvoir ». Cette petite phrase est symptomatique, pour lui le travail est fait et la mission du CNR est maintenant terminée. Le CNR continuera d'exister quelque temps comme une référence morale et sa dernière réunion se tient en novembre 1945.

Il est essentiel de rappeler que l'empreinte du CNR est inscrite dans la Constitution de 1946 qui affirme que



la République est démocratique et sociale. En 1958, en mettant en place la V^e République, De Gaulle n'osera pas modifier cette définition. Les réformes de l'hiver 1945-46 impulsées par le programme du CNR sont certainement les plus importantes que la France n'ait jamais connues et elles constituent toujours notre socle social toujours combattu par le patronat. Il faut se rappeler qu'à la création du MEDEF, en remplacement du CNPF, dans leur programme l'orientation de se défaire méthodiquement du programme du CNR était inscrite. Cette orientation a été réaffirmée par Denis Kessler alors numéro deux du Medef en 2007, lors d'un entretien à la revue Challenges. Ces propos sont significatifs et c'est bien ce que s'évertuent à faire les dirigeants de notre pays depuis des décennies.

Il faudra prendre toute notre place aussi dans le 80^e anniversaire de la libération notamment pour affirmer la place du mouvement ouvrier et de la CGT dans la Résistance intérieure et le combat syndical pour la paix sinon il y a de grandes chances que l'on honore que les libérateurs en occultant le rôle de la résistance et du mouvement ouvrier.

Le comité régional de Normandie, l'UD et l'IHS du Calvados, nouvellement créé, avec les IHS de la Seine-Maritime et de la Manche, ont proposé à la confédération et à l'IHS national de réaliser au Mémorial pour la Paix de Caen une initiative à l'occasion du 80^e anniversaire du débarquement. Cette rencontre aurait lieu en mai autour de deux thèmes : la place du mouvement ouvrier et de la CGT dans la Résistance intérieure et le combat syndical pour la paix. Ce serait dans l'esprit de ce que Georges Séguy avait construit avec André Tollet et la direction du Mémorial à l'occasion du cinquantenaire du débarquement en 1994.

Dans ce cadre, l'IHS du Calvados a l'ambition de réaliser un film, pour lequel elle nous a sollicités, sur le déroulement d'Airan en 1942.

Pour notre fédération et notre IHS, nous aurons à réfléchir et à proposer des initiatives pour les 80 ans de la Grève Insurrectionnelle qui a amené à la libération de Paris. Grève fêtée tous les ans par un acte officiel le 10 août à l'Arc de Triomphe.

Comme aimait à le rappeler André Tollet, c'est la seule **grève qui donne lieu à une cérémonie officielle.**

Malgré ceux qui veulent nier l'histoire et minimiser le rôle des cheminots, la grève déclenchée le 10 août 1944 à l'initiative des cheminots devient insurrectionnelle et sera déterminante dans la Libération de Paris. Sa construction est le fruit d'un long processus marqué par une féroce répression envers les militants syndicaux et leurs organisations.

La tenue des jeux olympiques et para olympiques ne va pas faciliter les choses notamment le 10 août à l'Arc de Triomphe. Il y a de grands risques que l'on nous interdise cette cérémonie ou alors la réduire à sa plus simple expression. Il va falloir être vigilants.

Pourtant, le rôle des cheminots dans ces événements a été important, comme le reconnaît le Comité Parisien de Libération qui, dans un communiqué du 13 août, « salue les cheminots qui sont entrés les premiers dans la lutte en décrétant la grève générale ».

Nous avons déjà sorti beaucoup de documents sur cette grève : un cahier de l'IHS, un 4 pages, on ne manque pas de sources.

Bien sûr, au niveau national avec la fédération nous proposerons une initiative d'ampleur mais chacun de vous doit réfléchir sur son secteur, son syndicat à des initiatives car dans cette période il n'y a pas qu'à Paris qu'il s'est passé des choses, en province aussi comme à Toulouse, Marseille etc. Cette délocalisation est importante notamment pour faire connaître aux jeunes générations le rôle joué par les cheminots durant cette période et qu'ils n'ont pas pu lire dans leur manuel d'histoire.

Résumé des Contributions au débat

Joël COTTENEC, Niort

1. Après 15 ans de travail de collectage d'archives et de témoignages, nous allons créer en janvier 2024, l'IHS cheminots de Niort. Cela devrait permettre de pérenniser le travail dans le temps; nous avons déjà réalisé trois expositions et avons donné le nom de trois anciens secrétaires du syndicat de Niort (Robert Trochart, Robert Bonnin, Jean Marie Alminana) à trois sites du patrimoine social des cheminots niortais;
2. 2023 a marqué aussi la célébration de camarades torturés, fusillés dont les noms figurent sur nombre de plaques de nos rues. Une déambulation au fil de ces rues a été organisée et a eu un écho favorable auprès de la population et de la presse locale
3. En 2023, nous avons également contribué à la création de l'IHS des Deux-Sèvres;
4. En 2024, pour l'IHS cheminots de Niort, une exposition est prévue intégrant le CNR et la grève insurrectionnelle.

Jacques AMBROISE, président de l'IHS du Calvados

1. Plusieurs cérémonies, colloques, initiatives diverses sont déjà prévus pour commémorer le 80^e anniversaire du débarquement. Si les militants CGT connaissent la place essentielle tenue par notre organisation et nos camarades dans la résistance, ce rôle moteur reste cependant très minoré, aussi bien par les médias, responsables politiques et certains historiens.
2. Les 15 avril et 1^{er} mai, moins de deux mois après l'assassinat de Pierre SEMARD à Evreux, deux déraillements de trains de permissionnaires allemands sont réalisés occasionnant des dizaines de morts de l'occupant. Ces déraillements, les premiers en France ont permis d'affiner à l'époque ces techniques auprès d'autres résistants. Pour rappeler la contribution de la CGT dans la résistance, l'IHS CGT du Calvados a confié au cinéaste David Desramé la réalisation d'un film documentaire permettant de rappeler ces actes de résistance. Film résolument tourné vers la jeunesse, il interrogera la notion d'engagement aussi bien du point de vue des motivations individuelles que collectives; comment redonner sens à l'action politique? Comment construire à plusieurs aujourd'hui? Ce film documentaire pourra également servir à des initiatives envers les jeunes, nouveaux syndiqués et nouveaux adhérents de nos IHS. la place singulière de notre organisation syndicale dans cette période de l'histoire doit motiver l'investissement de plusieurs structures CGT et associations IHS.

Gérard GOULESQUE, IHS cheminots Lorraine

1. Engagement d'un travail en direction des syndicats, suivi des adhésions et des actions menées; point semestriel; adhésion à venir du syndicat de Woippy lors de leur congrès prévu le 15 décembre;
2. Travail de recherche en lien avec le CRIDOR et l'AFMD
3. Archivage: idée de regrouper les archives des syndicats au secteur des cheminots de Lorraine; un chercheur du CRIDOR (J.C Magrinelli) membre de notre IHS nous aidera
4. Le Maitron: difficulté pour faire remplir les questionnaires
5. Réflexion pour proposer le nom de Pierre SEMARD à un arrêt de la place de la gare de Nancy



Antoine EGEE, Saintes

1. Publication en 2023 de notre plaquette « résister à en mourir » traçant l'itinéraire syndical et politique (CGT et PCF) de 23 cheminots résistants saintais déportés, fusillés;
2. 2024, nous travaillons à la confection d'une nouvelle plaquette pour les 80 ans du bombardement du centre ferroviaire de Saintes.

Isabelle PASQUET, IHS cheminots PACA

1. Difficulté pour élargir l'activité IHS au-delà de Marseille. Volonté d'élargir le collectif pour étendre l'activité, enrichir le dossier Maitron
2. Edition début 2023 d'un livret pour faire connaître notre activité depuis 2019 et nos projets
3. Lancement d'un travail mémoriel autour des anciens ateliers d'Arles
 - a. Rapatriement de la plaque mémorielle sur le site des anciens ateliers, aujourd'hui musée LUMA
 - b. Elaboration d'une exposition temporaire sur les ateliers accueillie par le LUMA
4. En 2024, commémoration de la libération de Marseille et du débarquement en Provence. L'IHS PACA travaille à une grande initiative en gare Saint Charles et participera aux manifestations officielles



Isabelle Pasquet Coll. IHS-CGT Cheminots

5. Grand projet d'un voyage militant en octobre 2024 au camp de concentration de Mittelbau-Dora. Il s'agit d'une ancienne usine construite dans des tunnels par les prisonniers. Environ 300 cheminots y furent déportés dont la moitié est revenue. Le fil rouge de ce voyage sera le parcours de ces cheminots de leur arrestation à leur libération

Sylvain BRIERE, Sotteville

1. Partage le rapport d'activité et la préoccupation du contexte international de guerres, de la répression syndicale qui s'amplifie dans notre pays, de la montée de l'extrême droite dans et hors notre pays;
2. D'où l'intérêt de la diffusion de la collection des repères historiques publiées par l'IHS national, voir l'impulsion possible de notre IHS et de la fédération auprès des jeunes militants
3. 80^e anniversaire de la Libération, en lien avec les IHS départementaux de Normandie, faits de résistance, grève insurrectionnelle d'août 44, on peut les remémorer, plus difficile sur l'engagement syndical et les mobilisations sociales pendant la clandestinité face à l'occupant;
4. Pour sortir des impasses actuelles, agir pour la Paix et la défense des revendications;

Henri BASCUNANA, représentant le secteur des cheminots PACA

1. Salue le travail réalisé par l'IHS, aide essentielle pour les activités dans les territoires.
2. Concernant le 80^e anniversaire du CNR et de la grève insurrectionnelle, insiste sur la nécessité d'avoir une impulsion claire de la fédération et de l'IHS cheminots pour réaliser des initiatives locales
3. Le voyage à Dora est une activité très importante dans notre travail sur le devoir de mémoire mais aussi comme un rappel face à la montée de l'extrême droite dans notre pays; la réussite de ce voyage à laquelle nous travaillons, passera par nos syndicats;
4. Même si les actifs subissent de nombreuses attaques, nous devons toujours insister pour que le travail de mémoire ait toujours une place dans leurs activités

Robert LEROY, IHS cheminots Alpes

1. Salue le travail réalisé par l'IHS cheminots;
2. Sur le secteur Alpes, collectif IHS composé d'actifs et retraités; 120 ml d'archives à classer; projet d'un livre sur la mise en place du CER depuis l'origine, à partir d'interviews de camarades;
3. Un petit signal d'alerte, la direction est venue visiter les locaux syndicaux, une première depuis vingt ans et ils ne sont pas venus refaire la peinture!
4. En 2024, une initiative revendicative, fraternelle, festive et visible sur la sécurité sociale dans le village natal de deux militants communistes, Ambroise CROIZAT et Michel ETIEVENT

Gilbert GARREL, président de l'Institut CGT d'Histoire Sociale

1. Salue l'implication de l'IHS cheminots dans l'activité de l'IHS national: salon du livre, JNE, colloque syndicalisme et environnement et l'intervention de Christian JONCRET, gros travail de Pierre DELANOUE sur la CGTU, etc.
2. Concernant les projets, préparation avec la direction confédérale de la célébration du 80^e anniversaire du programme du CNR, exposition, journée d'étude, publication à définir
3. Premières réflexions sur le 130^e anniversaire de la CGT en 2025, 90^e anniversaire du Front Populaire en 2026, peut être également 120^e anniversaire de la charte d'Amiens en 2026
4. Projet avec nos camarades normands sur la place de la CGT dans la libération du pays en y intégrant un maximum de jeunes
5. Gros travaux lancés sur les archives avec le collectif où est impliquée Caroline CHALIER doit être relancé après le conflit contre la réforme des retraites et avec la nouvelle direction confédérale, formation à l'archivage numérique, etc.
6. Dans la collection repères historiques vont paraître un ouvrage sur l'extrême droite et un second intitulé « la CGT, démocratie et structures »
7. Enfin dans la période où nous vivons avec la montée en France et en Europe de l'extrême droite, nous pensons qu'un regard historique sur la manifestation du 12 février 1934 en réponse unitaire à celle organisée par les mouvements d'extrême droite, serait certainement nécessaire en amont des élections européennes;

Alain PHILIPPI

1. Dans la prochaine revue de l'UAICF « arts cheminots » figurera une interview de Thierry ROY sur la grève insurrectionnelle du 10 août 1944
2. Le 4 juillet 2023, l'union locale CGT de Sarrebourg a déposé une gerbe au pied de la plaque commémorant l'arrêt en gare du « train de la mort » Compiègne-Dachau du 4 juillet 1944. La municipalité, suivie des représentants des anciens combattants ont dénié à nos militants le droit de porter un badge CGT, bien que l'initiative de la commémoration revienne à la CGT; la CGT s'est donc retrouvée seule pour cette cérémonie
3. Le 7 novembre 2023, à l'initiative du secteur Alsace, journée commémorative de Georges WODLY et visite du camp de concentration du Struthof

Guy HERVY

1. Sur les commémorations du 80^e anniversaire de la Libération:
 - a. Les cérémonies officielles de la libération contournent la résistance ouvrière; budget alloué que pour la dimension militaire

- b. 2024, occasion de remettre à sa place le syndicalisme dans le combat antifasciste et pour la libération
 - Le maquis contre le STO, c'est la CGT
 - Les sabotages dans les ateliers et les triages, c'est la CGT
- c. La place des cheminots dans les comités départementaux et locaux de la libération, dans les combats pour la libération, leur rôle pour reconstruire la république
- d. Il y a certes la dimension Ile de France et le déclenchement de la grève insurrectionnelle le 10 août 1944, mais à partir des manifestations du 14 juillet 1944, partout en France, il y a montée des luttes
- e. Décembre 1944, 500 militants libérés de la prison de l'Île de Ré

Lionel LE BRUCHEC,
historien, Val de Marne

- 1. Travail en cours sur l'histoire de la maison du peuple de Villeneuve Saint Georges à partir des PV du conseil d'administration et des assemblées générales de la maison du peuple; la nécessité de contextualiser conduit à fréquenter les archives départementales des Yvelines (ex Seine et Oise); de très nombreux documents trouvés sur la période de la guerre: liste de cheminots suspectés de communisme, établie par la direction de la SNCF, tracts divers;
- 2. Ces archives ont une valeur inestimable; il faut inciter les adhérents à fréquenter les lieux d'archivage

Romain PITELET, secrétaire général adjoint de la fédération CGT des cheminots

- 1. L'IHS une nécessité du temps présent
- 2. Lutte contre les idées d'extrême droite et son imposture sociale
- 3. Sur les actions en cours et à venir, la manifestation européenne du 12 décembre contre l'austérité; les négociations annuelles obligatoires sur les salaires (NAO), mesures insuffisantes, individualisation à marche forcée, assèchement de la protection sociale
- 4. Commission d'enquête sur le Fret conforte et rend public nos analyses
- 5. Orientations de la fédération: réunification du système ferroviaire et statut social de haut niveau pour toute la branche ferroviaire



Bilan financier 2022

Produits 2022 : la totalité des produits s'élève à 117715,56 €.

Ils se déclinent de la manière suivante :

Adhésions par remise de chèque : 25 799,58 €

Adhésions par virement : 19 162,00 €

Ces adhésions par virement augmentent d'année en année. Par exemple, en 2019, elles représentaient 6 155 €.

Versements de la Fédération : 50 519,00 €

Je rappelle que depuis 2019, en raison des règles de comptabilité, les postes que prenait en charge la Fédération doivent figurer dans notre propre comptabilité. En contrepartie, la Fédération nous verse par l'intermédiaire de subvention ce qu'elle prenait en charge, par exemple 75 % du salaire et des cotisations sociales du personnel et la confection et l'expédition des cahiers trimestriels.

Recettes diverses : 22 234,98 €

La principale recette est un versement du Livret Bleu de 21 000 €.

Dépenses 2022 : la totalité des dépenses s'élève à 119 281,49 €

Les trois premières dépenses concernent :

1. **Les salaires du personnel IHS ;**
2. **Les charges URSSAF concernant le personnel ;**
3. **Les diverses cotisations sociales/retraite/caisse complémentaire/mutuelle.**

Ces différentes charges s'élèvent à : 56 144,26 €

Je rappelle que 75 % de ces charges sont prises en charge par la Fédération et font partie du versement de la Fédération à l'Institut.

Les **achats de fournitures** s'élèvent à : 1 449,08 €

Les **adhésions diverses et abonnements** souscrits par l'IHS : 433,57 €

Les **frais de déplacement** pour les Congrès, colloques, AG, CA et bureaux s'élèvent à : ... 16 490,86 €

Les **achats de matériel informatique :** 662,58 €

Achat d'un ordinateur M. Peytavin : 596,98 €

La **mise à jour du site internet** par la société Comtown : 4 222,26 €

Numérisation et hébergement des dossiers IHS/ARKENUM : 5 844,00 €

Les rubriques suivantes :

Expédition des cahiers, brochures et livres

Et confection brochures, cahiers IHS s'élèvent au total à la somme de : 15 004,53 €

Ces deux rubriques sont prises en charge par la Fédération.

Les frais bancaires et les impôts s'élèvent à : 1 290,60 €

Le chapitre suivant concerne les frais que nous prend la société Sémaphores qui s'occupe de gérer les versements Salaires, URSSAF, retraite, mutuelle.

Ces frais s'élèvent à : 441,20 €

Concernant les dépenses diverses qui s'élèvent à 17 328,57 €

Cela concerne essentiellement :

L'édition des cartes adhérents pour 1 989,00 €

Les frais pour la formation de l'archiviste : 540 + 810 : 1 350,00 €

Les versements à S. Wolikow pour sa contribution à l'écriture du tome 3 :

les cheminots on s'en fait toute une histoire pour : 7 200,00 €

Les remboursements à la FD pour des frais à notre charge et réglés par la FD : 1 420,00 €

Les factures concernant la commande d'une exposition et de ses supports pour la somme de : 4 436,00 €

Voilà pour ce qui concerne les dépenses et les commentaires associés.

Compte tenu des recettes et des dépenses 2022 :

Le solde général fait apparaître un déficit de - 1 565,56 €

(différence entre dépenses 119 281,49 et recettes 117 755,56 €)

Si nous ajoutons l'excédent reporté de 2021, soit 27 369,82 €

Le solde reporté en 2023 est de 25 803,89 €

Le solde du Livret Bleu s'élève à 26 295,55 € au 31/12/2022

Ce qui permet d'afficher pour 2022 un solde général de 52 094,44 €

Soit le total du solde du compte courant : 25 803,89 €

Et le total du Livret Bleu : 26 295,55 €

Bilan financier 2022

I - PRODUITS 2022

Cotisations par remises de chèques + ventes livres	25 799,58 €
Cotisations par virement & PAC	19 162,00 €
Versements Fédération	50 519,00 €
Recettes diverses	22 234,98 €
TOTAL GÉNÉRAL RECETTES 2022	117 715,56 €

II - DÉPENSES 2022

Personnel IHS – Salaires	29 202,68 €
Personnel IHS – Cotisations URSSAF	16 638,00 €
Personnel IHS – Cotisations sociales Retraite compl. + mutuelle, etc.	10 273,58 €
Achats de fournitures (bureau, livres, DVD, divers)	1 449,08 €
Adhésion à diverses organisations, abonnements	433,57 €
Déplacements (congrès, colloques, AG, CA, bureaux...)	16 490,86 €
Informatique, achat matériel	662,56 €
Site internet (mises à jour)	4 222,26 €
Bibliothèque numérique	5 844,00 €
Expéditions (cahiers, brochures, divers)	2 792,14 €
Confections (brochures, cahiers IHS)	12 212,39 €
Frais bancaires	559,60 €
Impôts à la source (personnel)	731,00 €
Frais de gestion paie (cotisations sociales, retraites, mutuelle)	441,20 €
Dépenses diverses	17 328,57 €
TOTAL GÉNÉRAL DÉPENSES 2022	119 281,49 €

III - SOLDE GÉNÉRAL ANNÉE 2022

Solde général (117 715,56 – 119 281,49)	-1 565,93 €
Excédent année 2021	27 369,82 €
EXCÉDENT GLOBAL À REPORTER SUR 2023	25 803,89 €

IV - LIVRET BLEU

Solde au 01/01/2022	46 740,67 €
Intérêts 2022	554,88 €
Virement sur compte courant	-21 000,00 €
TOTAL LIVRET BLEU au 31/12/2022	26 295,55 €

V - RÉSULTAT GLOBAL 2022

SOLDE GÉNÉRAL (EXCÉDENT GLOBAL 2022 + TOTAL LIVRET BLEU)	52 099,44 €
--	--------------------

Bilan Orga

Pour commencer la présentation de nos adhérents, nous allons regarder les adhésions réalisées cette année. Comme vous pouvez le voir au travers des courbes, l'année 2023 se démarque puisque bien en dessous des deux années précédentes... Ainsi avec seulement 27 adhésions réalisées, nous en sommes à peine à la moitié de ce qui se fait régulièrement les autres années. Ces adhésions concernent principalement les individuels (22) et toujours trop peu de structures (5).

Concernant les mouvements, face aux arrivées, il nous faut regarder les départs. Nous retompons dans la situation des années précédentes puisque nous avons plus de départs (29) que d'arrivées (27) le nombre de décès et de démissions restent sensiblement identiques aux années précédentes; les radiations avec la mise à jour du fichier depuis 3 ans fait que l'on en comptabilise moins que les années antérieures.

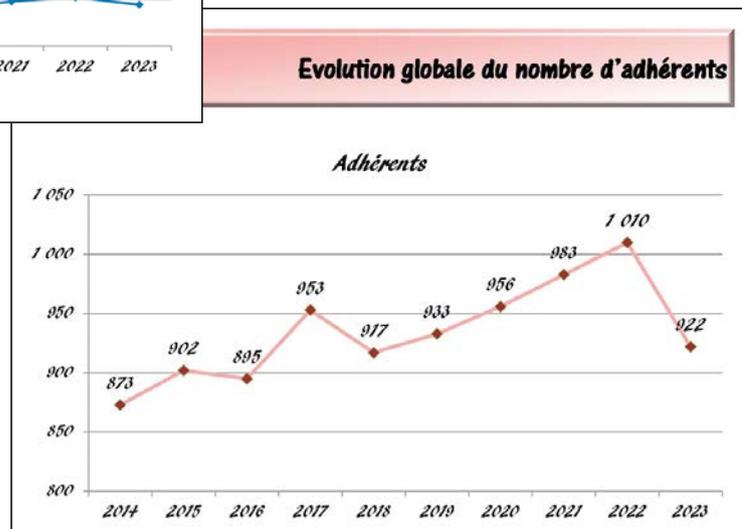
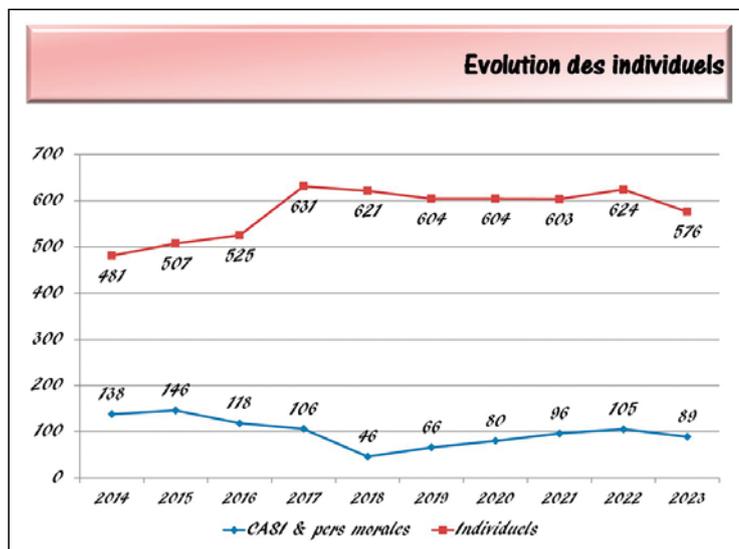
Concernant l'évolution des structures, sachant que pour 2022 et 2023 il reste encore des cotisations à rentrer; hormis pour les syndicats UFCM en hausse constante, on note une légère érosion dans les syndicats exécution et les sections de retraités.

Concernant les CE, bibliothèques et personnalités mo-

rales, les chiffres sont en nette progression depuis 2018 tout en restant encore en dessous des chiffres que nous avons connu les années antérieures. Enfin la courbe concernant les adhérents individuels après avoir connu une érosion lente mais continue depuis 2017 repart sensiblement à la hausse. Là aussi les chiffres pour 2022 et 2023 ne sont pas définitifs puisqu'il reste encore des cotisations à rentrer.

Pour terminer, l'évolution du nombre global d'adhérents sur les dix dernières années. L'an dernier je valorisais le fait que nous avons dépassé le nombre d'adhérents de l'année précédente en dix mois; nous avons même franchi la barre symbolique des mille adhérents avec 1 010 cotisations. Cependant attention même si l'année n'est pas finie et qu'il reste encore des cotisations à venir, nous prenons du retard avec 922 cotisations enregistrées cette année.

Dernier point concernant les cotisations de nos adhérents, leurs modes de règlement; les chèques représentent encore une majeure partie à 53,47 %, suivi par les prélèvements automatiques 26,83 % et les virements 19,50 % en augmentation constante depuis 2018. Les règlements en espèces étant très marginaux au nombre de 2 soit 0,20 %.



Présentation du Bureau de l'IHS

❖ Les départs du bureau sont rythmés par ce cycle infernal qui se nourrit des maladies et du vieillissement des unes et des autres, mais aussi de celui plus heureux de la vie fédérale et de ses congrès.

• Ce matin, nous avons rendu hommage à Christiane qui nous a quittés au cœur de l'été, qui fut notre chère présidente pendant de nombreuses années jusqu'en 2007 et toute aussi assidue à notre institut jusqu'à ce que la maladie nous l'enlève cet été.

Deux autres membres « pionniers » de notre institut ont souhaité cesser leur participation au bureau.

• Tout d'abord Madeleine PEYTAVIN, figure emblématique de notre association.

Elle nous est venue de Trégrom à Paris en 1960 et enchaîna plusieurs emplois successifs et rencontra la CGT dans le milieu hospitalier et un engagement politique au parti communiste.

Puis elle entra, par concours, à la SNCF dans le secteur Ouest affectée, comme Employée à la division du personnel à la gare Saint-Lazare.

C'est notamment, entre autres, la lecture « du Talon de fer » de Jack London, écrivain révolutionnaire d'une vigueur et d'une ampleur de vue rares, qui lui ouvrit les horizons d'autres lectures, la poésie, le cinéma et le théâtre...

Quelques années plus tard, elle sera fichée comme Militante féministe par la police : « pour avoir participé à une assemblée féminine sur le thème « Pour que ça change dans la vie comme au travail »... Madeleine s'était levée avant l'aube pour ce qui apparaît aujourd'hui d'une actualité présente mais toujours à gagner.

Elle devient responsable de la commission Activités sociales du secteur de Paris-Saint-Lazare en 1972 et prit diverses initiatives dans le domaine culturel, en particulier pour la mémoire du syndicalisme cheminot.

C'est donc bien naturellement qu'elle deviendra, alors en retraite, une pierre angulaire de notre institut à sa création puis tout au long de ces dernières 25 années, notamment au niveau de son renforcement en adhérent et du suivi des cotisations... avec là un « sain harcèlement » pour ceux qui tardaient à régler leurs cotises.

Madeleine nous avait indiqué depuis plusieurs années son intention de se retirer du bureau en raison de son âge et de sa santé défaillante.

Merci chère Madeleine pour l'ensemble de ton parcours parmi nous, de ton apport à notre réflexion collective et à notre institut.

• Autre départ, tout aussi emblématique celui de Jean-Pierre BONNET, notre doyen du haut de ses 87 ans.

Il n'était pas cheminot mais Professeur d'histoire après des études commencées à la Sorbonne en octobre 1955.

Il fut assez vite intéressé par l'histoire du mouvement

ouvrier et durant l'année universitaire 1957-1958 à l'issue de laquelle il a soutenu un mémoire sur la « Réunification syndicale de 1936 » dans le cadre d'un diplôme d'études supérieures sous la direction d'Ernest Labrousse, éminent historien titulaire de la chaire d'histoire économique à la Sorbonne.

Jean-Pierre eut un engagement politique et des responsabilités syndicales. La proximité du Maitron fut donc pour lui toute naturelle.

C'est justement à partir des premiers travaux du Maitron-Cheminots en 1998 qu'il rencontre notre institut, puis à l'issue de ceux-ci que Christiane Roulet, notre présidente en titre lui propose de s'inscrire dans nos travaux.

Participation fructueuse qui s'inscrira donc dans la durée, ces derniers récents travaux, comme une boucle qui se termine sont sur l'actualisation que nous venons de réaliser du Maitron cheminots, la rédaction au total de près de 250 biographies et sa contribution à l'écriture du Tome 3 « *les cheminots, on en fait toute une histoire* » sur la période qui nous amène à 1958.

Il aime à définir le Maitron et je le cite « *comme une magnifique encyclopédie d'Histoire sociale qui apporte à la fois des renseignements sur les problèmes de l'époque, sur les structures du mouvement ouvrier, sur les actions conduites, sur les rapports au pouvoir politique. Sa forme biographique apportant - à travers la variété des individus - une étude sur la « pâte humaine » du mouvement ouvrier.* »

Merci Jean-Pierre pour ton apport au rayonnement de notre Institut, de notre fédération, de ses militants et de notre corporation.

• Autre départ, mais plus heureux, est celui de Thierry Nier, qui était vice-président de l'institut depuis notre assemblée générale de décembre 2015, en tant que représentant de la fédération, membre fondatrice de l'institut.

Thierry Nier a participé à nos travaux pendant huit années, assemblées générales, bureaux, conseil d'administration, jonglant aussi avec ses obligations et l'actualité fédérale qui percutaient parfois sa participation.

Nous souhaitons à Thierry un brillant mandat de secrétaire général de la fédération des cheminots CGT comme le 45^e congrès vient d'en décider.

❖ 3 camarades font leur entrée au bureau et viennent prendre le relais pour permettre à notre institut de pérenniser son activité et d'enrichir encore ses travaux. Une femme et deux hommes. Isabelle Pasquet de la région Paca, Daniel Junker de Paris Nord et Romain Pitelet de Paris Rive Gauche.

• ISABELLE PASQUET est née à Saint-Quentin (Aisne) et quelques années après descendit vers la méditerranée ou elle effectua sa scolarité à La Ciotat.

Elle fut recrutée en 1982 à la Caisse de prévoyance et de retraite de la SNCF, adhéra à la CGT et devint déléguée du personnel puis élue au Comité d'établissement.

Au titre de son mandat de secrétaire de la section syndicale CGT de la CPR, elle siégea à la commission exécutive du syndicat des cheminots de Marseille.

En 1997, après avoir réussi l'examen de technicien administratif, elle fut nommée agent de maîtrise. En 2004, elle entra au service comptabilité après l'obtention de son DUT.

Par-delà le syndicalisme, elle s'investit au plan politique. Elle fut élue conseillère d'arrondissement dans le 3^e secteur de Marseille puis fut présentée et élue sur la liste de gauche pour les élections sénatoriales de septembre 2008. Au cours de son mandat, elle fut attachée à travailler avec les organisations syndicales estimant que leur expertise était indispensable dans la construction de la Loi.

Elle fait valoir ses droits à la retraite le 1^{er} juillet 2018.

Adhérente à notre Institut depuis de nombreuses années, elle s'investit, entre autres, sur la région Paca dans cette activité.

Et nous sommes très heureux qu'elle ait accepté de nous rejoindre et nous vous proposerons de l'élire au bureau de notre institut.

– Seconde proposition

Daniel Junker est né à Pantin en Seine-Saint-Denis en août 1948.

En 1967, il fut embauché à la SNCF en tant que facteur à la gare de l'Est à Paris. Engagé dans la filière Exploitation, il connut un déroulement de carrière dans la direction commerciale de l'entreprise.

De 1978 à 1986, il fut membre du bureau de l'Union

locale CGT du IX^e arrondissement de Paris puis du bureau de l'UD-CGT de la capitale puis participa au comité de l'URIF. Daniel Junker siégea également à la commission exécutive de l'UGICT-CGT.

Daniel Junker accéda à des responsabilités nationales au sein de la Fédération CGT des cheminots. Trois ans plus tard, élu à la Commission exécutive et au Bureau de la Fédération CGT des cheminots, il prit en charge la coordination de l'activité syndicale cheminote en région parisienne et, à partir de 1994, la direction de l'Union interfédérale des Transports.

Militant politique au parti communiste, il fut élu local à Villepinte (2001-2007).

Adhérent depuis de longues années à l'Ihs, il a accepté de rejoindre le bureau de l'institut pour nous apporter sa riche expérience, ses compétences et donc sa contribution à notre activité.

– Troisième proposition

Romain Pitelet est bientôt cinquantenaire et nous vient de Paris Rive Gauche. Il vient d'être élu secrétaire général adjoint de la Fédération lors du 45^e congrès fédéral. Il assurera la liaison entre l'institut et la fédération, membre fondatrice avec les secteurs fédéraux de notre association. À ce titre, il siègera au bureau comme vice-président.

Romain a un parcours syndical fourni, au plan professionnel, au niveau de son syndicat local et du secteur fédéral de PRG ainsi qu'à l'interprofessionnel, notamment à l'union locale du 13^e arrondissement.

Il a également un engagement politique, et fut candidat, suppléant aux Élections législatives de juin 2012 dans la 9^e circonscription de Paris sous l'étiquette à l'époque du Font de Gauche.

Bureau élu a l'assemblée Générale

PATRICK CHAMARET
PIERRE DELANOUE
ADELE DI MUCCIO
CHRISTOPHE FARNAULT
ROLAND FOURNERAY
CHRISTIAN JONCRET
DANIEL JUNKER

CLAUDE MARACHE
JANY MOINEAU
ISABELLE PASQUET
ROMAIN PITELET
THIERRY ROY
MAURICE SAMSON

Responsabilités au sein du bureau :

Président : THIERRY ROY

Vice-Président : ROMAIN PITELET

Trésorier : CLAUDE MARACHE

Trésorier adjoint : CHRISTOPHE FARNAULT

Résultats des votes

Rapport d'activité :

L'assemblée générale adopte le rapport moral et d'orientation à la majorité de 69 voix pour

Rapport financier :

L'assemblée générale adopte le rapport financier à la majorité de 68 voix pour et 1 abstention.

Renouvellement des membres du bureau :

Après présentation de la liste, l'assemblée générale adopte l'ensemble des noms en qualité de membres du bureau par 68 voix pour et 1 abstention.



Coll IHS CGT cheminots

Archives : bilan d'activités présenté à l'Assemblée générale du 7 décembre 2023

Lorsque l'on évoque les missions d'un service d'archives, il est d'usage de parler des 4C pour la collecte, le classement, la conservation et la communication. Nous évoquerons ici le travail réalisé en matière de classement et de communication.

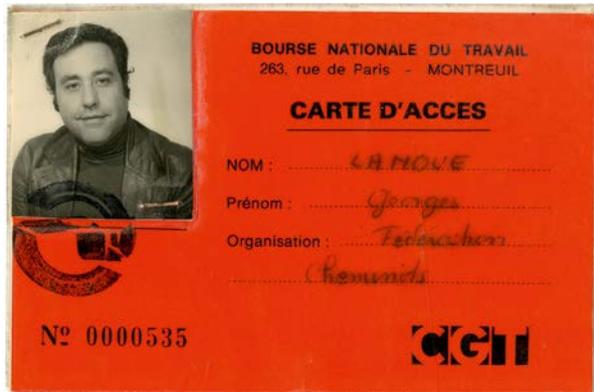
Cette année nos efforts se sont concentrés sur le classement d'archives audiovisuelles et iconographiques.

Premièrement, un état des lieux du fonds audiovisuel a été réalisé par Adèle Di Muccio : 365 documents ont été recensés et une soixantaine de documents ont d'ores et déjà été éliminés (doublons, supports vierges). Les supports sont variés : bandes magnétiques, Betacam SP, VHS, DAT, DVD... Pour la plupart, ces documents n'ont pas pu être écoutés et visionnés puisque nous ne disposons plus de matériel de lecture. Nous aurons donc à nous rapprocher des Archives départementales de Seine-Denis qui ont une compétence particulière sur ce type d'archives et avec lesquelles une convention de partenariat existe. Les documents identifiés couvrent la période 1938-2016 ; le document le plus ancien étant le film *Les routes d'acier*, réalisé par Boris Peskine en 1938. Tout ne sera pas conservé, un premier tri est désormais possible entre les passages télévision, les productions de la Fédération, des syndicats, de l'Union interfédérale des transports (UIT), du Comité central d'entreprise (CCE), des Comités d'établissements régionaux ou de la SNCF.

Deuxièmement les affiches collectées cette année, 26, ont été décrites à la pièce ; 21 d'entre elles ont été produites dans le cadre de la mobilisation contre la réforme des retraites.

Troisièmement, dans le cadre de la convention Maitron/CCGPF, il a été possible de consacrer des crédits à une vacation équivalente à 6 mois à mi-temps pour le classement et la numérisation de photographies. La mission a été confiée à Hadrien Penot, étudiant en master 2 d'histoire, à partir du mois d'avril. Quatre lots avaient préalablement été identifiés, deux ont pu être traités : une série de photographies de militants et une série de photographies de congrès.

La série concernant les militants (15Fi) est un ensemble de photographies et de cartes d'accès au complexe CGT, rassemblé par Madeleine Peytavin et qui sont pour la plupart des productions de la Fédération et sans doute parfois des dons à l'IHS, sans qu'on ait toujours la trace précise de leur origine. Ce sont principalement des portraits, mais pas uniquement. La période couverte s'étend de 1936 à 2005. Au total cela concerne plus de 200 militants. Plus de 400 nouvelles numérisations ont été réalisées pour un total de 740 clichés. Compte-tenu de



Carte d'accès à la Bourse nationale du travail à Montreuil de Georges Lanoue. Coll. IHS-CGT cheminots, 15 Fi 1.

l'intérêt et de la particularité de cette collection, ce lot a été traité pièce à pièce.

L'ensemble a été reclassé selon le plan de classement suivant :

- 15 Fi 1 - Secrétaires généraux
- 15 Fi 2 - Secrétaires fédéraux
- 15 Fi 3 - Militants dans d'autres instances fédérales
- 15 Fi 4 - Personnel de la Fédération
- 15 Fi 5 - Militants dans les syndicats
- 15 Fi 6 - Militants dans d'autres organisations CGT
- 15 Fi 7 - Militants politiques et personnalités

Les photographies des 5 congrès tenus entre 1979 et 1993 (2 Fi 15-19) ont, elles, été traitées par série. Cela représente 1603 photos (7 boîtes) dont 614 clichés ont été numérisés. Les supports sont variés : tirages, planches contacts, négatifs (noir et blanc ou couleur) et diapositives. Le nombre de clichés parvenus jusqu'à nous est très variable d'un congrès à l'autre :

- 32^e congrès fédéral, 27- 30 novembre 1979, Nanterre : 54 tirages N&B
- 33^e congrès fédéral, 19- 22 avril 1983, Nanterre : 602 clichés
- 34^e congrès fédéral, 24-28 novembre 1986, Marseille : 456 clichés
- 35^e congrès fédéral, 12-16 mars 1990, Lyon : 161 clichés
- 36^e congrès fédéral, 15-19 novembre 1993, Tours : 330 tirages couleur

Les clichés du 32^e congrès de 1979 sont uniquement des tirages noir et blanc dont les auteurs identifiés sont Daniel Maunoury et Jean-Claude Seine, photographes professionnels, qui ont beaucoup travaillé pour la CGT et ses organisations.

1. Convention entre l'IHS national et les Archives départementales de Seine-Saint-Denis signée en 1993 et reconduite en 2018.



Figure 1- Clôture du 33^e fédéral, avril 1983, DR. De gauche à droite, Jeanette Levart, Marcel Andouard, Charles Fiterman, ministre des transports, Georges Lanoue, Bernard Lacombe, Albert Nacu, André Argalon, Coll. IHS-CGT cheminots, 2 Fi 16.

Le 33^e congrès fédéral tenu en 1983 voit apparaître la couleur notamment au travers de diapositives. Comme pour les congrès précédents, les clichés semblent aussi être l'œuvre de professionnels mais peu sont estampillés. Les photographes identifiés sont Marcel Lorre, Marcel Delius et Daniel Maunoury. D'un congrès à l'autre, on retrouve toujours plus ou moins le même type de photographies : la tribune, les interventions depuis la tribune, la salle du congrès, les interventions des délégués depuis la salle, les délégations, parfois les votes à main levée, les moments fraternels, l'élection du Bureau fédéral avec les traditionnels confettis et les chants révolutionnaires en clôture de congrès.

Parmi les photographies du 34^e congrès de Marseille fin novembre 1986, le rapport entre clichés couleur et noir et blanc s'inverse. Là encore, la plupart ne porte aucun crédit photographique même s'il semble bien que leurs auteurs soient des professionnels. Un seul tirage porte le crédit de Philippe Vignot, cheminot du syndicat de Vitry détaché à la Fédération de 1982 à 2002. L'une des particularités de ce congrès, c'est que de nombreux polaroids, dont une majorité de portraits, ont été réalisés : 95 ont été recensés. Qui en est l'auteur ? A ce jour, nous n'avons pas la réponse.



Classement des polaroids du congrès fédéral de 1986, DR.

Les photographies du 35^e congrès tenu en mars 1990 à Lyon sont, d'après nos suppositions, à la fois l'œuvre de professionnels et de militants mais aucune n'est estampillée, de même que pour le congrès suivant tenu à Tours, il y a 30 ans. Dans ce dernier cas, cependant, la majorité des clichés dont nous disposons semble davantage être l'œuvre d'amateurs.

Nous disposons là d'une matière très intéressante, qui, en complément des archives papiers, documente ces moments si particuliers que sont les congrès dans la vie interne d'une organisation syndicale. Nous tenons ici à saluer et remercier Hadrien Penot mais aussi Paul Boulland, Nicolas Simonpoli et Thierry Roy qui ont permis ce montage et rendu ce travail possible.

Recherches	48 demandes traitées – 21 proviennent d'un public extérieur (historiens, étudiants, particuliers...), – 13 de camarades de la Fédération, – 11 de l'IHS et – 3 d'autres organisations CGT Parmi les thèmes de recherche : les luttes (grèves de 1920, résistance), les parcours militants	55 en 2022	- 14, 6%
Consultations en salle de lecture	50 séances (demi-journée) 14 lecteurs : moitié-moitié public interne/externe	31 séances de consultation en 2022	+ 61 % + 133 %
Nombre de boîtes communiquées	159 boîtes	95 boîtes en 2022	+ 67 %

En matière de communication, ce sont en moyenne 150 utilisateurs qui consultent la bibliothèque numérique chaque mois avec des temps de consultation de 7 minutes en moyenne et pouvant aller jusqu'à plus de 11 minutes.

Si le nombre de recherches, 48, a légèrement baissé en 2023 par rapport à l'année précédente, le nombre de consultation et de lecteurs augmente fortement.

D'autre part, les recherches iconographiques nous ont beaucoup occupé cette année qu'il s'agisse des recherches pour alimenter nos *Cahiers* ou le futur Tome 3 *des Cheminots on s'en fait toute une histoire (1939-1958)*. Dans ce dernier cas, les recherches permettent également d'alimenter la rédaction des textes. Le travail consiste à rechercher et sélectionner les documents dans nos fonds, les numériser lorsque ceux-ci ne le sont pas, mais aussi dans d'autres institutions de conservation (BnF, Archives SNCF, Musée de la Résistance nationale, Archives départementales...) ainsi qu'à effectuer des demandes d'autorisation de reproduction. Un tableau récapitulatif par année et par thème est

mis à jour avec, lorsqu'il existe, le lien vers les documents en ligne. En l'état du travail 400 documents ont été pré-sélectionnés dont 300 pour la période 1939-1945. Différentes recherches ont également été menées pour l'alimentation du dictionnaire Maitron en ligne. Une liste de plus de 200 militants dont des portraits ont été publiés dans la presse syndicale a été constituée et permettra de compléter des notices biographiques de la période précédente. Près de 160 photographies ont été fournies pour les notices de 45 militants ainsi que quelques documents pour des articles thématiques rédigés par de Nicolas Simonpoli sur le dernier train des agents de conduite² ou les femmes cheminotes³. D'autres recherches ont nécessité l'établissement de contrat d'utilisation notamment pour Historail, l'Humanité ou les Editions La Découverte.

Enfin, les perspectives de travail en 2024 sont multiples, citons ici quelques chantiers à venir :

- la poursuite de la collecte des archives de la Fédération. Suite au dernier congrès fédéral, de nombreux déménagements de bureaux vont conduire à des versements plus ou moins préparés ;
- l'informatisation de la bibliothèque et du fonds documentaire de l'IHS ;
- la poursuite des recherches iconographiques pour le Tome 3 ;
- la collecte d'objets et la poursuite du travail d'inventaire en lien avec le projet Mémoires, Archives, Transmission des Objets militants (MATOS) piloté par Paul Boulland et Barbara Bonazzi ;
- la poursuite de la participation aux groupes de travail des archivistes du complexe
 - Bonnes pratiques
 - Archives orales
 - Droits d'auteur (photographies).

2. Disponible sur : <https://maitron.fr/spip.php?article252645>, consulté le 08/12/2023.

3. Disponible sur : <https://maitron.fr/spip.php?article252784>, consulté le 08/12/2023.

Intervention de l'IHS prononcée au congrès fédéral

Par Thierry ROY, Président de l'IHS CGT Cheminots



L'intervention de votre IHS au Congrès est habituelle, cela montre l'attachement de la fédération à son existence et souligne qu'elle considère que son activité est essentielle dans la vie de la Fédération.

Aujourd'hui, vous vivez une période revendicative intense et comme on dit, vous avez « la tête dans le guidon », et dans ce contexte, réfléchir, travailler sur l'Histoire peut vous apparaître comme superflu, c'est précisément dans ces temps troublés qu'il faut fréquenter l'Histoire. Permettez-moi, dans cette intervention, de vous montrer que la connaissance de notre histoire sociale peut être un apport qualitatif dans votre activité syndicale.

La période que nous traversons est une époque trouble et complexe à bien des égards, chacun en convient; nous mesurons que des bouleversements sont en œuvre tant sur le périmètre du ferroviaire que sur un champ social et sociétal beaucoup plus large.

Prendre le temps de plonger dans l'histoire de notre Fédération contribue à éclairer ce présent pour mieux appréhender l'avenir. Les questions essentielles qui vous sont posées aujourd'hui, les formes de luttes, l'unité syndicale, la place de la CGT dans le syndicalisme international, l'institutionnalisation de l'activité syndicale, la structuration de notre Fédération, la conception du service public, le droit syndical et le droit de grève, la défense de la protection sociale, le rapport au fait politique sont autant de thèmes qui ont toujours traversé les débats internes à notre organisation.

L'Histoire n'est pas un fil qui se déroule et se tend, elle se compare plus à une spirale qui s'enroule sans jamais revenir à la même place.

En ce sens, nul ne peut prétendre comprendre notre organisation et son mode de fonctionnement, s'il ne s'attache pas à connaître son histoire.

Pour bien des raisons, l'environnement politique, économique et social dans lequel nous menons notre activité paraît difficile et même inquiétant.

Nous vivons une situation où nous avons subi en peu de temps différentes réformes du système ferroviaire.

Mais si vous prenez le temps de revisiter les différentes périodes traversées par nos aînés, vous verrez que notre organisation a toujours eu cette capacité, qui est toujours présente, à s'organiser pour mener le combat et rebondir, et vous trouverez dans cette étude l'énergie, l'optimisme et la conviction du possible pour aborder le temps présent et vous projeter dans le futur.

Vous allez avoir dans ce congrès des débats notamment sur « la réunification des chemins de fer » et sur « Tous cheminots ». Ce sont des débats essentiels dans la période mais l'histoire, si elle ne peut pas vous apporter de solutions, peut vous apporter un éclairage sur le chemin à prendre.

Comme vous le savez, ou pas d'ailleurs, à l'origine les chemins de fer étaient détenus par des compagnies privées.

Très rapidement, l'autorité publique, une dizaine d'années après qu'elle ait accordé la première concession, perçoit l'intérêt croissant du nouveau mode de transport pour l'économie du pays. L'État doit-il construire et gérer les chemins de fer ou en concéder la réalisation et la gestion au privé? À l'époque, les banquiers (Rothschild, Pereire...) qui ont flairé l'investissement juteux emportent, en 1838, l'assentiment de la Chambre pour le prolongement du système des concessions.

Cependant, la contradiction majeure apparaît rapidement entre ce que veut l'intérêt national: un réseau cohérent, un service sûr, des tarifs autorisant un développement harmonieux de l'économie; et ce que veulent les financeurs privés: une rentabilisation optimum de leurs investissements.

À plusieurs reprises, lors des pics conflictuels entre les pouvoirs publics et leurs concessionnaires, la question d'un rachat éventuel, voire d'un dessaisissement pur et simple des Compagnies, est posée avec toujours plus d'acuité. Mais les 6 grandes Compagnies (PLM, PO, Midi, Nord, Est, Ouest) qui se partagent le réseau national depuis 1858, disposent de solides appuis politiques et il ne se trouvera pas jusqu'à 1937, de majorité pour mettre fin à la gestion privée. Dans cette période, de grands débats ont aussi traversé l'organisation syndicale sur la question de la nationalisation.

La convention qui crée la SNCF en août 1937 prévoit également sa fin au 31 décembre 1982.

En 1938, suite à une lutte contre les décrets-lois de Paul Reynaud, qui remettent en cause les acquis de 1936, Pierre Semard, le Secrétaire général de la Fédération, est révoqué; peu après, il est arrêté, emprisonné, puis livré aux nazis et fusillé. Les années 1939-40 sont marquées par la chasse aux militants CGT « communistes ». Dans la clandestinité, les militants CGT continuent la lutte et

participent activement à la résistance contre l'occupant et à la création du CNR ; puis à la Libération notamment en déclenchant la Grève insurrectionnelle du 10 août 1944. Cela vaudra l'attribution de la Légion d'Honneur... à la SNCF !

Fin 1982, la composante des anciennes compagnies privées ferroviaires, dont leurs représentants ont siégé de 1937 à 1982 au Conseil d'administration, disparaît.

Bien avant cette date, le plan PINEAU-TISSIER de 1949 prévoit la partition du réseau ferré par la création d'un réseau secondaire de 16 000 kilomètres voué à la fermeture ou au transfert sur route. En 1978, le rapport Guillaumat reprend quasiment les mêmes propositions.

L'esprit est le même, mais il s'agit de passer à un stade supérieur. La place et le rôle même de la SNCF sont en cause. La fermeture d'un tiers des lignes ainsi que de 3 000 à 4 500 gares est préconisée. La récession du rail y est jugée inéluctable. « Le service public est inadapté aux conditions actuelles et devient un obstacle » : rarement les choses avaient été dites aussi crûment.

En fait, démanteler la SNCF apparaît comme un préalable pour mettre tout le secteur des transports terrestres au service des objectifs des grands groupes financiers privés. Le moment choisi n'est pas un hasard. La lettre de transmission du rapport au Premier ministre (Raymond Barre) évoque explicitement la fin de la concession qui lie l'État et la SNCF le 31 décembre 1982. Cette lettre développe l'idée qu'il conviendra d'ici-là de développer les créneaux rentables mais aussi de prélude à un éclatement de l'entreprise qui se réaliserait ainsi plus aisément au 1er janvier 1983. Le statut du personnel se trouvait du même coup remis en question et directement menacé.

Notre Fédération CGT des Cheminots entreprit donc des actions à plusieurs niveaux contre les orientations du rapport Guillaumat, le point d'orgue de celles-ci sera le succès de la journée sans train du 7 Mars 1979 à l'appel des sept organisations syndicales représentatives à l'époque.

L'arrivée de la gauche au pouvoir en mai 1981 et la prise en charge du ministère des Transports par Charles Fiterman vont rendre caduques les orientations du rapport Guillaumat pour le remodelage de la SNCF. En insérant la structure de la SNCF dans une loi des transports intérieurs (LOTI), celle-ci se trouve protégée en tant que nationalisation.

Tout ne sera pas effacé pour autant. Par le canal des instances européennes, certaines propositions ultérieures ne déparèrent pas le rapport Guillaumat. Nous en voyons les effets aujourd'hui au travers des dernières réformes de notre système ferroviaire.

Durant la période qui a entouré la création de l'EPIC SNCF, l'activité fédérale et son positionnement dans les débats ont permis de maintenir un outil syndical en état de marche pour les luttes à venir.

L'histoire nous apprend aussi que le statut des cheminots

est antérieur à la création de la SNCF, puisque le premier texte ouvrant la voie à un statut trouve son origine à la suite de la grève dite de la « thune » en 1910. Et il sera mis en place en 1911, lorsque le réseau de l'État absorbe la compagnie de l'Ouest tombée en faillite.

C'est dans le contexte social de l'époque que les cheminots obtiennent en 1920 un statut applicable à tous les réseaux et toutes les compagnies. Celui-ci comprenait 15 jours de congés payés, la sécurité de l'emploi, les délégués du personnel et Comités du Travail, l'échelle de traitement fixant un traitement national de début à 3 800 F par an à l'échelle I, deux indemnités, une de vie chère à 1 080 francs et celle de résidence à 1 200 francs pour Paris. Ce statut, établi par la commission paritaire fin Avril 1920, fut un des premiers contrats collectifs, avec celui des mineurs, admis par le patronat français.

Ce statut est né dans la douleur dans le creuset des luttes de 1920 qui avait entraîné plus de 18 000 révocations

Ce statut perdure jusqu'en 1938. Avec la création de la SNCF en 1937, le statut se transforme en convention collective. Tout en s'inspirant des acquis du Statut de 1920, la convention en constituera une version plus étoffée. Elle reconnaissait ainsi la liberté syndicale. Si elle consacrait en droit une situation de fait, surtout elle facilitait l'activité syndicale : des délégations de la Fédération CGT étaient accréditées auprès du Directeur Général pour défendre les intérêts des agents, tout comme l'étaient les représentants de ses Unions Régionales auprès des Directeurs de l'Exploitation des régions. Les congés accordés pour l'accomplissement des fonctions syndicales, déjà institués par le Statut de 1920, bénéficièrent d'un nouveau régime plus favorable.

En 1950, le chantier de la nouvelle convention collective n'est pas encore achevé, qu'une nouvelle loi met un terme à son élaboration. Cette loi rend aux entreprises privées l'entière liberté de négocier salaires et conditions de travail mais en exclut de son champ d'application les entreprises soumises à Statut telles que SNCF et RATP.

Suit un décret-loi le 1er juin 1950 qui stipule que désormais, les salariés de la SNCF seraient régis par un Statut des relations collectives, dans le cadre d'une commission mixte composée de représentants de l'État, de la Direction et des syndicats. Elle doit s'efforcer d'aboutir à un texte mais en cas de désaccord, le ministre peut prendre l'ultime décision.

Dans les années qui suivirent, le fonctionnement de cette CMS fut chaotique, où l'autoritarisme supplante la négociation réelle. Les grèves de mai-juin 1968 amènent cependant à un fonctionnement prenant mieux en compte un état d'esprit de négociation, période qui dure jusqu'en 1993. Les réunions y sont quasiment hebdomadaires.

Depuis 1993, la concertation et l'amélioration du Statut ne sont plus dans les préoccupations du gouvernement et de la direction et on assiste à une lente agonie de cette institution.

L'élément essentiel à retenir c'est que ce sont les luttes des cheminots et le rapport de force qui ont incontestablement fortifié le Statut au fil du temps.

Aujourd'hui, c'est précisément tout ce dispositif que Macron, son gouvernement et la direction de l'entreprise s'acharnent à remettre en cause. Et ce sera, comme toujours, les luttes qui détiendront les clés pour s'y opposer et rendre concrètes les attentes des cheminots d'aujourd'hui.

Notre histoire nous montre aussi que notre organisation a toujours su s'organiser pour mener le combat et rebondir et il n'y a aucune raison qu'il en soit autrement aujourd'hui. La vérité d'aujourd'hui n'est pas celle de demain et le rapport de force peut renverser des montagnes et atteindre des objectifs qui semblent inatteignables.

Quand on connaît le chemin parcouru, ses grandes lignes ou les moins connues, les embûches franchies comme les pas de géants effectués, les interrogations suscitées comme les certitudes affirmées, on est mieux à même d'appréhender les questionnements qui nous assaillent aujourd'hui et ainsi se projeter dans l'avenir que vous avez maintenant entre vos mains.

Voilà pourquoi, l'Institut CGT d'histoire sociale des cheminots vous propose, sans relâche, de vous approprier cette histoire. Il y a tant à connaître et à transmettre sur chacune de ces années passées.

Nos outils informatiques comme notre bibliothèque numérique facilitent cet accès à notre histoire sociale.

Un autre aspect, et qui vous concerne directement, est de décentraliser cette histoire, pour ne pas traiter que de sujets nationaux ou d'activités nationales, mais de s'appuyer sur les réalités diverses également vécues dans nos secteurs et syndicats.

Notre institut attache beaucoup d'importance à l'histoire de proximité pour ne pas éloigner l'analyse et l'interprétation des faits, des lieux et des militants qui, dans les syndicats, ont vécu ou ont reçu en direct les échos des événements, des luttes, des conflits qui ont jalonné l'histoire de la corporation des cheminots.

Mais cela nécessite de travailler, de veiller sur vos archives papier et numérique.

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

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

Or, l'Histoire se nourrit de faits précis que la seule mé-

moire humaine ne peut remplacer. Trop souvent, nous oublions que l'histoire s'écrit au quotidien: chaque jour dans le cadre de nos activités syndicales, quelle que soit notre position, nous produisons et recevons des documents (tracts, comptes-rendus, déclarations, courriel...). L'ensemble de ces documents, qu'ils soient numériques ou papiers, constitue notre patrimoine commun dont la responsabilité est collective, au même titre que la Charte de l'élu-e et mandaté-e CGT nous rappelle que « personne n'est propriétaire de son mandat syndical, et chaque responsabilité est un bien collectif. »

À la création du mouvement syndical, les trois fonctions essentielles étaient: le secrétaire général, le trésorier et l'archiviste.

Le soin à apporter à ce patrimoine collectif relève donc de notre responsabilité à toutes et tous.

Cette sensibilisation à l'intérêt d'un travail sur l'histoire, pour l'activité syndicale d'aujourd'hui et de demain, repose, pour commencer, sur l'adhésion à l'IHS de toutes les structures de notre fédération. Rappelons au passage que ce fut une orientation du congrès de Lille il y a 26 ans, à la naissance de l'IHS appelée lors du conseil national de Novembre 2017.

Des progrès ont été faits puisque en 2022, nous avons dépassé les 1 000 adhérents à notre IHS. C'est un objectif que nous nous étions fixé mais nous pouvons faire mieux.

En 2022, nous comptabilisons exactement 1010 adhérents (624 individuels, 288 structures et 105 personnes morales) soit +27 par rapport à 2021.

Comme vous le voyez, il n'y a que 288 structures (syndicats exécution, syndicats UFCM, sections de retraités) qui sont adhérentes à l'IHS. La Fédération comprend 715 structures. 715 moins 288 = 427 donc nous avons de la marge, d'autant plus que seulement 70 délégués présent à ce congrès sont adhérents à l'IHS.

Ces chiffres parlent d'eux-mêmes, nous sommes loin de l'orientation arrêtée lors de la création de notre IHS et réaffirmée lors du Conseil National de 2017 qui était de systématiser l'adhésion de nos structures à l'IHS.

Bien évidemment, cette situation n'est pas satisfaisante et c'est une véritable démarche de conviction qu'il faut engager et qui doit s'accompagner de mesures concrètes pour la mettre en œuvre.

Comme disait Primo Lévi « Qui oublie son passé est condamné à le revivre », citation qui résonne particulièrement dans ces temps troublés et qui doit vous amener à vous intéresser à votre histoire.

Un premier acte pourrait être que tous ceux qui sont présents au congrès et qui ne sont pas adhérents (individuels et structures) passent à la table de l'IHS dans le salon des exposants pour adhérer ou se mettre à jour.

Je vous souhaite bon congrès à toutes et tous.

Message de Georges Lanoue au congrès Fédéral



© P. Lalys

Chers et chères camarades,

Je veux tout d'abord remercier Thierry NIER pour son invitation à assister au 45^e congrès de notre Fédération. Je veux lui dire également ma certitude qu'il assumera avec succès les responsabilités qui lui seront confiées à l'issue de ce congrès.

Je veux également remercier les autres membres de la direction fédérale et tout particulièrement Cyrille qui avait tout organisé pour faciliter ma venue.

Dans un premier temps je me suis pris à croire à cette possibilité tant ma joie était grande de me retrouver parmi vous, mais la réalité a bien vite refait surface et j'ai dû admettre qu'il serait déraisonnable de faire ce déplacement. En effet depuis quelques mois ma santé s'est fragilisée et ne me permet plus de répondre favorablement à cette invitation.

Vous m'en voyez très déçu pour plusieurs raisons.

La première c'est que je me faisais une joie de revoir à cette occasion d'anciens camarades avec lesquels j'ai commencé mon activité militante sur le secteur de Tours, il y a 60 ans.

La seconde c'était de retrouver des camarades avec lesquels j'ai partagé les bons moments et les épreuves au cours des 25 années passées à la fédé dont 17 comme secrétaire général, et aussi mes camarades de l'IHS cheminots.

À ce sujet, je vous invite à aller leur rendre visite à leur stand, ils vous diront combien la connaissance du passé est nécessaire pour affronter dans de bonnes conditions les défis présents et ceux à venir.

Enfin ce Palais des congrès est pour moi porteur de souvenirs.

Il y a en effet 30 ans, jour pour jour, dans cette même salle, je transmettais le flambeau de secrétaire général dans de très bonnes mains, puisqu'il s'agissait de celles de mon camarade Bernard THIBAUT.

Je vous avouerais qu'aujourd'hui encore je ressens une certaine fierté d'avoir eu Bernard comme successeur.

C'est vous dire si j'aurais voulu être avec vous en ce moment.

Cela dit, le congrès a pour but de définir les objectifs pour les 3 ans à venir, c'est à cette mission que vous allez vous atteler dans un contexte social, économique, politique et international très difficile mais vous allez le faire avec ce qui a constamment fait la force de notre Fédération, qui se concrétise par cet esprit fraternel et solidaire entre générations de militants.

Alors bon travail à tous, beaucoup de bonheur dans votre vie personnelle et familiale.

La lutte continue et elle sera payante d'une manière ou d'une autre à plus ou moins long terme.

Je vous assure toutes et tous de mes sentiments les plus fraternels et les plus affectueux.

Vive notre Fédération des Cheminots,

Vive la CGT!

Bataille pour le fret ferroviaire, 1974-2014

Du 30 novembre au 1^{er} décembre 2023, l'IHS CGT des cheminots (Christian Joncret) a contribué au colloque de l'IHS CGT « Syndicalisme et environnement. »

Introduction

Étudier le fret ferroviaire sur une période relativement longue, quarante ans (1974 – 2014) permet d'avoir une bonne vision sur l'évolution du fret ferroviaire. Durant ces années, les politiques menées par les directions de l'entreprise et les politiques libérales françaises et européennes ont affaibli le fret ferroviaire.

Durant cette période, la CGT a, avec les cheminots, pris de multiples initiatives au plan local, régional, national pour alerter l'opinion publique sur les conséquences des choix désastreux effectués.

Le fret ferroviaire revêt une dimension stratégique pour le pays en terme social, écologique et économique.

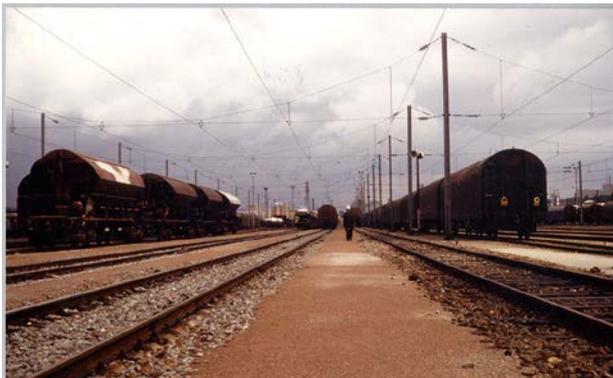


Figure 1 - Gare de triage du petit [Therain] dans l'Oise, sd, DR. Coll. IHS-CGT cheminots, Fi 47/10.

1974, une année de référence pour le fret ferroviaire

1974, fut l'année où il y eut le plus de marchandises transportées par le rail : 75 milliards de tonnes-kilomètre. Minerais, potasse et autres produits lourds en constituait une part importante, la part du fer représentant 50,5 % du volume fret transporté avec 10000 raccords au réseau ferré, la route comptait pour 36,3 % et la voie d'eau 10,9 %.

Le contrat d'entreprise de la SNCF (1979-1982)

En 1979, est élaboré, à partir des recommandations du rapport Guillaumat, un contrat d'entreprise 1979-1982 visant à adapter l'appareil ferroviaire à la politique dite de redéploiement. Ce contrat prévoyant le retour à l'équilibre financier pour 1982 comportait de graves dangers pour la SNCF :

- Annonce d'un cycle infernal (augmentation des tarifs, régression du trafic voyageur et fret)
- Accélération du redéploiement sur les créneaux les plus favorables (trains complets en fret, TGV en voyageurs),
- Recherche effrénée des gains de productivité par la compression des effectifs (moins 110 000 agents en 15 ans)
- Désengagement politique de l'État sur la SNCF en matière de consistance de l'offre ferroviaire

Après la victoire de la gauche aux élections présidentielles et législatives (mai-juin 1981)

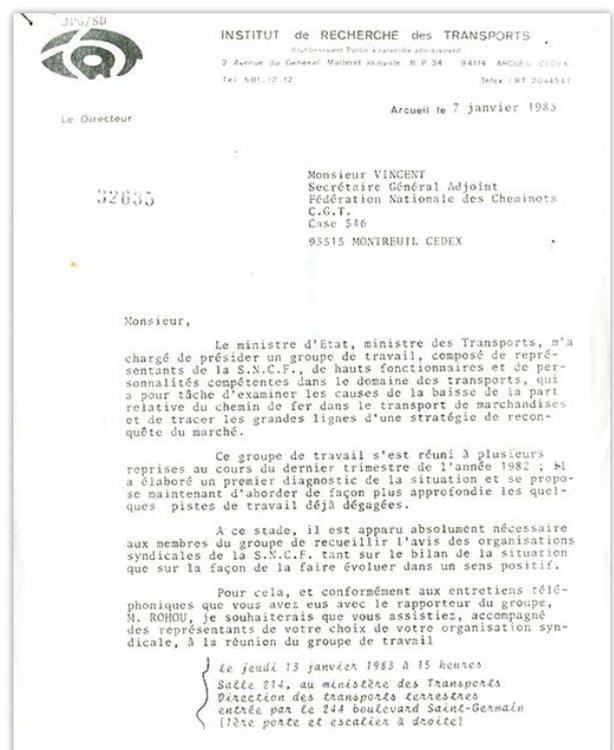
La politique élaborée par le ministre des transports Charles Fiterman change les orientations du rapport Guillaumat

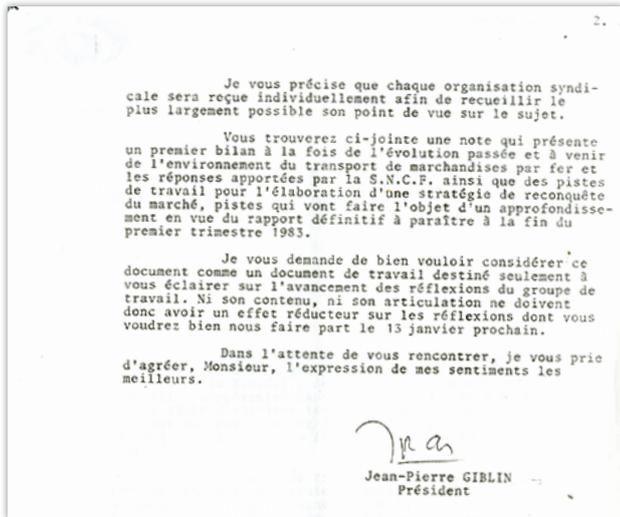
La politique définie dans la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) publié en Décembre 1982 crée les conditions pour le renouveau du ferroviaire.

La convention de 1937 créant la SNCF prend fin le 31 décembre 1982.

En 1983 elle devient un EPIC (Entreprise Publique à caractère Industriel et Commerciale).

Le rapport Giblin, avril 1983





Courrier de Jean-Pierre Giblin, Directeur de l'Institut de recherche des transports adressé à Pierre Vincent, secrétaire général adjoint de la Fédération CGT des cheminots, 7 janvier 1983. Archives CGT cheminots, carton 7297.

En avril 1983, la SNCF publie le rapport Giblin « *Stratégie de la SNCF pour les marchandises* ».

• **le rapport Giblin traite de la situation du transport et son incidence sur la SNCF :**

- Baisse du potentiel transportable;
- Modifications dans la chaîne de transport (apparition de la logistique avec l'introduction de l'informatique, création de grandes firmes de distribution);
- Baisse du trafic lourd transporté par le fer: moins 16,8 % depuis 1974;
- Concurrence entre modes de transport de 1971 à 1981: la part du fer passe de 50,5 % à 42,2 % de tonnes kilomètres transportées (TKT);
- La part de la route passe de 36,3 % à 46,7 %;
- La part de la voie d'eau passe de 10,9 % à 7,8 % TKT;
- Augmentation du trafic routier avec l'amélioration des relations (autoroutes et réseau routier);
- Politique des pouvoirs publics favorable à la route.

Pour la CGT certains points ne sont qu'effleurés et rien n'est dit sur les choix ayant contribué à cette situation.

C'est le cas de l'abandon total du trafic diffus de 1974 à 1980. Des charges financières qui aggravent les conditions de concurrence au détriment des chemins de fer.

La politique des dirigeants de la SNCF obère l'avenir comme:

- La politique du tout train complet dans un contexte de récession des trafics massifs, la politique des grands triages;
- la situation du transport et son incidence sur la SNCF;
- la négligence d'une politique pour les lots de 5 à 50 tonnes.

La CGT avance des propositions:

- Intégrer le transport dans la chaîne logistique;
- Impulser une réflexion sur le financement des embranchements particuliers notamment dans les zones industrielles;

- Développer une politique de recherche sur les moyens de manutention modernes et appareils;
- Intéresser les clients en proposant des prix d'achat attractifs aux clients s'engageant avec le fer;
- Développer l'informatique dans toutes ses dimensions pour assurer une meilleure gestion, régulation de la livraison des wagons;
- Proposer une tarification en fonction de la nature des marchandises;
- Mieux articuler les moyens en investissant sur les gares multifonctionnelles (GMF) avec une véritable chaîne de transport disposant de moyens;
- Stabiliser le trafic de petits lots, l'activité du SERNAM qui souffre de l'absence de politique de groupe et conduit à des concurrences avec les filiales (Calberson, Bourget-Montreuil).

Le rapport Giblin souligne l'âpreté de la concurrence dans l'environnement des prochaines années, avec des points d'appuis législatifs intégré dans la LOTI, inexistant par le passé. Il montre aussi que la direction dispose de possibilités supplémentaires si elle en a la volonté politique. Il évoque aussi la nécessité d'une amélioration profonde de l'outil ferroviaire.

À partir de ce constat, des pistes sont proposées pour améliorer la productivité et accroître la compétitivité de l'outil ferroviaire:

- une meilleure connaissance des coûts;
- l'informatique comme aide à la conception et à l'adaptation de l'outil ferroviaire et sa décentralisation;
- une réforme de l'acheminement et des plans de transports notamment pour développer le trafic diffus (wagon isolé);
- l'aménagement des acheminements (améliorer l'organisation des triages)
- un plan de transport plus souple;
- améliorer les roulements des engins-moteurs;
- le mouvement des wagons vides;
- le roulement des agents de conduite;
- rapprocher la conception et l'organisation de l'outil de ceux qui en assurent le fonctionnement quotidien;
- une politique de recherche dans le domaine du transport (matériel roulant, organisation du travail, informatique, stratégie commerciale).

En conclusion, pour la CGT, le rapport Giblin analyse les évolutions du transport ferroviaire pour les dix années à venir, les évolutions à attendre et des pistes de recherche à explorer. Il pointe les problèmes fondamentaux pour l'avenir de l'entreprise. Ces réflexions doivent être discutées.

Le rapport Debatisse est commandité par le CCE SNCF récemment mis en place

En novembre 1985, le CCE-SNCF commande le rapport Debatisse sur « Le développement des activités mar-



DR. Coll. IHS-CGT cheminots, Fi 78/285.

chandises pour quels objectifs, avec quelles structures et quels instruments ».

Il constate qu'à partir du rapport Giblin faisant consensus, la stratégie mise en œuvre est en retrait. La Direction évoque, l'environnement « la concurrence », la crise, le marché, la demande entre autres pour expliquer la situation du trafic marchandise.

Dans ce contexte, soit l'on définit une politique d'adaptation et de gestion de la crise, soit on définit une politique de résistance et de sortie de crise.

La première option conduit à une stratégie d'options ponctuelles et conjoncturelles qui renvoie à une politique de régression.

La seconde option suppose que l'entreprise se fixe de réels objectifs de développement vers l'an 2000 avec une politique volontariste.

C'est la première option que met en œuvre la SNCF; pourtant celle-ci est un groupe de transport des plus importants avec 90 sociétés avec un contrôle direct ou indirect et 50 sociétés où elle a un rôle déterminant.

La seconde option nécessite que :

- Le groupe SNCF doit être un pôle de coopération inter industrie;
- La SNCF doit affirmer son statut d'EPIC face aux pouvoirs publics et son autonomie de gestion affirmée dans les textes (LOTI) et s'appuyer sur des moyens financiers et humains élargis;
- L'assainissement de la situation financière de l'entreprise est un impératif
- Des investissements importants sont à réaliser;
- Il faut éviter des chevauchements (SERNAM, SNCF, Calberson, Bourgey-Montreuil...);
- Le décloisonnement des différentes fonctions est urgent;
- Les régions doivent être dotées de nouveaux moyens avec une redéfinition dans les structures de la SNCF et un renforcement des directions régionales.

En conclusion, le rapport Debatisse souligne les perspectives d'essor du transport marchandises de la SNCF, supposant un changement radical de la politique menée.

En mars 1991, le CCE SNCF commande une nouvelle étude au cabinet Secafi-Alpha sur la mise en place du premier contrat de plan 1985-1989 et un point à mi-parcours de celui de 1990-1994 sur l'ensemble de l'activité de la SNCF.

Celle-ci souligne que :

L'activité fret a fortement régressé en part de marché et n'a pas bénéficié d'innovation majeure du type TGV. La part modale du fer dans le fret est passée de 1985 à 1989 de 30,7 % à 24,4 % contre 64,5 % à 72 % pour la route.

La redéfinition complète du lotissement (wagon isolé), avec la mise en place de l'Évolution technologique pour un nouvel acheminement (ETNA) de 1986 à 1989, s'est traduit par une réduction des moyens d'exploitation et des dysfonctionnements.

La contraction des moyens d'exploitation (personnel, wagons, triages, gares, etc.) se traduit par un déclin du trafic diffus dans le plan d'entreprise et contrat de plan.

En cinq ans, le parc matériel roulant a fortement décliné, passant de 153 100 à 99 600 wagons et l'âge moyen de 17,5 à 19 ans.

Pour l'État, la mission de service public est avant tout voyageurs, la notion de service public pour le fret n'étant pas un impératif. Le transport marchandise est un secteur concurrentiel. C'est à la SNCF de s'adapter. L'État n'a pas à s'immiscer à ce niveau du débat. L'État jugera l'état financier final de la SNCF, lui laissant toute autonomie dans la stratégie à adopter.

En conclusion, cette étude résume bien la conception des pouvoirs publics et de la direction SNCF sur le fret ferroviaire durant la période des deux premiers contrats de plan et plan d'entreprise.

Une gestion par activité

En 1991, le cadre juridique de la SNCF évolue avec la directive européenne 91 – 440 relative à l'organisation des chemins de fer communautaire visant à séparer l'infrastructure des réseaux avec l'exploitation. La transposition en droit français a lieu en 1995

La SNCF met en place un nouveau mode de fonctionnement, la gestion par activité, le 1er janvier 1992.

La Traction et le Matériel sont des éléments rattachés aux activités.

Les activités sont devenues des clients des centres de production que sont les régions SNCF et les établissements

Ce système instaure des relations clients fournisseurs entre les activités (fret, voyageurs etc.) et les centres de production avec des refacturations internes entre les différentes activités. Ce mode de fonctionnement aggravé par un manque de financement public conduit à une situation financière difficile de certaines activités notamment le fret.



Courrier du cheminot, n°499, 11-16 mars 1996. Coll. IHS-CGT cheminots, 7 C.

De 1985 à 1994, la SNCF a dû investir 154 milliards de francs pour la construction des lignes nouvelles, situation générant 112 milliards de francs de charges financières et une dette de 208 milliards de francs.

Dans ce contexte de dégradation financière le contrat de plan présenté par l'état en 1995 prévoit la suppression de 6 000 km de lignes, la disparition de triages et points de dessertes et 5 000 emplois supprimés par an.

La lutte de décembre 1995 a mis un coup d'arrêt à cette spirale et imposé une politique de développement de la SNCF. Un débat national s'instaure (institutionnel, public, Assemblée nationale, Sénat...): Claude Martinand conduit les auditions et la concertation.

La création de L'EPIC Réseau ferré de France (RFF)

Pour répondre aux injonctions européennes (directives 91-440) après un débat parlementaire la création de RFF est entérinée par la loi du 13 février 1997.

Elle permet à l'état de transférer la plus grosse partie de la dette 134,2 milliards de francs à RFF et de laisser 74 milliards de francs à la SNCF.

Ce tour de passe-passe permet à l'État de ne pas mettre un centime pour rembourser la dette SNCF celle-ci demeure entière.

Dans ce contexte RFF se retrouve sans moyen pour assurer la maintenance et les investissements cela l'amène à faire payer des péages élevés à la SNCF pour faire rouler les trains tant voyageurs que fret. Cela n'est pas sans conséquences sur la situation financière de fret SNCF.

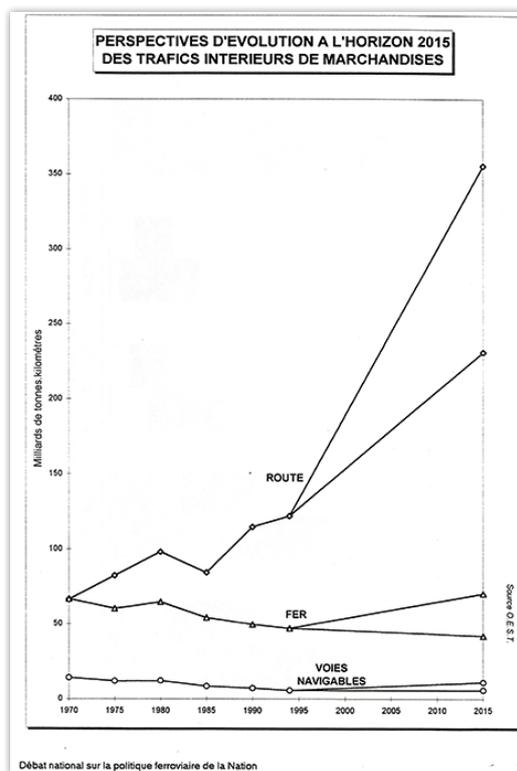


Campagne pour les élections professionnelles CE-DP, mars 1998, DR. Coll. IHS-CGT cheminots

En 2001, la dette de RFF est de 150 milliards de francs les péages payés par la SNCF passent de 5, 8 milliards à 10,7 milliards en 2001 et il y a un manque criant d'investissement sur le réseau classique.

Dès le début la CGT exige l'abrogation des dispositions créant RFF et fait des propositions alternatives:

- L'élaboration d'un contrat pluriannuel entre l'État et la SNCF sur les orientations et moyens sur plusieurs années;
- Un reversement de l'ensemble de la dette dans le service annexe d'amortissement;
- La mise en place d'une direction des infrastructures des transports terrestres sous l'autorité du ministère des transports pour une politique de complémentarité entre modes.



Extrait du rapport Martinand remis au ministre des transports, Bernard Pons, le 29 février 1996. Archives CGT cheminots, carton 7297.

Dans la foulée de la loi créant RFF, la SNCF s'engage dans un projet industriel sur les bases du rapport Martinand. La CGT est très critique sur ce projet industriel car il n'y a rien sur les moyens financiers, humains et techniques.



[2001], DR. Coll. IHS-CGT cheminots, Fi 78/283.

Après la victoire de la gauche aux élections législatives en juin 1997 Jean-Claude Gayssot, ministre des transports engage en juin 1998, une réforme de la réforme qui, sans répondre aux exigences de la CGT, prévoit plusieurs engagements :

- la stabilisation des effectifs. La mise en œuvre des 35 heures et les luttes auront permis 26 000 embauches pour 19 500 départs ;
- pas de remise en cause du régime de retraite et de prévoyance ;
- l'engagement de l'État pour stabiliser la dette RFF avec une dotation de 37 milliards sur trois ans (1999-2001) en plus des 10 milliards de 1998 ;
- l'objectif du doublement du trafic fret en 2010 ;
- la mise en place du conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF) chapotant RFF et la SNCF mais avec simplement un rôle consultatif ;

Les luttes des cheminots de 1995 à 2000 mettent un coup d'arrêt au déclin du fret et imposent la mise en place d'une politique de développement de la SNCF.

De 1995 à 2000, la part du fer se stabilise de 20,1 % à 20,6. De 1996 à 2000 les recettes et les trafics du fret ferroviaire augmentent de 15 %.

Mais dans cette période l'absence de politique de groupe, de maîtrise de l'ensemble des activités fret par la SNCF, l'externalisation dans des filiales et sous filiales ont des conséquences directes sur les services de la SNCF comme le SERNAM (service national des messageries).

Les luttes engagées en 1999-2000 n'empêchent pas la filiation de SERNAM au 1^{er} février 2000 et son intégration au sein du groupe GEODIS filiale de la SNCF.

Avec la suppression de 40 sites, c'est la division par deux du réseau et des emplois. Sur les 7 700 salariés (dont 3 600 cheminots), ne reste que 2 900 (dont 1 500 cheminots).

L'ensemble des organisations syndicales s'oppose à ce projet au CCE SNCF : elles proposent que le SERNAM reste intégré à la SNCF et que soit créé un pôle public avec la Poste et GEODIS pour favoriser une maîtrise publique des transports ainsi que des coopérations européennes.

« Cap client » contre « Cap service public »

La direction SNCF s'engage dans la mise en place de « Cap client » en 2000.

La volonté de la direction est de réorganiser les établissements sur la base du fonctionnement par activité. Cette organisation de la production n'est pas neutre. Elle est axée sur la segmentation, le cloisonnement par activité, la spécialisation avec, à terme, des activités autonomes dérivant au gré des forces du marché.

La CGT s'oppose à la mise en œuvre de ce projet d'organisation opérationnelle de l'entreprise en proposant à ses structures de faire de l'année 2001 l'année « Cap service public ».

Elle propose une organisation basée sur la mutualisation des moyens, la péréquation financière entre activité et la complémentarité. De nombreuses actions ont lieu en région, les luttes engagées, notamment les 29 mars et 5 avril 2001 permettent le retrait de projet « Cap client ».

En 2001 et 2002, le transport Fret est de nouveau dans le rouge

L'État ne donne pas les moyens à la SNCF d'atteindre l'objectif de doubler le service fret en 2010.

En 2003, le gouvernement baisse sa dotation au transport combiné de 40 millions d'euro à 35 millions.

Le projet industriel 2003-2005 fixe des objectifs à la baisse.



BONJOUR !
Après un été duraille
A FOND DE TRAIN
CAP SUR LE SERVICE PUBLIC

*On a eu chaud !
Et le climat n'en était pas toujours responsable.*

*Beaucoup de trains,
beaucoup de monde, beaucoup
de difficultés, de retards et
de refus de voyages.*

*Avec des excuses, quelquefois
des indemnités, ceux qui
parlent au nom de la SNCF
ont usé d'une explication en
trois mots : crise de crois-
sance.*

*En quelque sorte, vous et
nous aurions été les victimes
des succès du ferroviaire.*

A l'insu de notre plein gré !

C'est vrai que la croissance est là et pas seulement due au TGV Méditerranée. Le train est plus accessible, nous l'avons voulu, vous et nous.

Mais ce que nous ne voulons pas, c'est de nouveau connaître des situations où nous ne pouvons pas faire face à la demande faute de moyens et où les tensions deviennent insupportables. **Insupportables pour vous** quand vous attendez vainement un train ou que vous êtes sans informations pour des retards inacceptables. **Insupportables pour nous** quand nos conditions de travail sont tendues au-delà des limites ou quand nous devons affronter l'agressivité voire l'agression.

Il ne faudra pas s'étonner si à un moment ou à un autre, les cheminots, les limites franchies, réagissent un peu vivement.

Que faire ?

Ce que nous proposons c'est de **débattre avec vous des causes et des remèdes**. Ce que nous souhaitons c'est qu'ensemble nous fassions **prendre à la SNCF le cap du service public** et que le ferroviaire prenne durablement la place qui peut lui revenir. Débarassons les déplacements nécessaires des contraintes qui les entravent.

C'est une affaire de choix. Ces choix-là dépendent de ce qu'exprime l'opinion publique.

Les moyens, ...

Le manque de moyens se fait partout sentir : sur les lignes où on a retiré des rames et du personnel pour les affecter sur la ligne Paris-Marseille (sans que cela soit suffisant), dans les régions, en Ile de France ou pour répondre partiellement aux groupes qui avaient fait le choix du ferroviaire et pas celui de la route. Malgré cela plus de monde aura emprunté le train, mais on ne pourra plus tirer sur les ficelles usées du dévouement des cheminots et de la patience des usagers.

Tract de la Fédération CGT des cheminots, septembre 2001. Coll. IHS-CGT, carton 368.

Le plan Veron (2004-2006)

Le 17 décembre 2003, un plan de restructuration du fret est présenté au CCE SNCF car le plan fret 2004-2006 dit plan Veron est un plan de repli et d'adaptation de l'outil de production à la baisse des trafics.

Il vise :

- À l'assainissement du trafic et l'équilibre financier ;
- Un gain d'efficacité de 20 % sur trois ans ;
- La suppression de 2 500 emplois dans le budget SNCF 2004 ;
- réduire le nombre d'agences de 70 à 36 ;
- La fermeture de cent gares ouvertes au fret ;
- La réduction de l'activité de quatre triages (Lille, Toulouse, Nîmes et Clermont-Ferrand) ;
- La fermeture de seize gares principales Fret ;
- La réduction des marchés ;
- Une nouvelle gamme d'offres ;
- La capture de 100 millions de tonnes de nouveaux flux en tablant sur une croissance de 3 % à partir de 2006.

Dans ce plan, la SNCF recapitalise l'activité fret à hauteur de 700 millions d'euros par des cessions d'actifs, l'État apportant une aide exceptionnelle de 800 millions d'euros accepté par Bruxelles.

Durant toute l'année 2004, la CGT multiplie les initiatives nationales dans un cadre unitaire : audience auprès du ministère des transports le 11 mai 2004 où lors de la table ronde auprès de la direction le 26 mai et l'action nationale du 13 mai 2004.

Le CCE SNCF organise un colloque national fret le 28 octobre 2004 au Conseil économique et social qui réunit 282 participants : syndicats, élus politiques, dirigeants SNCF.



Affiche du syndicat CGT des cheminots d'Achères, juin 2005, DR. Coll. IHS-CGT cheminots.

Bruxelles donne son accord au plan Véron en Mars 2005 sous conditions que plus aucune aide de l'État ne doit intervenir dans les dix ans, tant que Fret SNCF n'est pas doté d'un statut de société anonyme. En contrepartie La SNCF avance l'ouverture de la concurrence dans le fret ferroviaire qui devait intervenir début 2007 au 31 Mars 2006.

Entre 2006 et 2016, après l'ouverture à la concurrence, la part modale du fret ferroviaire n'augmente pas. Le principal effet de celle-ci étant de venir concurrencer la SNCF en priorité sur les créneaux les plus rentables.

VFLI (Voies ferrées locales et industrielles devenue « Cap trains France »), filiale de la SNCF, est, sur les vingt existantes, la seule entreprise à tirer son épingle du jeu. Les tarifs pratiqués par VFLI sont 15 % inférieurs à ceux de FRET SNCF.

Entre 2009 à 2016, 7 500 postes sont supprimés à FRET SNCF et seulement 2 500 emplois créés par les entreprises du fret ferroviaire privé.

- en 2015, la route assure 87 % de tonnes KM transportés, 10,6 par le rail et 2,3 par la navigation fluviale.
- entre 1985 et 2015, le volume marchandise transporté a progressé de 68 % mais de moins en moins par le rail.

Durant cette période la CGT, a toujours été à l'offensive



Affichage lors du rassemblement pour la défense du Fret au Bourget, 16 septembre 2009, © Luc Hingant. Coll. IHS-CGT cheminots.

De 2004 à 2016, de multiples initiatives sont prises pour sauver le Fret sans être exhaustif :

- dans le cadre de « Cap service public » à l'initiative de la CGT ont lieu interventions auprès des élus po-



Extrait de la Tribune des cheminots, n°818, octobre 2004. Coll. IHS CGT cheminots, 4 C 1/8.



Campagne de sensibilisation grand public à l'initiative du Comité central d'entreprise de la SNCF et du Comité d'établissement de Fret SNCF, © Comtown, 2007. Cette affiche fit l'objet d'une plainte de la SNCF pour « dégradation de l'image de l'entreprise ». La SNCF fut déboutée de sa demande. Coll. IHS CGT cheminots.

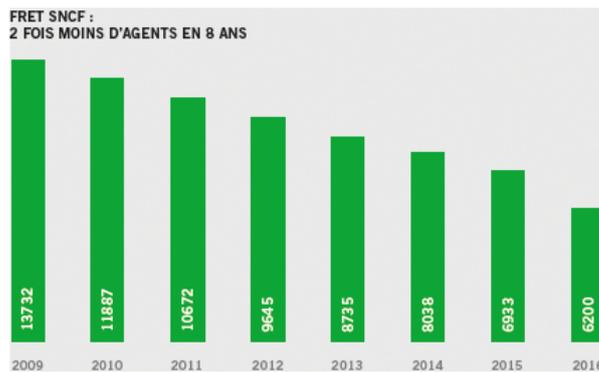
litiques, débats publics, rassemblements, grèves, information auprès de la population, conférences de presse, interventions dans les différentes instances (CE, DP, CHSCT et CE SR) ;

- de 2010 à 2016, le CCE SNCF et le CE FRET organisent des colloques, campagnes d'affichages, exposition, forums ;
- 2007-2008 se tient le Grenelle de l'environnement ;
- Le 19 septembre 2009, le Conseil des ministres acte huit engagements pour le fret ferroviaire. Seulement deux engagements ont été partiellement respectés en 2016.

La SNCF préfère le chiffre d'affaires au service public ferroviaire

En 2014, FRET SNCF travaille principalement avec vingt clients représentant 60 % de son chiffre d'affaires et 42 % des trafics en 1985.

De 2009 à 2016, des centaines de triages, des gares fret ont fermé, entraînant la disparition de milliers de clients. À la même période, l'effectif cheminot à FRET SNCF passe de 13 732 cheminots à 6 200.



Extrait d'un rapport du Comité d'établissement Fret et d'Emergences intitulé Transport de marchandises changeons d'ère ! publié en 2016. Coll. IHS-CGT cheminots, 2 D 18/08.

En sacrifiant l'outil industriel, la direction limite son offre fret. Les nouvelles industries centrées sur les biens de consommation non nécessairement situés sur les grands axes trouvent seulement dans le routier une réponse à leur demande d'envois fréquents de tailles réduites vers des destinations multiples.

Dans le même temps, la SNCF crée et développe des filiales de logistiques, de messageries de transport routier dans GEODIS où elle détient 98,4 % du capital. GEODIS est le premier transporteur routier français et de premier plan à l'échelle européenne et mondiale. Aucune synergie n'a été recherchée entre FRET SNCF et GEODIS.

Les politiques publiques favorisent systématiquement la route, tandis que les transports routiers ne paient pratiquement pas la construction des infrastructures, le mode ferroviaire doit s'en acquitter.

Le mode routier ne paie qu'une partie seulement des coûts d'usage de l'infrastructure (les péages des autoroutes et non les routes nationales). Contrairement à la route, le mode ferroviaire doit supporter les charges de la dette du système.

Depuis 2017, l'État autorise les véhicules de 44 tonnes à 5 essieux à circuler en France. Les transporteurs routiers bénéficient d'un cadeau fiscal par le biais du différentiel de taxe entre l'essence et le gasoil.



Exemples d'affiches de la Fédération CGT des cheminots publiées en 2008, 2011 et 2013. Coll. IHS-CGT cheminots

La réglementation européenne a organisé un « dumping » social au prétexte de concurrence libre et non faussée. Un transporteur routier étranger, livrant en France, peut effectuer dans la foulée de cette livraison trois opérations sur le sol national, cela a pour conséquence de mettre en grandes difficultés le fret routier français.

En 2015, au plan européen, le fret ferroviaire est passé à 10 % avec 21 000 emplois supprimés contre 50 % de part du marché en 2005 en Europe.

L'état du réseau a un impact sur le fret

La déliquescence du réseau ferroviaire a contribué fortement à la baisse de la part du rail dans le transport des marchandises.

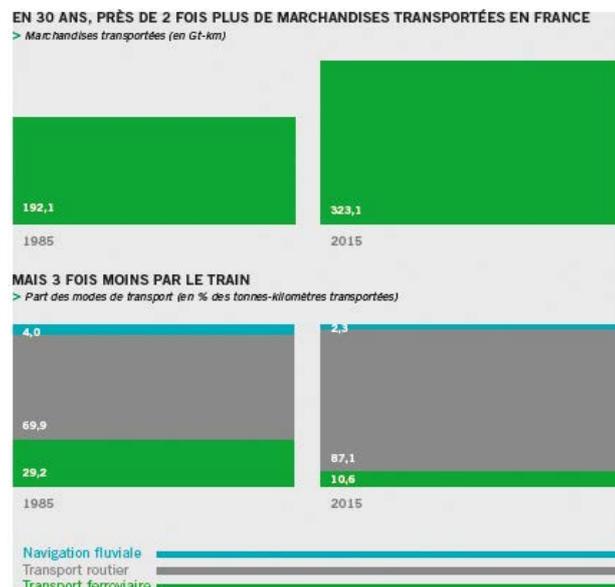
Le réseau s'est détérioré faute d'investissement, de maintenance pendant plus de trente ans. Suite à l'accident, en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), le 12 juillet 2013 et à l'audit de l'École polytechnique fédérale de Lausanne, un effort de renouvellement du réseau est effectué, sans toutefois rattraper jusqu'à aujourd'hui plusieurs décennies de retard.

De 1980 à 2015 la longueur du réseau ferroviaire a diminué de plus de 5 000 km.

Le réseau capillaire qui sert essentiellement au fret est menacé. En 2014, ce réseau représente 3 200 km de lignes et 20 % du trafic national. Un plan de sauvegarde a été lancé fin 2014 pour 518 km de lignes soit 15 %.

Mais dans le même temps la SNCF ferme 1 250 km car non exploitées au risque d'interdire tout retour du fret ferroviaire.

Cette politique a des conséquences importantes sur le nombre de raccordements les installations terminales embranchées (ITE) qui baissent drastiquement. De 10 000 existantes en 1974, il n'en reste que 1 400 en 2014.



Extrait d'un rapport du Comité d'établissement Fret et d'Emergences intitulé Transport de marchandises changeons d'ère ! publié en 2016. Coll. IHS-CGT cheminots, 2 D 18/08.

Conclusion

En conclusion, je reprends quelques-unes de nos propositions en 2016 et qui gardent toutes leurs pertinences avec les mesures annoncées en juin 2023 :

- Favoriser le report modal de la route vers le fer nécessite d'agir par la voie fiscale et réglementaire comme l'ont fait l'Allemagne, la Suède, la Suisse ou Belgique en avril 2016. En Suisse, la part du fret ferroviaire en 2014 s'élève à 46,5 %
- Financer le fret ferroviaire passe par des ressources issues du transport routier (nouvelle écotaxe, prélèvement sur les péages autoroutiers)
- Remettre en cause le dogme de la concurrence sur le fer
- L'ouverture à la concurrence depuis 2006 n'a permis aucune amélioration de la part modale de fer
- La coopération au sein du groupe SNCF est nécessaire entre SNCF, GEODIS, VFLI
- À l'échelle européenne et nationale, il faut rechercher des complémentarités entre modes. Sinon c'est la destruction du réseau ferré français.
- Reconnaître le fret ferroviaire comme service public,
- C'est un enjeu environnemental : un train fret de 35 wagons, c'est 55 camions de 32 tonnes en moins sur la route

Cette période de 40 années montre combien les choix effectués par la direction SNCF et les gouvernements ont pesé positivement ou négativement sur le fret ferroviaire. Son affaiblissement n'est pas dû uniquement aux directives européennes mais bien à des choix stratégiques effectués en France. D'autres pays ont appliqué les directives européennes avec d'autres choix stratégiques nationaux avec des résultats plus favorables au fret ferroviaire.

Durant cette période, la CGT a, à tous les niveaux, y compris européens avec ETF (fédération européenne des transports), pris des initiatives pour combattre les directives européennes. À la lumière de ce que nous disions il y a quarante ans, cela demeure d'actualité aujourd'hui.



Brochure de la Fédération CGT des cheminots publiée en 2015. Coll. IHS-CGT cheminots, 1 D18/05.

Nantes : un QR Code sur les cheminots résistants



C'est au détour d'une conversation avec Hervé Barthélémy, l'un des animateurs du site « Rail et Mémoire », qu'a été effleurée cette idée un peu folle de la création d'un Flash Code répertoriant les cheminots victimes de la répression nazie. Nous sommes en 2010. Et à cette époque, si proche pourtant, il était question de Flash Code et pas encore de QR Code.

L'idée fait son chemin à Nantes à la faveur de projets sur la modernisation du bâtiment Gare Nord. Lors d'une réunion entre le coordinateur « commémoration de l'entreprise », d'un représentant de l'ANCAC et moi-même ayant deux casquettes (Comité du Souvenir des Fusillés de Nantes et Châteaubriant et IHS-CGT) il est acté pour la première fois, le 10 octobre 2012, le souhait de la création du Flash Code en question. Puis les choses bougeant au niveau régional où un nouveau projet de « convention mémoration » est signé le 20 juin 2013 entre le Directeur Régional, l'IHS-CGT cheminots Pays de Loire représenté par Pascale Soulard et l'ANCAC réseau Ouest.

Il est indiqué : « Des Flash Code seront réalisés autour des monuments... »

Entre temps, il faut rappeler l'implication à partir du 20 janvier 2012 d'une équipe de notre IHS Fédéral et d'un certain nombre de nos secteurs dans l'élaboration

d'un livre mémorial des cheminots victimes de la répression 1940-1945.

Malheureusement, au gré des restructurations dans l'entreprise et des changements opérés dans les directions, le projet de « convention régionale » entre en sommeil... pour se réveiller début 2022 sous l'insistance du syndicat CGT de Nantes, de son IHS et du Comité du Souvenir des Fusillés de Nantes et Châteaubriant. Il est vrai que la parution du livre Mémorial sous la direction de l'historien Thomas Fontaine en 2017 nous a été précieuse. Une coopération étroite s'établit entre les instances régionales de l'entreprise et les organisations que je viens de citer.

À cela s'ajoute la venue à Nantes de Thomas Fontaine puis celle de Marie-Noëlle Polino de la Direction Générale de la SNCF (chargée de projets patrimoine et mémoire) pour valider ce travail en commun.

C'est ainsi que le 9 mai dernier est inauguré un nouvel espace mémorial situé Esplanade P. Semard Gare Nord en présence de plusieurs familles de nos martyrs et de personnalités dont Patrick Chamaret pour l'IHS Fédéral (Thierry Roy étant excusé).

Comme le relève la presse régionale, l'évènement est loin d'être anodin puisque c'est la première fois en France qu'un QR Code est disposé à côté de stèles commémoratives dans une gare SNCF.

Ainsi en flashant ce QR Code, toute personne munie d'un téléphone portable peut consulter les vingt-deux biographies des cheminots de l'arrondissement de Nantes, fusillés ou morts en déportation. Ces biographies sont extraites du livre Mémorial devenu le référent.

C'est une façon de redonner à ces êtres, un peu de vie, de chair et de sens car « l'oubli est le vrai lindeul des morts ».

Carlos Fernandez



Hommage à Christiane Roulet Bedon



© Pascale Lalys

C'est avec une vive émotion et une immense tristesse que nous avons appris le décès de Christiane Roulet Bedon le 16 juillet 2023.

Courage, ténacité, modestie, compétence, ont été les marqueurs de sa vie, et c'est aussi avec ces qualités qu'elle affronte la maladie qui l'a finalement terrassée.

Christiane est née le 22 juin 1944 à Antigny, petit village de Vendée. Issue d'un milieu ouvrier-petit artisan, sans attache particulière avec le monde ferroviaire, elle prit la direction de Paris pour y tenir un poste d'employée de bureau au chemin de fer. Cela faisait suite au drame qui la frappa avec la perte de son mari dans un accident de voiture, la laissant avec un enfant, pas encore né à ce moment-là.

Le 3 mars 1966, elle est nommée employée stagiaire au service régional de l'exploitation à Paris-Saint-Lazare.

Elle participe aux luttes de mai 1968. Marquée alors par la guerre de Viêtnam, elle choisit d'abord de s'engager au PCF puis adhère ensuite à la CGT en 1970. Les responsabilités ne tarderont pas au sein du syndicat CGT de Paris-Saint-Lazare et dans les structures spécifiques au personnel administratif.

Elle accède à la Commission Exécutive Fédérale au congrès de 1976 en tant que responsable de ce collectif. Au congrès suivant, en 1979, elle accède au Bureau Fédéral et au Secrétariat avec la responsabilité de l'organisation du travail fédéral.

En 1985, Christiane Roulet Bedon devient secrétaire du Comité Central d'Entreprise à la SNCF, tout en restant membre du Bureau Fédéral. C'est en effet à cette époque que le CCE pris pleinement toute sa dimension avec la gestion des activités sociales. Elle garde cette fonction jusqu'en 1993.

Le challenge était de taille, d'autant plus que dans la profession, à l'époque, l'accès des femmes à des postes de responsabilité n'était guère la norme. Elle s'en acquitta parfaitement avec un mélange de fermeté et de doigté qui la caractérisait si bien.

Au congrès de novembre 1993, Christiane fut élue secrétaire générale adjointe de la Fédération aux côtés de Bernard Thibault. Ensuite, lorsque le 46^e Congrès Confédéral de Strasbourg, au début 1999, a élu Bernard Thibault secrétaire général de la CGT, elle assumait l'intérim à la Fédération en attendant que Didier Le Reste soit élu secré-

taire général au congrès de mai 2000. Lors de ce congrès, Christiane quitta ses responsabilités de secrétaire générale adjointe de la Fédération.

Par la suite, elle rejoignit l'Institut d'Histoire Sociale des cheminots, dont elle avait largement contribué à la création en 1997. Elle y assume d'abord la responsabilité de vice-présidente puis celle de présidente à partir d'avril 2003, où elle succéda à Claude Marache, puis fut remplacée à ce poste par Patrick Chamaret en 2008, tout en restant membre du bureau.

Son implication pour l'Histoire fut d'un grand apport au développement de notre Institut. En février 1999, elle est nommée au grade de Chevalier de l'ordre national du mérite. Par la suite, elle reçoit également la Légion d'Honneur.

Christiane n'a pas souhaité de longs discours pour ses obsèques. Cela tenait à la modestie qui la caractérisait quant elle touchait à sa vie militante et aux responsabilités qu'elle a assumées pendant sa longue carrière.

Ces responsabilités, elle ne les a ni recherchées, ni encore moins sollicitées. Elle n'en attendait aucune reconnaissance personnelle, ni aucune promotion de quelque nature que ce soit.

Il n'y avait chez elle aucune contradiction entre sa compétence et sa modestie. Ses idées, elle les défendait avec pugnacité en respectant toujours ses interlocuteurs. Elle ignorait l'invective et privilégiait le dialogue. Ses convictions, aussi fortes soient-elles, ne l'empêchaient pas de prendre en considération celles des autres.

Dans les échanges, l'humain n'était jamais absent de ses préoccupations. Elle pensait certainement par ce biais, mieux faire prendre en considération son argumentation, surtout quand il s'agissait de défendre la cause des femmes.

Malgré la réflexion que mettait Christiane en toute chose, cela ne l'empêchait pas d'être réaliste quand il fallait prendre une décision.

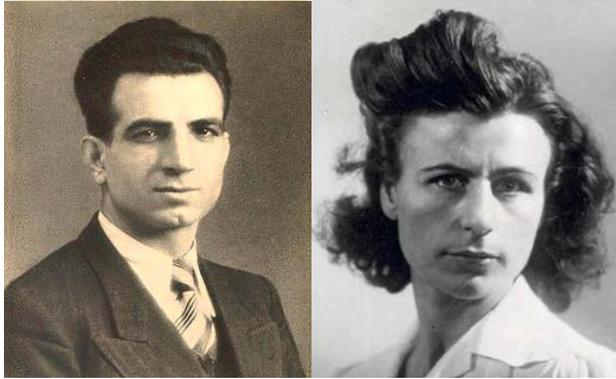
De ce point de vue, pour l'avoir rencontrée dans ses derniers moments, elle faisait preuve d'une grande lucidité sur son état de santé et les perspectives qu'elle se donnait.

Merci pour tout ce que tu as apporté à notre mouvement, à la CGT et à notre IHS.

Le Bureau de l'IHS.

21 février 2024

Missak et Mélinée Manouchian au Panthéon



Missak et Mélinée Manouchian, DR.

Notre institut professionnel n'a pas pour habitude d'aborder les questions de société qui relèvent de l'activité de l'institut CGT d'histoire sociale mais l'heure est grave et nous voulons mêler notre voix à toutes celles qui s'élèvent contre la montée du racisme, de la xénophobie, de l'homophobie en France.

Le 19 décembre 2023, des élus macronistes n'ont pas eu honte de se compromettre avec la droite et l'extrême-droite pour voter des lois xénophobes.

Le Conseil constitutionnel a renvoyé la copie après avoir « censuré totalement ou partiellement celles, polémiques et emblématiques, concernant le regroupement familial, le droit de séjour des étudiants étrangers - dont la caution -, les dispositions sociales - dont les aides au logement et les allocations familiales -, l'amende délictuelle du séjour irrégulier mais, aussi, tout ce qui avait trait au droit de la nationalité dont la déchéance et la fin de l'inconditionnalité de l'hébergement d'urgence ». ¹

Pour autant, les textes conservés comportent des dispositions malsaines, toxiques qui ne doivent pas être promulguées. De même, le gouvernement doit abandonner la réforme de l'aide médicale de l'État (AME).

Il faut donc que le chef de l'État entende les milliers de voix d'horizons divers, des personnalités, des organisations qui ont défilé les 14 et 21 janvier 2024 demandant l'abandon de ces lois de la Honte.

L'État a honoré, le 21 février 2024, le couple Manouchian en déposant au Panthéon les dépouilles de l'homme et de la femme qui le constituaient. Ces combattants-e ont participé largement à la libération de la France. Dans un poème dédié au groupe Manouchian, Paul Eluard écrit d'ailleurs : « C'est que des étrangers comme on les nomme encore croyaient à la justice ici-bas... » ²

Habitué à la technique du « en même temps », le président pense-t-il cela possible alors qu'il s'est tapi à l'Ély-

sée, attendant que ses collaborateurs s'entendent avec la droite et l'extrême-droite pour porter un sale coup aux immigrés en France.

Ne lui laissons pas le beau rôle : c'est une basse manœuvre politique de « com » !

Chers lecteurs, vous pourrez lire dans ce cahier à la rubrique « Morceaux choisis » « Le voyage d'un poème : du « Groupe Manouchian » à « l'affiche rouge ». Vous verrez que la droite et l'extrême-droite développent les mêmes thèses sur les « étrangers » quelle que soit l'époque.

Réjouissons-nous que le couple Manouchian entre au Panthéon mais qu'en est-il du groupe Manouchian ? Trop nombreux ? Ne perdons pas de vue que le combat pour l'égalité, la justice sociale, la fraternité entre les hommes n'est pas fini ? Et que ce combat a besoin de tous, y compris les travailleurs migrants, avec ou sans papiers de notre pays.



Missak Manouchian et sept résistants de son groupe peu de temps avant leur exécution le 21 février 1944, DR.

Terminons ce petit exposé avec un extrait de la dernière lettre de Missak Manouchian à sa femme Mélinée : elle est empreinte d'une très grande lucidité quant au rôle joué par les groupes FTP MOI (Francs-tireurs et partisans de la main-d'œuvre immigrée) :

« Je suis sûr que le peuple français et tous les combattants de la Liberté sauront honorer notre mémoire dignement ».

Madeleine Peytavin

1. Communiqué de presse CGT du 25 janvier 2024

2. Paul Eluard : Légion, 1949

Le voyage d'un poème : Du « Groupe Manouchian » à « L'affiche rouge »

Le 21 février 1944, L'Humanité clandestine consacra quelques lignes à l'exécution des 23 du groupe Manouchian.

Préliminaires à la reconnaissance du rôle joué par les « étrangers » à la libération de la France

En juillet 1947, la médaille de la résistance fut accordée à titre posthume à Olga Bancic, Joseph Boczov, Georges Cloarec, Thomas Elek, Roger Rouxel, Antoine Salvadori, Salomon Schapira, Wolf Wajsbrot, Robert Witchitz, Amedeo Usseglio et Rino Della-Negra du groupe Manouchian¹. Tout le groupe ne reçut pas la médaille : la volonté du gouvernement de l'époque fut de mettre l'accent sur ceux qui avaient l'identité française et par conséquent d'ignorer l'apport des étrangers dans la résistance. 1947 fut l'année d'entrée de la France dans la guerre froide.

« Pages de gloire des 23 »

En février 1951, paraît un livre grand format « Pages de gloire des 23 », la première publication consacrée à la résistance des FTP de la main-d'œuvre immigrée. La même année, Albert Ouzoulias (ancien soldat du groupe Michel Manouchian) et Madeleine Marzin, membres du comité de soutien pour une rue « Groupe Manouchian » dans le XX^e arrondissement de Paris interviennent pour qu'une rue à Paris porte le nom de ce groupe. Ils sont rejoints dans leur démarche par Claude Levy du groupe FTP MOI de Toulouse. Sans succès.

1^{er} titre au poème, le « Groupe Manouchian »

Mais en octobre 1954, la ville de Paris accepta de donner le nom du groupe Manouchian à une rue du XX^e arrondissement. Louis Aragon, invité à l'inauguration était à Moscou ce moment -là. Claude Lévy lui suggéra d'écrire un poème qui fut publié sous le titre « Groupe Manouchian » dans l'Humanité le 5 mars 1955, la veille de l'inauguration de la rue.

2^e titre « Strophes pour se souvenir »

Quand Aragon publie chez Gallimard « Le roman inachevé » en 1956 où le poème devient « Strophes pour se souvenir ».

3^e titre « L'affiche rouge »

Quelques années après, « Strophe pour se souvenir » est mis en musique par Léo Ferré en 1959 qui l'intitule « L'affiche rouge » dans l'album « Les Chansons d'Aragon » sorti en février 1961.

L'affiche rouge devint vite l'une des chansons les plus célèbres de Ferré. Monique Morelli et Catherine Sauvage la reprirent la même année.



Réalisée par les services de propagande allemands en France, « L'affiche rouge » est placardée sur les murs de France au moment du procès ou le jour après l'exécution. Publiée à 15 000 exemplaires elle manqua cependant totalement son objectif, sortant Manouchian et ses camarades de l'anonymat, elle devint en effet très vite symbole de liberté et de fraternité. Coll. Gallica/BnF, ENTQB-1 (1944)-FT6.

D'autres interprètes se saisissent à leur tour de cette chanson : Isabelle Aubret, Didier Barbelivien, Mama Béa, Jacques Bertin, Cali, Annick Cisaruk, Leni Escudero (1997), Feu! Chatterton, HK avec son groupe les Saltimbanks Francis Lalanne & Carré Blanc, Bernard Lavilliers, Hélène Martin, Marc Ogeret, La Sido, Catherine Ribeyro, Francesca Solleville dès 1968, Serge Utgé-Royo, Claude Vinci (1965). Alors que Manu Lann Huel de Quimper l'interprète, la chanson devient en corse « Quellu affissu zifratu » avec les voix d'Antoine Ciosi ou de Jackie Micaelli dont ci-dessous un extrait :

*« Tenimu à mente i fatti è tenimuli cari
Quelli morti di l'ombra è di a libertà
Quelli figlioli astuti eroi à parità
Di l'affissu zifratu à rossi calamari
Chì scrissenu la storia, quella chì venerà. »*

Le poème dépasse les frontières pyrénéennes grâce à Xavier Ribalta et vole encore plus loin, au Québec avec Renée Claude.

Le poème d'Aragon doit sa popularité à l'interprétation de Léo Ferré qui est l'auteur du titre de la chanson, inspiré par la dernière lettre de Manouchian à sa femme Melinee et de la musique.

Nous sommes conscients que nous n'avons pas fait un inventaire complet des interprètes de « Strophes pour se souvenir » ou encore de « l'affiche rouge ». Faire cet inventaire serait doublement intéressant si l'on ajoute les dates des premières interprétations

Ce que nous avons trouvé suffit toutefois à affirmer que si tant d'interprètes se sont emparés du poème, c'est qu'il les atteignait au plus profond d'eux-mêmes et ici nous pouvons reprendre les mots d'Eluard qui, en 1951, parle des hommes du groupe Manouchian :

« Ils avaient dans leur sang le sang de leurs semblables
Ces étrangers savaient qu'elle était leur patrie
La liberté d'un peuple oriente tous les peuples ».

Si 80 ans après, le rôle joué par la main-d'œuvre immigrée dans la résistance nous parle, il faut continuer à les célébrer mais nous ne retiendrons que les hommages sincères.

Les lois honteuses du mois de décembre c'est tirer deux fois sur ces hommes et ces femmes FTP MOI.

Madeleine Peytavin

1. À Toulouse, de Gaulle refuse de voir défilier la 35e brigade FTP-MOI Marcel Langer en septembre 1944. L'étranger n'est pas le bienvenu dès la libération, niant ainsi leur lutte contre les nazis.

Strophes pour se souvenir

*Vous n'avez réclamé ni gloire ni les larmes
Ni l'orgue ni la prière aux agonisants
Onze ans déjà que cela passe vite onze ans
Vous vous étiez servis simplement de vos armes
La mort n'éblouit pas les yeux des Partisans*

*Vous aviez vos portraits sur les murs de nos villes
Noirs de barbe et de nuit hirsutes menaçants
L'affiche qui semblait une tache de sang
Parce qu'à prononcer vos noms sont difficiles
Y cherchait un effet de peur sur les passants*

*Nul ne semblait vous voir Français de préférence
Les gens allaient sans yeux pour vous le jour durant
Mais à l'heure du couvre-feu des doigts errants
Avaient écrit sous vos photos MORTS POUR LA FRANCE
Et les mornes matins en étaient différents*

*Tout avait la couleur uniforme du givre
À la fin février pour vos derniers moments
Et c'est alors que l'un de vous dit calmement
Bonheur à tous Bonheur à ceux qui vont survivre
Je meurs sans haine en moi pour le peuple allemand*

*Adieu la peine et le plaisir Adieu les roses
Adieu la vie adieu la lumière et le vent
Marie-toi sois heureuse et pense à moi souvent
Toi qui vas demeurer dans la beauté des choses
Quand tout sera fini plus tard en Erivan*

*Un grand soleil d'hiver éclaire la colline
Que la nature est belle et que le cœur me fend
La justice viendra sur nos pas triomphants
Ma Mélinée ô mon amour mon orpheline
Et je te dis de vivre et d'avoir un enfant*

*Ils étaient vingt et trois quand les fusils fleurirent
Vingt et trois qui donnaient le cœur avant le temps
Vingt et trois étrangers et nos frères pourtant
Vingt et trois amoureux de vivre à en mourir
Vingt et trois qui criaient la France en s'abattant.*

Louis Aragon (1897-1982) :
Le Roman inachevé (1956).

