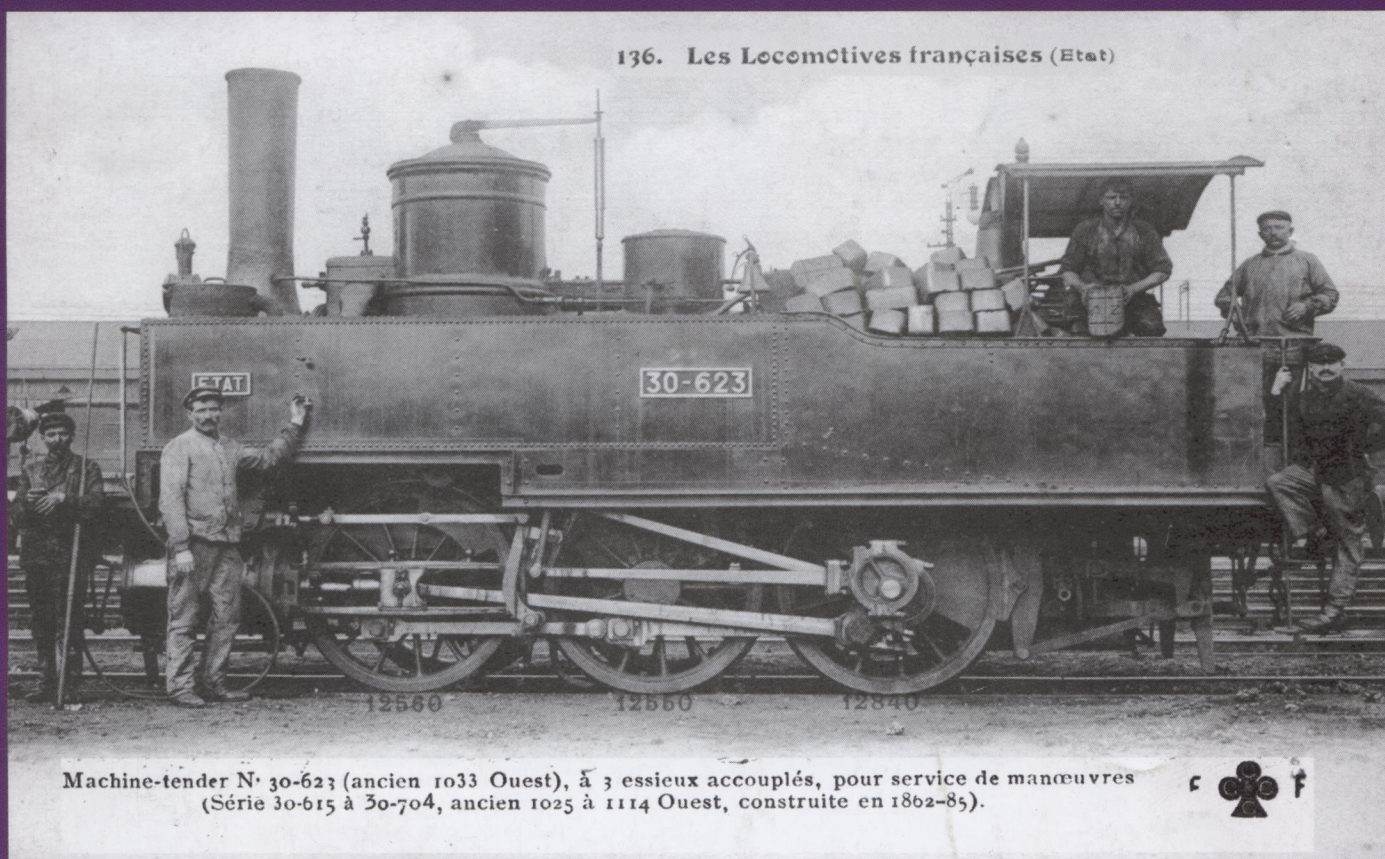


Le fil rouge



Machine tender 030, construite entre 1862 et 1885. Ce type de machine servira dans les gares de triage jusqu'à dans les années 1920 — (Coll. Fleury)

Chemins de fer:

La longue marche

Vers la

nationalisation

p 4 à 22

Numéro
 spécial
 Cheminots

La pièce

Boulevard Durand

jouée dans la région
rouennaise

p 24 à 25

À Grand-Couronne dans la guerre de 1870-1871

Mon grand-père paternel était docteur sur le port du Havre. Il est décédé en 1962, il avait 82 ans. Il avait connu la grande guerre dans les tranchées de Verdun notamment. Il vouait une haine extraordinaire envers les allemands.

Je me souviens qu'à la fin du repas familial, bourrant « Joséphine » sa pipe, s'es-suyant la bouche du revers de la main, il nous disait quasi systématiquement et assez fort pour que tous entendent: « *Encore un que les prussiens n'auront pas !* »

Ce fut pour moi la seule référence historique à la guerre et aux prussiens pendant de longues années. Même à l'école primaire, en dehors des exploits relatés de « Badinguet » par mon très républicain instituteur en fin d'études, je n'en connus pas beaucoup plus si ce n'est que les prussiens au Havre ne dépassèrent pas le monument de « la Vierge Noire » à Graville. C'est donc avec intérêt que je me suis plongé dans la lecture du livre de Pascal CREOFF édité par la Société d'Histoire de Grand-Couronne.

Comment les populations civiles ont-elles vécu cette période ? C'est, je pense, pour tenter de répondre à cette question que ce livre a été édité.

Objectif atteint à mon sens. Le livre est en effet abondamment documenté et illustré par Pascal Creoff — Comme le fait très justement remarquer René Lefèvre pré-

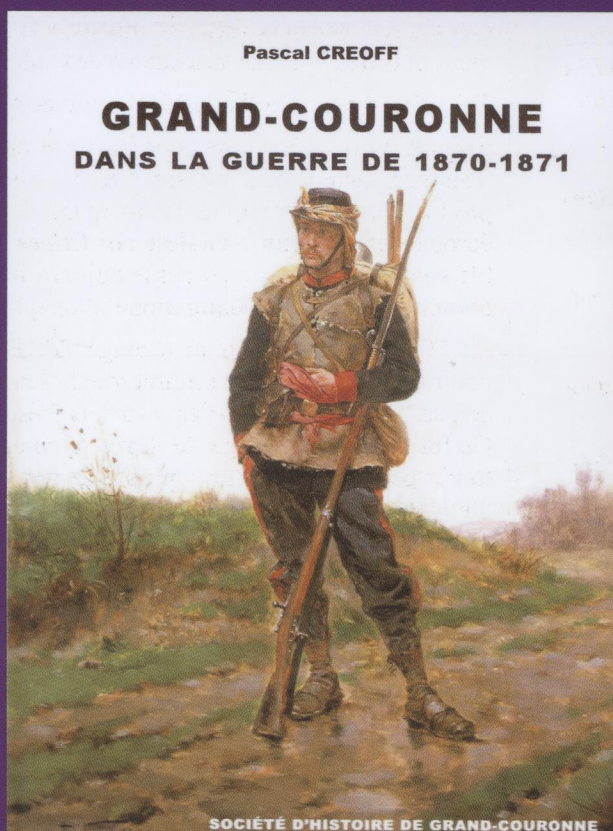
sident de la Société d'Histoire de Grand-Couronne dans l'avant-propos, qui souligne que Pascal Creoff est un autodidacte.

Ce dernier faisant un travail de recherche remarquable et de vulgarisation d'un grand moment d'histoire de notre pays, vu par le petit bout de la lorgnette de Grand-Couronne.

C'est en effet à cette occasion et après la défaite de Sedan qu'aura lieu la dernière grande révolution armée : la Commune de Paris, entraînant la répression que l'on sait d'une part et la haine farouche de l'« allemand », les vainqueurs amputant alors l'Alsace & la Lorraine de la République Française, d'autre part.

Enrichis de nombreuses illustrations et statistiques, le livre revient sur les personnalités locales qui jouèrent un rôle plus ou moins important dans cette période. On y retrouvera aussi avec intérêt ce que furent les souffrances des populations de la région de Grand-Couronne qui démontrent une fois de plus que pendant les guerres, ce sont les petites gens qui souffrent le plus.

J.Defortescu



2009

Soutenez votre institut et

Le fil rouge

L'Institut CGT d'Histoire sociale de Seine-Maritime vit essentiellement grâce aux moyens provenant de la cotisation annuelle de ses adhérents, et au dévouement de ses historiens bénévoles.

Vous appréciez *le fil rouge* ? Soutenez l'IHS-CGT-76 en (re)prenant rapidement votre adhésion à notre association loi 1901 !

Faites connaître *le fil rouge* autour de vous. Faites adhérer vos ami(e)s, votre syndicat, votre association, votre comité d'entreprise, votre municipalité, etc.

Merci de régler rapidement votre cotisation !

(Voir tarifs page 26)

Nous avons reçu le N°108 des

les **Cahiers**
DE L'INSTITUT CGT
d'*histoire sociale*

A noter à son sommaire:

1. Le billet de l'IHS,
2. La vie des IHS: l'AG de l'IHS,
3. Dossier: la grève des mineurs de 1948, par Pierre Outteryck,
4. Images: Solidarité avec les mineurs britanniques (1984-1985),
5. Actualité: la crise de 1929: signification et enjeux — Renato di Ruzza,
6. En débat: le pouvoir d'achat des salaires et sa mesure — Jean Magniadas,
7. Société: La naissance de l'OTAN — André Narritsens.

Sommaire

page 3:

Éditorial : Sortir de la crise par le haut !

Par Gilles Pichavant

pages 4 à 22,

La longue marche vers la Nationalisation des chemins de fer,

*Par Guy Décamps
avec la collaboration de Gilles
Pichavant.*

page 21,

Repères: « Prise de participation », « Étatisation », « Nationalisation »,

Par Gilles Pichavant.

page 23,

Hommage à Alexandre Levillain,

Par Denis Dumenil.

page 24 et 25,

« Boulevard Durand », jouée dans la région rouennaise,

Par Jacques Defortescu.

page 26,

Bulletin d'adhésion 2009

N'oubliez pas le site Internet de l'IHS-CGT-76:

Vous y trouverez, en particulier, les articles des anciens numéros du Fil rouge, les initiatives de notre association et une foule d'informations, sur le site Internet de l'IHS-CGT-76 à l'adresse provisoire:

<http://perso.orange.fr/gilles.pichavant/ihscgt76/>

Le fil rouge

N°34, 12^e année, édité par l'IHS-CGT-76.

Ont participé à la rédaction: Guy Décamps, Jacques Defortescu, Denis Dumenil, Gilles Pichavant.

Mise en page: Gilles Pichavant.

Numéro d'émetteur: 522992

Imprimerie: SNEIP, 9 rue de la Grande Épine BP532, 76808, Saint-Étienne du Rouvray Cedex.

[Http://www.sneip.fr](http://www.sneip.fr)

Éditorial

Sortir de la crise par le haut !

La crise de 1929 était avant tout une crise de surproduction qui s'est produite au terme des dix ans qui ont succédé à la première guerre mondiale qui elle-même avait mis fin à la première grande crise du capitalisme de 1873.

La crise économique ouverte en 2008 par la débâcle de Wal Street est attribuée à la seule responsabilité des banquiers et des spéculateurs. A noter qu'en 2007, Nicolas Sarkozy critiquait la frilosité des français insuffisamment endettés et louait le système des subprimes.

Très différente de celle de 1929, cette crise de 2008-2009 ? Voire !

Comme aujourd'hui le facteur financier a été, non pas la cause de la crise, mais son facteur déclenchant. En 1929, en effet, il y avait des capacités productives gigantesques, mais plus de marché. La spéculation s'est écroulée et la valeur boursière des firmes a suivi, phénomène qui ressemble beaucoup à ce qui se passe aujourd'hui. Le capital s'est alors trouvé, comme on dit, dans l'obligation « d'adapter » la production à la situation.

En 1929, le grand capital a exigé des États, que, pour reconstituer les conditions de son fonctionnement, les salaires soient complètement écrasés. La production s'est alors arrêtée. Les marchés se sont restreints. Ce fut la boule de neige: le développement massif du chômage qui à son tour a permis une pression plus forte sur le niveau des salaires. Parallèlement des pans entiers de l'économie étaient sacrifiés.

On dit qu'en 1929, les États seraient restés passifs devant la crise, et que ce serait la grande différence avec aujourd'hui. Voilà bien un grand mensonge ! Comme en 2008, en 1929 les États sont intervenus tout de suite, et de la même manière. Ils ont tout de suite nationalisé le secteur bancaire. En Allemagne, par exemple, Heinrich Brüning (catholique), qui est au pouvoir de 1930 à 1932, nationalise de fait le secteur bancaire. Et l'État prend en charge toute une série de secteurs. Aux États-Unis, le New Deal — plan de relance économique du président américain Roosevelt entre 1933 et 1938 — est caractérisé d'une part par un financement d'État considérable qui a pesé sur le contribuable seul. Mais c'est la guerre qui permettra réellement l'issue à cette crise.

En 2009 on n'en est sans doute pas au même point, mais les plans de licenciements qui se multiplient, les pressions sur les salaires qui continuent, les délocalisations vers les pays à basses rémunérations de la main d'œuvre — quel horreur que ce terme de « bas coûts » dont on les qualifie — tout cela nous font craindre le pire, et nécessite une réaction massive et dynamique des salariés et des citoyens.

Car il est possible de contribuer à sortir de la crise par le haut: pour cela, afin de maintenir des débouchés à la production, il faut au contraire augmenter les salaires, développer l'emploi, développer les Services publics et mener une politique entièrement tournée vers la satisfaction des besoins.

Et ce n'est certes pas aux salariés et retraités, qui ne sont en rien responsables de cette situation, d'en payer les frais pour la résoudre.

Dans ce contexte le conflit social victorieux en Guadeloupe et ceux qui se développent dans les DOM-TOM sont réjouissants ! Le rassemblement et la lutte pour la satisfaction des revendications c'est la bonne voie. Les journées d'action du 29 janvier et du 19 mars, et leur suite, peuvent aider à une issue positive, issue provisoire car nous vivons une crise structurelle inhérente à la société capitaliste, qui condamne ce système.

Gilles Pichavant

Il y a 70 ans naissait la SNCF

La longue marche vers la Nationalisation des chemins de fer

*Par Guy Decamps,
avec le concours de Gilles Pichavant.*

La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) a été créée le 1^{er} janvier 1938. A partir de cette date, son histoire se confond pratiquement avec celle des chemins de fer, puisque la SNCF reprend la concession de la quasi-totalité du réseau ferré français, à l'exception des lignes secondaires.

Elle est créée sous la forme d'une société anonyme d'économie mixte dont les actionnaires privés conservaient 49% du capital. Elle reprend l'actif et le personnel des grands réseaux privés (Compagnie du Nord, Paris-Lyon-Méditerranée, Paris-Orléans-Midi, Compagnie de l'Est) ou publics (Réseau Ouest-Etat, Réseau Alsace-Lorraine).

Il faudra attendre 1982 pour que l'État en devienne totalement propriétaire sous la forme d'un EPIC.

Ce n'est que progressivement que se différencieront fondamentalement des conceptions qui paraissaient initialement très proches: prise de participation majoritaire de l'État, étatisation, nationalisation industrielle, socialisation, etc.

S'intéresser à la genèse de l'idée de Nationalisation nous a semblé utile pour comprendre la situation d'aujourd'hui et contribuer à notre niveau à la défense du Service public des Chemins de fer. Nous nous sommes attachés à écrire l'histoire régionale en nous arrêtant à la création de la SNCF en 1938.

De l'origine des Chemins de fer jusqu'à 1870.

La France était très en retard sur la Grande Bretagne qui avait développé son chemin de fer dans le cadre du « laisser faire ». Ce retard pesait sur son développement économique, comme sur sa défense militaire.



Construction de la ligne de chemins de fer près de Louviers

La décision fut prise de rattraper ce retard. Mais comment ?

L'État doit-il construire les chemins de fer et en gérer l'exploitation, ou bien doit-il concéder l'entreprise à des industries privées ? Dès 1838, la question est posée. La Chambre décide, par 196 voix contre 69 de confier les chemins de fer à l'industrie privée.

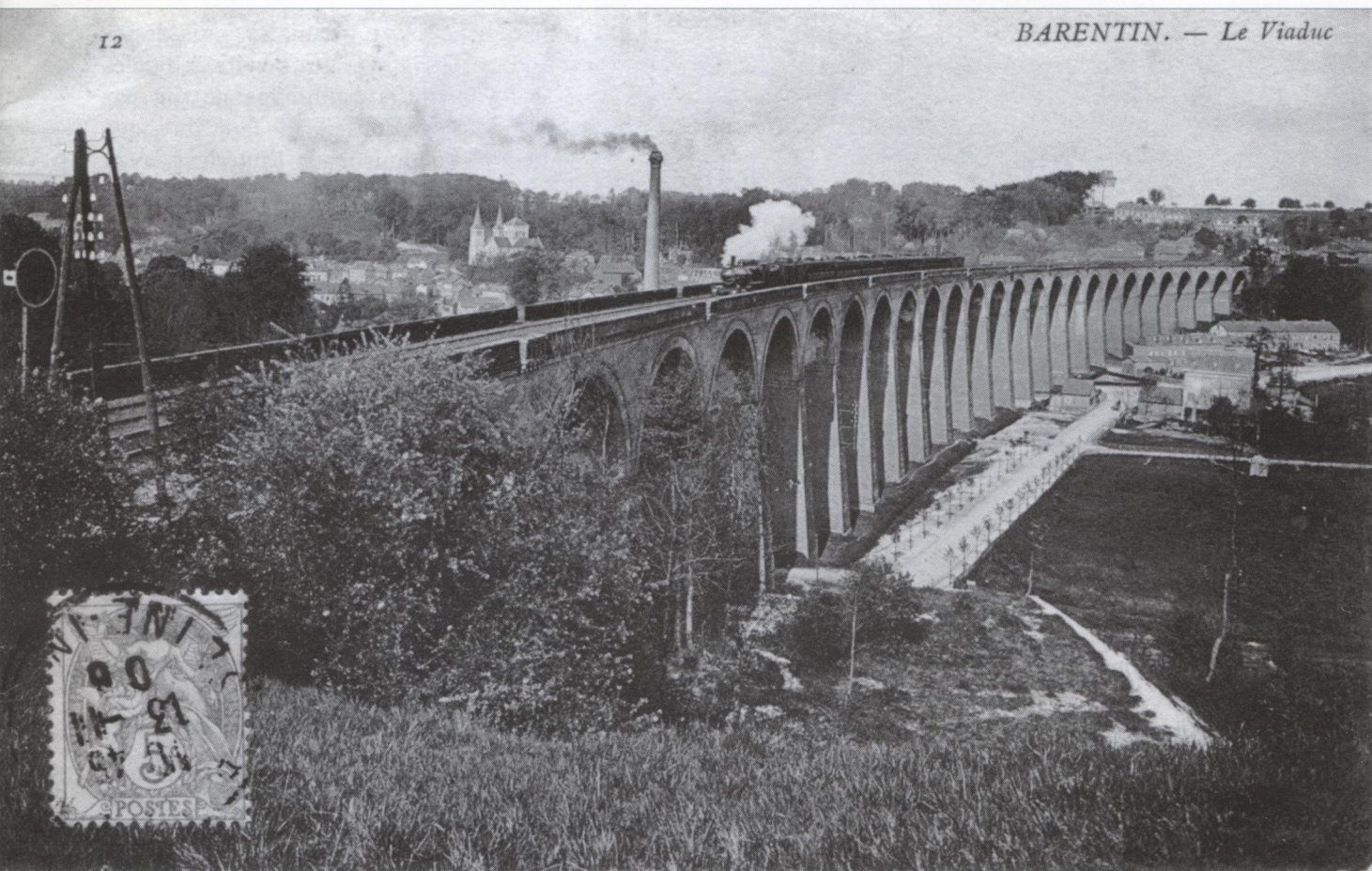
Déjà les financiers se manifestent : le baron de Rothschild, Émile Péreire, ... ; la loi du 11 juin 1842 règle le problème : une sorte d'association entre l'État, les localités intéressées et les compagnies privées suivant cette répartition :

- Aux collectivités locales incombe la fourniture gratuite des deux tiers des terrains,
- L'État garde la dépense du dernier tiers, celle des terrassements et des ouvrages d'art (coûteux et à risques)
- Les compagnies concessionnaires : les matériels, rails, machines et l'exploitation (risques réduits et profits)

Cette loi de 1842 déclenche une véritable folie chez les investisseurs financiers. La spéculation tant redoutée par les opposants à cette loi ne tarde pas à sévir: enchérissement des terrains, spéculation boursière, refus des actionnaires des compagnies d'effectuer leurs versements, lenteur des travaux, etc... Mais l'État soutient les compagnies en leur octroyant des prêts (14 millions à la compagnie Paris-le Havre) et en garantissant un intérêt minimum aux actionnaires dans le cadre de la loi du 15 juillet 1840.

On n'avait jamais vu d'entreprises aussi énormes, débouchant sur des concentrations d'ouvriers jamais vues, mais aussi d'accidents aussi terribles : l'appât du gain et la sécurité ne sont guères conciliables.

Jean Legoy écrit ¹ : « La ligne [de chemin de fer] est d'abord achevée [de Paris] jusqu'à Rouen qui voit arriver le premier train en 1843. Rouen y gagne un surcroît de trafic portuaire qui s'effectue au détriment du Havre, ce qui n'était pas l'objectif que



Train de voyageur sur le viaduc de Barentin vers 1900. En 1846, juste avant l'inauguration de la ligne du Havre, le viaduc de Barentin s'effondre, marque de la cupidité des entrepreneurs privés et du système capitaliste — Carte postale du début du 20e siècle

s'étaient fixés les principaux actionnaires. Ceux-ci appuyés par la Municipalité du Havre, forment une société pour financer le projet de ligne Rouen-Le Havre ; un groupement de capitalistes apporte vingt millions et l'État français fournit une subvention de neuf millions, et la Ville du Havre est intéressée dans l'affaire pour un million. Aux cotés de Laffitte et Blount, banquiers français, du vicomte Alban de Villeneuve et du comte Alban Shée, on trouve des financiers anglais comme John Easthope, Moos, William Chaplin, qui feront partie du Conseil d'administration. »

« Après une longue polémique sur le tracé de la ligne, entre tenants de la ligne de la Vallée, et ceux « sur le plateau » c'est cette dernière qui est adoptée et les travaux commencent au début de 1845. Le journal du Havre du 28 janvier 1845 annonce : « Les travaux du chemin de fer sont commencés à Harfleur. C'est hier lundi que les ouvriers ont mis la main à l'œuvre et, d'ici peu de temps, elle sera en activité sur toute l'étendue de notre arrondissement. Il va falloir construire 4 viaducs, 97 ponts, 30 passages à niveau, remuer 5 millions de mètres cube de terrassement, creuser 6 317 mètres de tunnels, poser 94 kilomètres de double voie ferrée » (...).

« Les ingénieurs et les ouvriers occupés à ces travaux

gigantesques – en tout cinq mille personnes – sont en majorité des anglais et des irlandais entre lesquels éclatent souvent des bagarres. On embauche une minorité de manœuvres français et même des enfants puisque, en avril 1846, à Harfleur, un gamin de dix ans est coupé en deux par le wagon qu'il était chargé de graisser. »

« Plusieurs avatars font reporter la mise en service de la ligne prévue pour mai 1846. Le plus grave est l'effondrement subit, en janvier 1846, du viaduc de Barentin. L'événement met en lumière la cupidité des entrepreneurs et des administrateurs qui ne surveillent pas les malfaçons et qui admettent l'emploi de matériaux de mauvaise qualité. Le Conseil municipal du Havre, ému par l'événement, écrit au Ministre des travaux publics : « Si nous en croyons le bruit public, d'autres parties de la voie, dont quelques-unes non moins importantes que le viaduc de Barentin, accuseraient également un défaut de prévoyance, pour ne pas dire plus, qui inspireraient de justes craintes pour l'avenir.... Des vices nombreux que les gens de l'art ont reconnus, existent dans les travaux de maçonnerie exécutés sur toute la ligne de chemins de fer de Rouen au Havre »².

A ce propos Jean Legoy révèle un aspect occulté dans l'historiographie de la Révolution industrielle et du déploiement des chemins de fer. La construction des lignes ne fait pas que des heureux. Ils s'expriment à l'occasion de cet accident : « L'événement est révélateur de l'état d'esprit d'une partie de la population



Les ateliers Buddicom fabriquent vers 1855 cette machine « 111 » appelée *la petite* qui a probablement été utilisée à la manoeuvre des dépôts. (Coll Arzul)

vis-à-vis des chemins de fer. Le *Journal du Havre* raconte que « le jour de la catastrophe, un grand nombre d'habitants du voisinage qui ne vivent que du roulage : aubergistes, garçons d'écurie, bourreliers, charrons, etc. ... se réunirent spontanément autour de cette montagne de ruines qu'ils saluèrent de leurs acclamations : la danse fut de la partie et c'est à qui célébrerait le plus joyeusement cet événement providentiel qui retardait l'achèvement du chemin de fer et par suite la suppression du roulage et des rouliers »³.

La ligne du Havre achevée, viendra s'embrancher sur elle une ligne jusqu'à Dieppe en 1848, suivies de lignes vers Fécamp en 1856 et St Valéry en Caux en 1880.

1848 : Le premier projet de nationalisation.

En 1848, Guizot (1787-1874, Président du Conseil) ne disait-il pas aux financiers, aux industriels : « *Enrichissez-vous, seule la politique conservatrice peut assurer le progrès* ». Hélas, pour eux, la monarchie constitutionnelle, en place depuis 18 ans, fut balayée par la révolte parisienne des 22 et 23 février, et le 24 février 1848, la seconde République est proclamée.

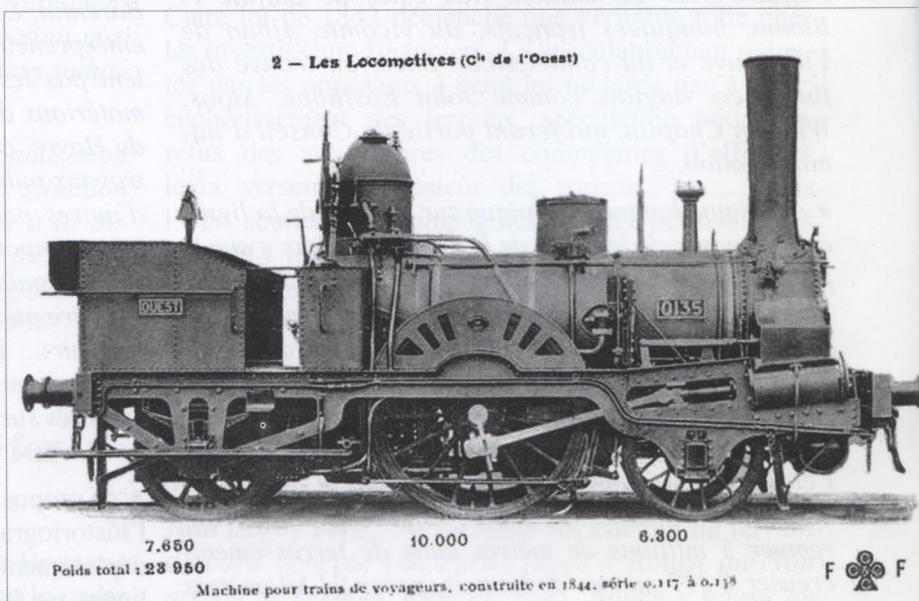
A ce moment de l'histoire, nous ne pouvons nous empêcher de parler de Thiers (sinistre homme d'état 1797-1877). Il fit partie des ministères de cette monarchie, mais en 1840, il est écarté du pouvoir par Louis Philippe qui, pourtant, le rappelle la nuit du 23 au 24 février : « *Que puis-je faire, M. Thiers ?* » lui demande Louis Philippe. Thiers aurait alors conseillé au roi de se retirer en province, de laisser

retomber la fièvre populaire, puis de reconquérir Paris avec les généraux fidèles à la royauté. Louis Philippe ne tint pas compte de ce conseil. Il faut dire que Thiers, alors ministre de l'intérieur, avait dirigé l'aménagement des forts de la ceinture parisienne ; il savait que la majorité des canons était pointée vers le centre de Paris. Thiers, en 1871, appliquera cette tactique, et de Versailles, il rentrera dans la capitale pour écraser la Commune de Paris (21-28 mai 1871).

Ouvriers et employés des Chemins de fer participent aux journées du 22 et 23 février 1848 ainsi qu'aux journées insurrectionnelles de juin.

La commission exécutive nommée par Arago, de Garnier-Pagès, Lamartine, Ledru-Rollin et Marie, nommée par l'Assemblée issue de la Révolution de février 1848, propose le rachat des chemins de fer et la mise hors jeu des compagnies. C'était un des points importants du programme des socialistes et des républicains. Le 17 mai, ce projet est présenté à l'Assemblée constituante. Il vient en débat à l'Assemblée nationale le 22 juin. M. de Montalembert, porte-parole des conservateurs, agita l'épouvantail de la spoliation : « *Nous assistons, Messieurs, à une tentative déplorable, la guerre déclarée à l'esprit libéral* ». « *Cette loi est le premier anneau de la chaîne, c'est la première porte ouverte à ces utopies fallacieuses que vous déplorez tous, c'est une première brèche faite à ce mur inexpugnable qui, jusqu'à ce jour, a protégé la famille et la société, je dirai même la nature humaine, la nature sociale* ». ⁴ Le débat ne s'achève pas, interrompu par les journées insurrectionnelles de juin.

Le 3 juillet, le général Cavaignac, nouveau chef du



Machine Buddicom tenderisée. Ce type de machines a été construit de 1843 à 1858 pour les chemins de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre. (Carte postale Fleury)

pouvoir exécutif, déclarait à l'Assemblée que le cabinet retire sa proposition de rachat : « *Il ne s'agira plus de rendre à la nation la libre disposition de ses moyens de transport mais d'aider les compagnies à exploiter le monopole* ».

Nous étions passés très près d'une première tentative de nationalisation des voies ferrées !

En Seine Inférieure, à ce moment, se déroule l'affaire des mécaniciens anglais. Recrutés en nombre pour lancer l'exploitation des nouvelles lignes, la quasi-totalité des mécaniciens de la ligne Paris-Le Havre est Anglais. Ces derniers sont mieux payés et bénéficient de meilleures conditions de travail.⁵

Jean Legoy écrit : « *C'est presque par charité que les Anglais emploient des travailleurs français. Une lettre du l'ingénieur français Merton adressée aux entrepreneurs Brassey et Mackenzie, nous le laisse penser. L'ingénieur écrit : « La cherté du pain et le manque d'ouvrage pèsent de tout leur poids sur les classes laborieuses. L'hiver viendrait mettre le comble, à ce désolant état des choses et entraînerait des conséquences incalculables si les administrateurs ne prenaient soin dès ce moment d'opposer quelques remèdes à ces maux. C'est pour réaliser cette pensée, Messieurs, que je vous prie d'employer des ouvriers français aux travaux du chemin de fer* ».

La Société Fraternelle lance un ultimatum fin mai : « *Renvoyez les Anglais ou nous arrêterons le travail* ». Les ouvriers français arrêtent le travail dans les dépôts de Rouen, St Germain, Versailles, Amiens, Boulogne. Drapeau rouge en tête, les ouvriers rouennais marchent sur Sotteville en criant : « *Mort aux Anglais !* ». Les compagnies ne cèdent pas. Le vent tourne à Paris et tout revient comme avant.

Sous le Second empire, il n'est plus parlé de nationalisation. Court bilan en 1870 : la concentration s'est accélérée dans la période: le nombre de compagnies est passé de 27 à 6 : Nord – Ouest – Orléans – Midi – PLM – Est. Les chemins de fer drainent plus de la moitié du tonnage transporté ; aucun point du territoire n'est éloigné de plus de 23 Km d'une voie ferrée. Les chemins de fer ont organisé l'espace industriel. La guerre de 1870 met en évidence l'absence d'uniformisation des structures techniques. Les compagnies, représentées dans le gouvernement versaillais, contribuent au blocus de la capitale et à affamer la Commune de Paris.



Début du 20e siècle: train devant la gare maritime, sur les quais de l'avant-port de Dieppe. (Carte postale — Coll. Gilles Pichavant)

La 3ème République, de 1870 à la grande grève de 1920.

Sous la III^e République, le débat sur les concessions se poursuit. Seuls les partisans de Gambetta et l'Union Républicaine prônent la concentration des chemins de fer dans les mains de l'État.

La Compagnie des Charentes et de Vendée est bientôt en déconfiture. Le 1er août 1876, le ministre des travaux publics dépose un projet de loi ayant pour objet le rachat de leurs concessions à la Compagnie d'Orléans. Les débats à l'Assemblée donnent lieu à une escarmouche sévère entre les tenants des compagnies et les partisans du rachat, dont le nombre grossit. Ces derniers vont jusqu'à déposer une proposition de rachat général des chemins de fer.

Finalement l'État n'a pas d'autre ressource que de racheter les 2615 kilomètres des lignes de la Compagnie d'Orléans. C'est l'origine du 1er réseau d'État réalisé en 1878. C'est ainsi que la majeure partie des voies de la Seine-Maritime entrent dans ce réseau. Mais le gouvernement organise ce réseau, non comme une administration, mais comme une compagnie privée, doté d'un conseil d'administration investi d'attributions analogues à ceux des compagnies. « *Nous espérons avoir ainsi résolu le problème de rendre insensible pour le public, la transmission qui va s'opérer dans les grandes lignes rachetées, comme celle qui s'opérera plus tard quand elles feront retour à l'industrie privée* » écrivent le ministre des travaux publics, Charles de Freycinet, et le ministre des finances, Léon Say.⁶

Au gré des changements de majorité, de plans... en décrets, une alliance momentanée débouche sur le

plan Freycinet (1828-1923), ministre des travaux publics, qui institue les conventions de 1883. Ces dernières régiront les rapports de l'État aux grandes compagnies jusqu'à la création de la SNCF en 1938.

En 1891, les grandes compagnies exploitent 33 878 Km de voies ferrées avec un effectif de 242 445 employés. La perspective de la concurrence automobile se précise par Panhard-Levassor et Peugeot.

A partir des années 1890, les ouvriers des chemins de fer, à l'écart de toutes ces tractations, se rassemblent au sein de Chambres syndicales puis dans des syndicats et font entendre leurs voix. La Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer inscrit, dans ses statuts, la suppression du monopole des compagnies, et la reprise de possession par l'État de toutes les compagnies (1893).

Au début du 20^e siècle comment est envisagée la nationalisation ?

La véritable naissance de l'idée de nationalisation apparaît à la fin du 19^e siècle dans les milieux socialistes. Le congrès ouvrier socialiste de Marseille (1879) « décide que le but des travailleurs doit être la nationalisation des capitaux: mines, chemins de fer, etc. mis ensuite entre les mains de ceux qui les font produire, c'est-à-dire les travailleurs eux-mêmes ».⁷

Dans le statut de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer, adopté en avril 1893, figure: « la suppression du monopôle des compagnies, reprise de possession par l'État de toutes les compagnies de chemin de fer. »

Mais à l'époque peu nombreux sont ceux qui perçoivent une différence entre ces deux conceptions pourtant très différentes.

L'évolution de cette question dans la période 1900-1914, est particulièrement significative dans la mesure où elle concernera principalement une partie des socialistes et le Syndicat national des chemins de fer, appellation que prend la Chambre syndicale en 1895.

« Avant 1914, un courant nationalisateur se manifeste dans le mouvement ouvrier de manière assez bien délimitée : il se situe tout à fait à sa droite, pas tant



La construction des gares modifie l'urbanisme et la vie quotidienne dans les villes. Ici la gare du Havre en 1906. On entrevoit à gauche le cours de la République — (Coll particulière)

d'ailleurs celle du mouvement syndical que celle de la S.F.I.O. d'alors qui n'avait que des rapports lointains avec la classe ouvrière.

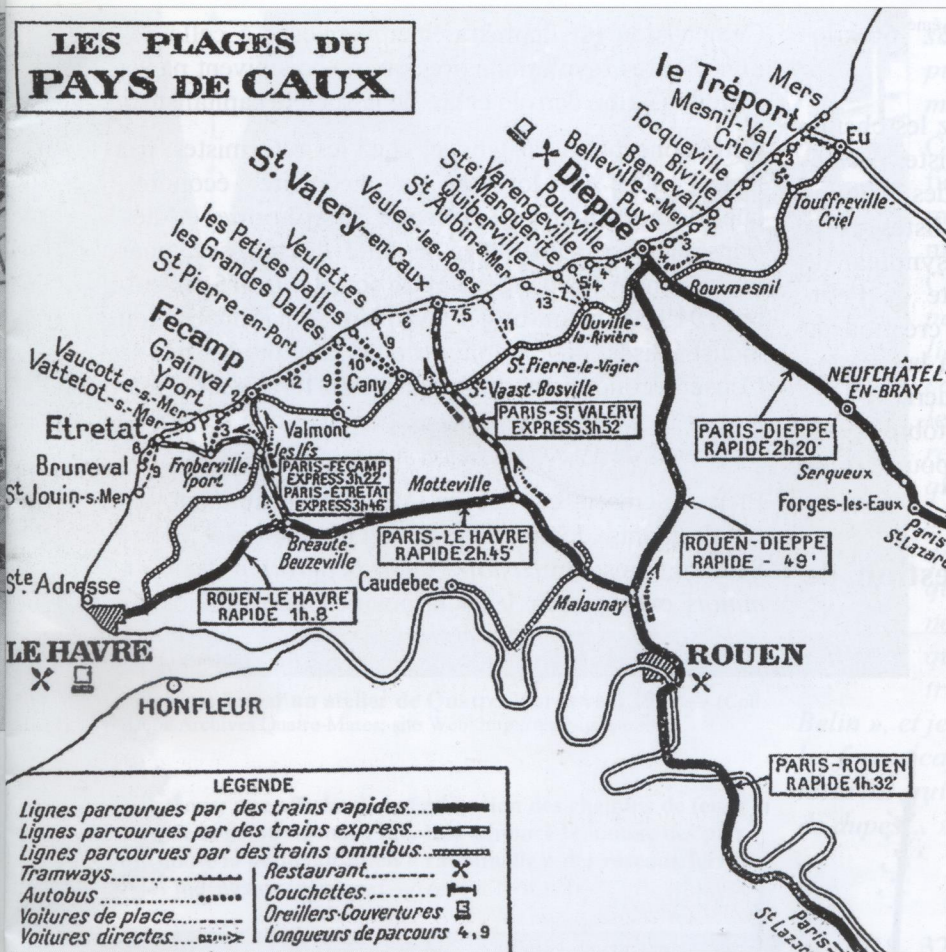
Ce courant, incarné notamment par Albert Thomas, qui sera ministre, et Edgar Milhaud, est ouvertement réformiste, très minoritaire à la S.F.I.O. ; il a tissé toutefois quelques liens avec la Fédération des Cheminots. Les nationalisations sont définies par un certain nombre de modalités encore floues mais significatives. Les nationalisations représentant, par ce courant, le moyen de faire l'économie de la révolution, on pourrait envisager, effectivement, une évolution par une amélioration de la société existante ».⁸

En fait, il s'agit plutôt d'une conception de nationalisation sous la forme d'étatisation, conçue comme une fin en soi, très éloignée de la nationalisation telle qu'on la verra définie plus loin par Pierre Semard. C'est pourquoi le rachat du réseau de l'Ouest par l'État, en 1908, en exacerbe les débats.

Le nouveau secrétaire du syndicat, Marcel Bidegaray, en juin 1909, s'investit totalement sur ce dossier. A l'issue du congrès de 1913, où Albert Thomas, alors député socialiste, était venu y présenter ses conceptions et son action parlementaire, un engagement des syndicats est inscrit dans ses statuts: « il [le syndicat] poursuit auprès des pouvoirs publics le vote de lois intéressant les travailleurs des chemins de fer et notamment la nationalisation des chemins de fer... ».

Au moment où se déclenche le 1^{er} guerre mondiale, on peut relever que l'idée de nationalisation est assez présente dans le milieu syndical des cheminots, beaucoup moins dans les autres corporations ou au

LES PLAGES DU PAYS DE CAUX



Réseau ferré haut normand, au début du 20e siècle. Remarquez les temps de trajet sous traction vapeur. (Carte de 1929).

plan confédéral.

Au plan politique, il en est de même au sein de la SFIO qui restera, jusqu'en 1916, extrêmement réticente à la nationalisation. « *L'influence de Jules Guesde et l'introduction du marxisme se manifestent par l'évocation du préalable de la révolution. On ne nationalise pas avant la révolution dans la mesure où à l'État gendarme, on risque d'ajouter l'État patron et de renforcer ainsi la domination de classe* ». ⁹

Cette approche de la nationalisation est celle du courant révolutionnaire de l'après-guerre. Elle nous fera mieux comprendre la position de Pierre Semard et de Gaston Monmousseau lors de la grève de 1920.

Le conflit 1914/1918 repousse à plus tard l'idée de nationalisation.

Au début du 20e siècle, où en est le développement des chemins de fer dans la Seine Inférieure ?

Au début des années 1900, la haute Normandie est devenue un important nœud ferroviaire. Le réseau Ouest a été racheté par l'Etat, une « ligne de Bretagne » est venue s'ajouter ; en outre une autre ligne

importante, allant vers Amiens, a été construite sous le second Empire. Elle est exploitée par la Compagnie du Nord.

D'importantes structures ont été mises en place. La ville de Rouen compte à elle seule quatre gares : Rouen-Droite (rue verte), Rouen-Nord (Martainville), Rouen-Orléans et Saint-Sever, toutes deux sur la rive gauche. La banlieue est dotée de nombreuses stations : Maromme et Malaunay vers le Havre, Darnétal vers Amiens, et sur la rive gauche Petit et Grand Quevilly, d'un côté, et de l'autre, Saint Etienne du Rouvray, Oissel, et surtout l'important centre de Sotteville où se trouve, comme à Rouen-Nord, un dépôt. Les plus grandes concentrations de personnel sont les ateliers de Sotteville. L'atelier Buddicom qui appartient à l'État, effectue les réparations des wagons et des voitures. Il s'étend en 1919 en absorbant l'atelier Quatre Mares, consacré aux machines. ¹⁰

Dieppe est lui aussi un grand centre des chemins de fer. Depuis le 22 décembre 1873, une deuxième ligne passant par Pontoise, Gournay, Neufchâtel-en-Bray, Arques. En 1874, afin de permettre aux passagers des steamers vers l'Angleterre d'arriver directement au point d'embarquement, une voie a été posée en chaussée entre la gare et l'avant-port. Devant la poissonnerie, la voie oblique à droite pour rejoindre le quai Henry IV où a été construite la gare maritime voyageurs. Une gare maritime marchandises est installée un peu plus loin sur le quai Henry IV. A cette époque, la liaison Dieppe Newhaven est effectuée par des navires à vapeur qui appartiennent à une compagnie, filiale commune des compagnies de chemin de fer anglaise et française. Il existe aussi un grand dépôt de réparation des locomotives.

Il est difficile de déterminer exactement le nombre de cheminots employés. Les compagnies ne compte pas leur personnel par gare mais par ligne ou par arrondissement. Mais un tableau de répartition des employés du réseau de l'État en 1918, donne un effectif de 10420 pour Rouen. Un autre donne 7250 cheminots en 1925. Les ateliers de Sotteville emploient 2620 ouvriers en 1920, dont 75% d'ouvriers qualifiés (tourneurs, menuisiers, chaudronniers, etc.). ¹¹

Les chemins de fer sont un grand succès populaire : une statistique parue en 1912, fait état de 1 050 000 voyageurs partis de la gare du Havre. Parmi eux 81% ont voyagé en 3^{ème} classe, 15% en 2^{ème} Classe et 4% en 1^{ère} Classe, car il existait 3 classes à cette époque. On a compté que chaque voyageur en 3^{ème} classe

parcourt en moyenne 40 kilomètres ; de 2^{ème} 66 kilomètres et de 1^{ère} classe 89 kilomètres ¹²

Il existe une forte tradition syndicale chez les cheminots, qui se double d'une tradition socialiste. Au début du 20^e siècle, de nombreux ouvriers des chemins de fer sont membres des groupes socialistes de la région. Ainsi Blard, futur trésorier du syndicat de Sotteville, appartient à l'Union socialiste de Petit-Quevilly, et Courage, qui participe à la création du syndicat de Sotteville, participe en 1906 à la création du groupe d'Oissel. Les luttes d'avant-guerre 14-18, et en particulier la grève générale d'octobre 1910, avec la répression qui l'a suivie, ont été pour eux un rude apprentissage de la lutte de classes. ¹³

L'après-guerre 14-18 et la question de la nationalisation.

En 1917, nous assistons à la création de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer qui s'affilie à la confédération CGT. Le 1^{er} secrétaire en sera Bidegaray.

Le 25 août 1917, dans un meeting à Sotteville, Bidegaray, secrétaire de la fédération des cheminots, expose la possibilité de mettre en place une nouvelle organisation des transports. La CGT tient de plus en plus à affirmer la place de la classe ouvrière dans la direction de la vie économique du pays. Bidegaray va développer cette idée dans une brochure « *Contre les compagnies, pour la Nation* » qui va circuler à Sotteville.

C'est au Congrès confédéral de Lyon (sept. 1919) qu'apparaît dans les textes la formule « *nationalisation industrielle* » qui prend le pas sur « *le retour à la Nation* ».

Dans ces années d'après-guerre, l'unité n'est pas le point fort de la CGT. A cela deux raisons : tout d'abord, l'union sacrée (lancée par Poincaré en août 1914) que la majorité a, jusqu'au bout, soutenue et pratiquée, et, d'autre part, l'onde de choc de la Révolution russe de 1917. D'où le clivage et les affrontements qui ne feront que s'aggraver entre réformistes majoritaires et révolutionnaires.

Les réformistes se disent que c'est le moment d'appuyer la revendication de nationalisation industrielle ; les compagnies, endettées, seront trop contentes de céder au gouvernement un matériel en partie en ruines, en partie démodé, usé, pour faire des difficultés.

Cette vision est diamétralement opposée à celle des minoritaires révolutionnaires qui ne conçoivent pas la nationalisation dans le cadre de la société capitaliste.

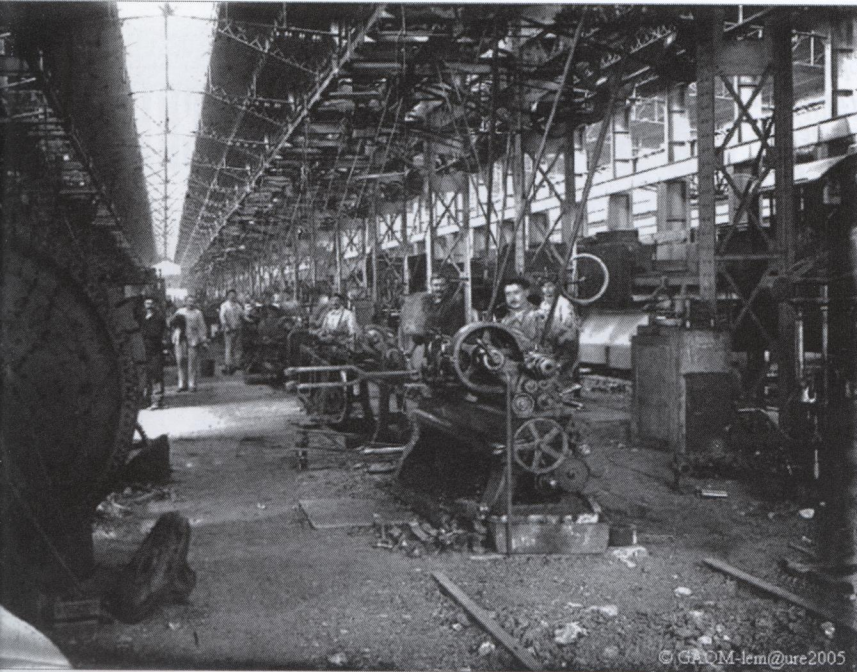
Cette conception est guidée, chez les réformistes, par l'idée que la loi de la nécessité économique (démobilisation, crise de l'économie et des transports) se substitue à la lutte des classes, pour faire avancer le changement de société. Le 15 décembre 1919, un avant-projet socialiste de nationalisation industrialisée des chemins de fer est publié par le Conseil économique du travail. Il est fortement soutenu par la CGT. C'est dans ce contexte que se situent les grèves de 1920 (février et mai).

Pierre Semard et Gaston Monmousseau sont les représentants de la minorité révolutionnaire. Pierre Semard, dans son *Histoire de la Fédération des Cheminots* explique en 1934 la position de la minorité :



Les accidents de trains, toujours spectaculaires et meurtriers défrayent la chronique. Ici celui du 19 juin 1910 à Villepreux.
(Site Gallica, la bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France)

« Nous étions, nous, révolutionnaires, indécis sur les possibilités de nationaliser les chemins de fer en dépossédant les plus puissants des capitalistes de leur gestion directe pour la remettre à l'État. Nous avons, à tort, accepté son introduction dans les mots d'ordre de grève, par discipline syndicale, parce qu'elle figurerait au programme de notre fédération et que notre CGT l'avait introduite dans son programme minimum, en plein accord avec les partis bourgeois dits de gauche, comme un moyen de reconstruire l'économie bourgeoise ébranlée par la guerre. Nous dénoncions alors les chefs réformistes qui faisaient de ce mot d'ordre une revendication exclusivement d'ordre parlementaire, mais sans montrer toute la fausseté et



Ci-dessus: Vue d'un atelier de Quatre-Mares vers 1919 — (Coll. Groupe Archives Quatre-Mares; site Web: <http://www.gaqm.fr/>)

Ci-dessous: une affiche de la Fédération des chemins de fer, à la veille de la grève de mai 1920. Elle dénonce la hausse des prix, et propose la nationalisation « rationnelle » des réseaux ferrés et des moyens de transport — (ADSM 10M 358)

Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer
UNION DES SYNDICATS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT FRANÇAIS
Siège : 42, Rue du Faubourg-Montmartre, - PARIS (9^e)

LA VIE TOUJOURS PLUS CHÈRE

par l'Augmentation des Tarifs des Transports

L'Intérêt de la Nation sacrifié à celui des Grandes Compagnies

Le Public doit être renseigné.

ON L'A TROMPÉ

Il faut qu'il sache que si les Cheminots combattent les augmentations de tarifs, c'est parce qu'elles ont une repercussion formidable sur le coût de la vie, soit d'environ 300 000.
Si elles sont d'abord supportées par le Commerce, ce dernier en fera reprise, avec majoration, les Consommateurs.
Ci-dessous, à titre d'exemples, quelques augmentations produites par les nouveaux tarifs mis en vigueur :

TRANSPORTS DE	Coût hier	Coût aujourd'hui	Augmentation de
VIANDES FRAÎCHES			
De Bressuire à Vaugirard (par 100 kg.), 334 k.	5 95	27 45	461 pour cent
LAIT			
Cherbourg à Bagnolles (par 5.000 litres), 369 l.	111 55	488 15	437 —
SAINDOUX			
De Marseille à Lyon (par 5.000 kg.), 344 k.	107 80	1.244 15	1.154 —
ŒUFS			
Gares du Réseau Nord à Oost (par 8.000 kg.), 700 k.	320 »	1.793 15	560 —
MORUE			
Gares du Réseau Nord à Oost (100.000 kg.), 604 k.	1.700 80	11.327 95	666 —
Eaux MINÉRALES			
Gares du Réseau Est à Paris (par 8.000 kg.), 500 k.	164 »	719 50	438 —
BIÈRE			
Gares du Réseau Nord à Nord (par 7.000 kg.), 300 k.	108 60	493 45	454 —
VINS			
De Bordeaux à Paris-Aux (par 20.000 kg.), 604 k.	360 80	2.391 45	662 —
CIDRES EN FûTS			
De Neuilly-Ouest à Bagnolles (par 500 kg.), 300 k.	7 55	46 25	612 —
SUCRES (P.V. 5)			
Marseille-Bordeaux (par 10.000 kg.), 633 k.	194 30	985 45	507 —

QUI BÉNÉFICIERA DE CES AUGMENTATIONS ?

Les actionnaires de nos grandes Compagnies de Chemins de fer et les Mercantis de tout acabit depuis la Guerre rançonnent le Pays en toute sécurité.
C'est pourquoi les Cheminots affirment que c'est seulement par la **Nationalisation rationnelle des Réseaux ferrés et des moyens de transports** que la situation économique du pays deviendra normale. A une politique de défense des intérêts particuliers, il faut substituer une politique économique.

LE PUBLIC JUGERA.

Il dira s'il approuve un Parlement qui, par son vote se rend complice de cette nouvelle augmentation du coût de la vie, laquelle entraînera pour les travailleurs de nouvelles demandes d'augmentation de salaire.

Est-ce là la Solution !

son caractère utopique et dangereux. Depuis, les événements ont pleinement confirmé la nocivité de ce mot d'ordre ».¹⁴

Cette idée sera jusqu'à la veille de la réunification de la CGT, l'un des axes fondamentaux de la CGTU, que Julien Racamond rappellera avant la réunification de la CGT en 1935: « Nous pensons qu'il n'est pas facile de prévoir une véritable socialisation des industries clé en régime capitaliste et nous ne voudrions pas que les travailleurs s'imaginent avoir fait la révolution économique, sous le prétexte qu'on aurait nationalisé, selon les principes définis dans le plan de la CGT, quelques industries clé. » (...) « Les méthodes qui sont indiquées pour les nationalisations ne nous rassurent même pas du tout, parce que nous y voyons un accommodement entre l'État qui comme le disait « mon ami

Belin », et je l'enregistre, n'est jamais neutre. Et entre les forces capitalistes et le prolétariat, c'est le prolétariat qui, dans la circonstance, ferait un marché de dupes... »¹⁵

Les grèves de 1920.

En 1919, 3200 cheminots sont syndiqués (ateliers et dépôts) à Sotteville et le 1er mai 1919 rassemble plusieurs milliers d'ouvriers brandissant des banderoles en faveur de la révolution russe. L'époque est marquée par la lutte contre la vie chère qui touche l'ensemble de la population.

La grève de février 1920 se déclenche sur des revendications essentiellement liées aux salaires. Déjà énorme pendant la guerre, la hausse des prix ne s'est pas ralentie après l'armistice. Malgré des mois de discussions il n'y a aucun résultat tangible sur les salaires. En plus, les Compagnies veulent reprendre l'acompte de 720F qu'elles avaient dû accorder. La hausse des prix est telle que la revendication du salaire minimum passe de 2400 francs à 3800 francs, sans compter des demandes d'une indemnité de 1800 francs et d'une prime de résidence de 1200 francs. Les directions de réseaux sont loin d'être disposées à satisfaire ces demandes. Avec le retour des mobilisés et la reconversion de l'économie de guerre qui entraînent une montée du chômage, le patronat en profite pour faire pression sur les salaires.

Mais non seulement le gouvernement et les directions sont décidées à ne pas céder sur les salaires, mais le gouvernement n'est pas non plus décidé à nationaliser le secteur privé des chemins de fer. Pire, des bruits de privatisation du secteur d'État courent. Deux ans plus tôt des bruits semblables avaient couru au sujet d'une reprise par Renault, cette fois ce serait Schneider qui s'y intéresserait. Ainsi le « Républicain Rouennais » du 10 janvier écrit-il : « Il est notoire que la produc-

tion des ateliers de réparation des Chemins de fer de l'État en général, et de ceux de Sotteville en particulier est scandaleusement insuffisante et leur remise à l'industrie privée souhaitée par toutes les compétences, s'accomplira fatalement dans un avenir proche ».¹⁶

Le climat du début de 1920 est donc tendu à la veille du congrès fédéral au cours duquel se débat aussi la proposition de la direction fédérale de participer au Comité Directeur des Grands Réseaux. Le Syndicat de Sotteville prend position en assemblée générale, le 21 janvier, dans la salle de l'Eldorado à Sotteville qui réunit 800 syndiqués.¹⁷

Il mandate ses délégués au congrès extraordinaire de la fédération, sur trois points: premièrement, obtenir une réforme des échelles de traitement; deuxièmement, refuser la participation de la fédération aux comités directeur des grands réseaux « et par là même à renforcer la situation précaire de ces réseaux au détriment de la nationalisation nettement déterminée par le congrès fédéral de mai 1919. Et se déclarent prêts à prêter leur concours à toute œuvre de socialisation dûment caractérisée, libérée de l'esprit routinier, paperassier et centralisateur en vigueur dans les grands services publics »; troisièmement, « de défendre les droits acquis dans le réseau, notamment en matière de traitement et de statut ». Enfin, il demande que la CGT « entreprenne une campagne d'actions dans tous le pays en faveur de l'annulation de l'impôt sur les salaires ».¹⁸

A l'opposé, le syndicat de Dieppe donne mandat à ses deux délégués, Arpajou et Dréau, de voter pour la participation au comité directeur des réseaux. Cette question divise donc la fédération.¹⁹

Le congrès fédéral va donner au gouvernement jusqu'au 10 février pour accorder les 3800 francs et le Statut. Le gouvernement et les directions n'ayant répondu, la grève se déclenche rapidement. Elle est massive. La grève commence le 19 février à Villeneuve-Triage en région parisienne, contre le licenciement d'un délégué. La Compagnie PLM lockoute les services en grève: 5000 cheminots parisiens cessent alors le travail.²⁰

Le mouvement s'annonce par des retards de trains dès le 26. La grève générale est décrétée. La grève commence le 29 février dans la région, et s'étend rapidement. Le mouvement apparaît comme une explosion soudaine, l'ordre d'arrêt lancé le soir, la veille d'un week-end, est appliqué dans les heures qui suivent. Le 1er mars, un meeting rassemble 5000 cheminots, autour des divers

FEDERATION NATIONALE des TRAVAILLEURS des CHEMINS DE FER A LA CONSCIENCE DES CHEMINOTS

Dans la lutte engagée et poursuivie si courageusement par les Cheminots, il faut cesser de dire que l'énergie des hommes se retrempe dans la conviction d'être sur la route qui conduit au résultat que nous voulons atteindre :

LA NATIONALISATION INDUSTRIALISEE

Vous avez souffert, vous, les vieux agents dont la carrière s'achève dans une situation mal définie, vous avez donné vos bras et vos connaissances techniques à ceux qui détachent en leurs mains inépuisables un grand service public qui devrait donner au pays la prospérité agricole, industrielle et commerciale.

Il n'y a pas longtemps encore, vos adversaires d'aujourd'hui vous couraient d'éloges.

Ils se dressent maintenant contre vous qui osez affirmer votre idéal social.

CHEMINOTS.

Vous êtes l'âme de la victoire, qui de cet idéal sera une réalité.

Cette victoire, ne fait aucun doute, les heures que nous vivons sont réconfortantes pour la classe ouvrière.

VOUS VAINCREZ pour l'ensemble des travailleurs qui vous comprennent et vous soutiennent.

VOUS VAINCREZ pour vous-mêmes et vos familles. Pas d'échelle de traitement, pas de statut du personnel, pas d'indemnité de résidence véritablement équitables et appliqués en dehors du régime des transports compris enfin par le public, qui n'est pas contre vous.

Les améliorations possibles dans l'avenir sont liées à cette bataille.

Les Chemins de fer ne doivent pas être aux Cheminots !

Ils ne doivent pas non plus appartenir aux barons du rail !

Ils doivent être au Pays.

C'est vous, quand même qui détenez leur fonctionnement. Vous le voulez meilleur. Il sera meilleur demain.

Restez dans la lutte, sans trêve, sans crainte.

Pour votre honneur de Cheminot !

Pour celui de votre Fédération et de la C. G. T. I

La C. G. T. vous soutient, avec elle vous vaincrez !

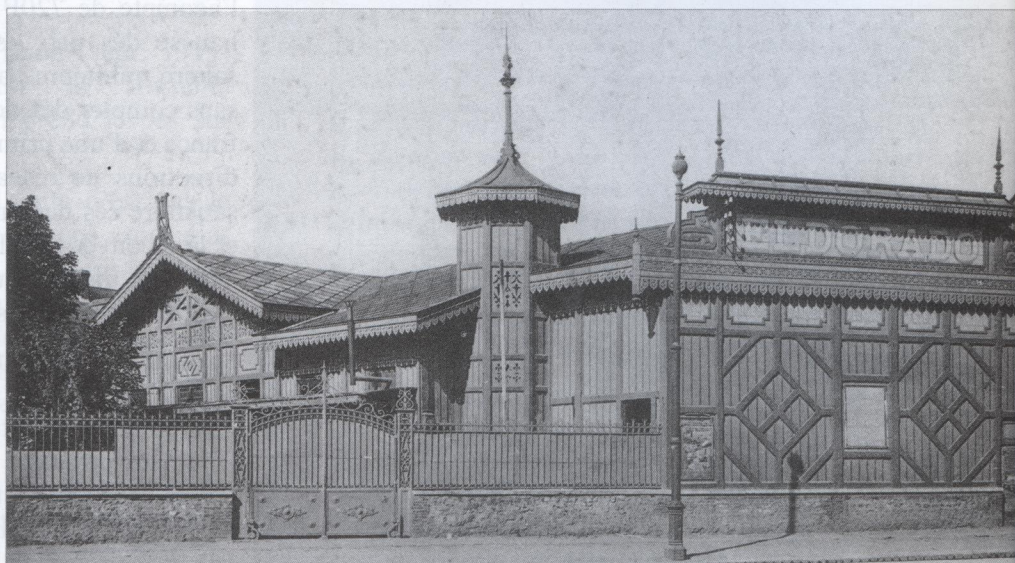
Les secrétaires intermédiaires

LARDEUX

REUTERS

Ci-dessus: affiche de la Fédération des travailleurs des chemins de fer, publiée sans doute en avril 1920 pour la promotion de l'idée de « Nationalisation Industrialisée » (Cahiers de l'HS-CGT-Cheminots N°17, numéro spécial. 3e trimestre 2002)

Ci-dessous: l'Eldorado, à Sotteville, sera le lieu des grandes réunions par temps de pluie, pendant la grève de 1920. Par beau temps les grévistes se réunissent au Bois de la Garenne — (Coll. Gilles Pichavant)



C. P. - 681. - Environs de Rouen. - SOTTEVILLE-les-ROUEN. - L'Eldorado



E. COURAGE
Secrétaire fédéral



BACHELET
Ancien secrétaire-adjoint fédéral

Gustave Émile Courage et Émile Bachelet, cheminots et militants du courant minoritaire du Parti socialiste, deviennent secrétaire et secrétaire adjoint de la fédération de Seine-Maritime en mars 1918. Militants du syndicat de Sotteville, ils sont arrêtés et révoqués lors de la grève de 1920. (Photos, de l'*Encyclopédie Socialiste syndicale et coopérative* de Compère Morel, tome 3, 2ème partie,)

secrétaires de la région rouennaise, de toutes tendances unanimes : Gauthier, Finot, Mallot, Martin.

La grève, après un appel à la reprise le 2, ne se termine effectivement que le 3 mars dans l'après-midi. Elle est annoncée comme étant une demi-victoire, qui paraît rapidement amère. Certes la levée des sanctions et des promesses de réunion de commissions pour la satisfaction des diverses revendications et la mise à l'étude d'un projet de transformation du régime des chemins de fer par le gouvernement sont annoncées, mais les provocations se multiplient. Les non-grévistes de février se voient, par exemple offrir un double salaire, pendant que la répression continue. A Rouen, Gauthier comparait devant le tribunal de Rouen, inculpé de provocation de militaires à la désobéissance dans des buts anarchistes. Il sera finalement acquitté.

Le 16-17-18 et 19 février, au Congrès du Réseau du Havre, Monmousseau parle d'une victoire qui fait honte.

Au congrès fédéral de la salle Japy, à Paris, les 22, 23, 24 avril, le Conseil fédéral est largement condamné, et la motion présentée par Monmousseau l'emporte. Il prend le contrôle de la fédération avec Lévêque et Midol. Le congrès vote à l'unanimité une résolution dont le premier point est la nationalisation, alors que la motion majoritaire de Monmousseau « *condamnait tout programme affirmant des formules définies à l'avance, telle la nationalisation* », et malgré les tentatives de Pierre Semard pour empêcher le congrès de s'engager dans la lutte sur ce mot d'ordre. Il s'agit en fait d'une concession faite à Léon Jouhaux, le secrétaire général de la CGT présent au congrès, pour obte-

nir que la confédération ait le rôle moteur dans le conflit qui va éclater.²¹

La motion appelle aussi à la grève générale, en laissant à la nouvelle direction fédérale le soin d'en fixer la date en concertation avec la Confédération.

La nouvelle commission exécutive fédérale, qui siège sans discontinuer pendant un mois décide la grève générale par 28 voix contre 22, pour le 30 avril à minuit.

L'accord se fait avec la Confédération qui propose d'engager successivement les corporations dans la grève, sous la forme de vagues d'assaut successives, derrière celle des cheminots. Le point de départ doit être le 1er mai. Courage écrit « *Ce beau jour [le 1er mai] de la classe ouvrière qui, à l'instar des camarades de Russie, balayera la bourgeoisie et nationalisera tous les grands services* ». ²²

Mais le gouvernement et le patronat ne restent pas inactifs. Le risque d'être confronté à l'arrêt de travail d'une corporation aussi importante, à l'époque, pour le ravitaillement et la vie économique l'inquiète ; une activité fébrile règne entre les ministères et la préfecture de Rouen. Le préfet obtient l'autorisation, le 28 février, de réquisitionner tous les moyens de transport routier nécessaire. Des enquêtes sont menées pour déterminer les risques de grève par gares et par service, qui mettent, par exemple en évidence le risque, à Rouen-Gauche, d'un manque possible de personnel de traction et d'aiguillage qui risquent de paralyser le trafic. Afin de suppléer au personnel, la préfecture prépare le recrutement de volontaires parmi les « Associations d'Union Civique ». Ces volontaires seront largement dédommages au titre de frais de route et de séjour (20 francs par jour dans le département, c'est à dire près du double du traitement de début d'un cheminot).

Le samedi 1^{er} mai la manifestation rassemble 8 à 10000 personnes. La grève a commencé dès la veille dans les petites gares de la banlieue. Le lundi 90% du personnel des ateliers est en grève, ainsi que 70% de celui des dépôts et des conducteurs, mais comme en février seulement 25% de l'exploitation. Au niveau national il y a bientôt un demi million de grévistes.

La riposte des directions des Compagnies est immédiate. Elles révoquent immédiatement les dirigeants de la fédération, Monmousseau, Lévêque, Dejonchère. Pour les autres grévistes, elle estime que les grévistes sont « *égarés par les excitations* » et leur donnent jusqu'au mardi matin pour « *reprendre le sentiment qu'ils doivent au service public,* » sinon ils seront considérés comme ayant rompu le contrat de travail.

Toute la presse locale dramatise la situation et soutient à fond le gouvernement et les directions des compagnies de chemins de fer, à l'image de l'Impartial de

Liste des agents du Réseau de l'État

en résidence dans le département de Seine Inférieure, révoqués ou rayés des cadres pour faits de grève
en mai 1920 – (ADSM 10M358):

Arrondissement de Rouen — Exploitation

Noms	emplois	résidences	Noms	emplois	résidences	Noms	emplois	résidences
BOURBIER	Facteur	St Etienne	BRICHET	Facteur	Notteville	EGRETEAU	facteur	Le Havre
PILET	Garde-frein	Notteville	ROUX	id	id	BOTTELONDE	id	id
MOREAU	Chef de train	id	ALLAIRE	id	Elbeuf-Saint-Aubin	LECOUR		Motteville
HER	Facteur enreg.	id	BAUDU	Facteur	Le Havre	CHERET	Facteur Enr.	Rouen Droite
HAUT	Facteur chef	id	FOURNIGAULT	Sous-chef d'équipe	id	FLEURENT	Lampiste	Luneray

Plus 9 agents à l'essai (dont les noms ne sont pas donnés)

Arrondissement de Rouen — Traction

Noms	emplois	résidences	Noms	emplois	résidences	Noms	emplois	résidences
FOURRE François	Mécanicien	Le Havre	LAFFARGUE Sylvain	Chauffeur	Dieppe	ARPAJOU Robert	Ajusteur	Dieppe
LEPELTIER Didier	id	Rouen Ouest	SAMSON Mains	id	Notteville	HEURTEAUX Charles	Tourneur	Le Havre
LACHASTRE Louis	id	Notteville	BOULE Adolphe	id	Notteville	BOURG Félix	Ajusteur	Notteville
PERRY André	id.	Dieppe	DUFROS François	id	Le Havre	BOUTBIEN Jean	id	id
AGIER Jean	id	Barentin	CHAIGNAUD Armand	id	id	AUBRY Léon	Maçon	id
LEYMARIE Louis	id	Dieppe	JOSSE Gaétan	id	id	AVEZ Guillaume	Chaudron- nier	id
RACHINEL Louis	id	Fécamp	GUERRIER Pierre	id	id	JEZEQUEL Jules	Ajusteur	Le Havre
GUICHON Paul	id	Notteville	GAUTIER Maurice	Raboteur	Notteville	LESAUVAGE Auguste	Nettoyeur	id
BOUTONNIER Gabriel	id	Le Havre	COATANE Michel	Ajusteur	id	BELLAMY Frédérique	Tourneur	Le Havre

Plus 33 agents à l'essai (dont les noms ne sont pas donnés)

Arrondissement de Rouen — Voies et Bâtiments

NAIL Gustave Chef de district Cany-Barville

Plus 1 agent à l'essai et 7 temporaires (dont les noms ne sont pas mentionnés).

Arrondissement de Notteville — Matériel et Service Électrique

Noms	emplois	résidences	Noms	emplois	résidences	Noms	emplois	résidences
BACHELET	Tourneur	Notteville	BESSIN	Surveillant Tech.	Notteville At.	AVONDE	Surv.Tech.int.	Notteville-At.
COTARD	id	id	ROGER	Chaudronnier en cuivre	id	PANCHOUT	Tourneur	id
COURANT	Ajusteur	id	BOUVET	Commis d'ordre	id	CHEVALIER	Ajusteur	id
DEVIN	Electricien	Rouen SE	DELEAN	Ajusteur	id	COLINARD	id	id
GIBERT	Forgeron d'ent.	Notteville AT	QUESNE	Tourneur	id	EUDES	Fondeur	id
MAUGE	Menuisier	id	CENSIER	Forgeron d'atelier	id	BELLELE	Frappeur	id
BLARD	Traceur	id	MOITET	Ajusteur	id	DUTEURTRE	Manoeuvre	id
RAULIN	Ajusteur	id	BERNE	Chaudronnier en fer	id	MALO	Mouleur en fer	id
RAULIN	Commis d'ordre	Notteville At-QM	FRONTEAUX	CMO	id	BLACTOT	id	id
BOUCHAUD	Serrurier	Notteville At	NOEL	Ajusteur	Notteville At QM	LESEUR	Zingueur	id
BREMAR	Mouleur	id	BRIET	CMO	Notteville At	ROUAS	Serrurier	id
COURAGE	CMO	id	TOUTAIN	Visiteur	Notteville PE	BOUST	CMO	id
BITARD	Manoeuvre	id	MANDON	Frappeur	Notteville At	COURTEILLE	Ajusteur	id
LAVIER	CMO	id	LABARRE	Manoeuvre	id	LEBATTEUX	Surv Tech.	id
LOIE	Ajusteur	Notteville At QM	HARDY	Chaudronnier en cuivre	id	GOHIER	Serrurier	id.
LECOURT	Perceur	Notteville At	LERAY	CMO	id	ALAVOINE	Visiteur	Bréauté-Beuz.

Plus 36 agents à l'essai (dont les noms ne sont pas donnés)

(Suite de la page 13)

Dieppe qui écrit la veille de la grève dans son éditorial : « *Nous touchons au 1er mai. Sera-ce la Révolution ? Interrogent les braves gens. (...) La dictature du prolétariat est incompatible avec la république elle-même. (...) C'est pour mieux démontrer que « la force prime le droit, suivant l'axiome boche, qu'ils font du droit de grève une sorte de droit d'agression et de la grève elle-même acte d'hostilité qui peut comme la guerre faire d'innocentes victimes (...)* »²³

En colonne 4 de la 1^{ère} page, on peut aussi lire un appel du Ministre des travaux public Le Troquer aux cheminots, qui se termine par : « *Je compte sur lui*[le cheminot non gréviste]. *Quant à lui, il peut compter sur les pouvoirs publics pour que la Liberté du travail soit assurée* »

Le gouvernement lance plusieurs mandats d'arrêt contre les dirigeants nationaux qui doivent se cacher, mais Sirolle, puis Monatte (qui n'est pas cheminot mais rédacteur en chef de la Vie Ouvrière) sont arrêtés. Les dirigeants syndicaux arrêtés sont inculpés pour « *complot contre la sûreté intérieure et extérieure de l'État* ». Le 3 mai une descente de police est opérée chez Gautier et Courage, de nombreux documents sont saisis et les deux militants sont incarcérés à la prison Bonne Nouvelle de Rouen, puis transférés à la prison de la Santé. La deuxième semaine voit les positions se durcir.

L'Union départementale CGT lance la grève dans le bâtiment et la métallurgie, qui répondent bien, mais le bureau du syndicat des tramways de Rouen, par contre, reprend le lendemain, entraînant à sa suite toute sa corporation. Les ateliers privés de réparation ferroviaires sont en grève à 90%. Ces renforts permettent de passer le cap du 1^{er} lundi sans difficultés. Il n'y a qu'une trentaine de rentrées aux ateliers et une vingtaine au dépôt de Sotteville.

Au Havre, les cheminots François Fouré, Maurice Gateau et Charles Heurtaux, sont arrêté le 11 mai, avec Louis François, et Émile Alliet de l'Union locale, pour complot contre la Sûreté de l'État. Ils sont révoqués le 14.²⁴

Dans la région rouennaise, après Louis Lachastre et Maurice Gauthier, une première vague de révocations est décidée par les directions. Parmi eux les principaux dirigeants des syndicats locaux : Gustave Courage, Charles Hardy, Gustave Blard, Gaston Raulin et Pillet. Rien qu'à Sotteville ce sont 15 militants, dont Bachelet qui sont révoqués le 12 mai, tandis que le préfet fait fermer la Bourse du Travail de Rouen. Parallèlement le gouvernement entame une procédure de dissolution de la CGT. Les bruits de revente des ateliers repartent de plus belle. Du côté syndical un comité de grève est mis sur pied, mais sa composition est tenue secrète.

Les militants connus ne rentrent plus chez eux. A Dieppe des arrestations de militants sont opérées. Sylvain Laffargue et, André Perry, mécaniciens, Amable Gaygnon, retraité des chemins de fer, et sa fille Eugénie, mais aussi Henri Chassin, délégué de la fédération, de passage à Dieppe. Des militants socialistes sont arrêtés eux aussi : Paul Briard, instituteur, Alfred Roussel, directeur des établissements Robbe. La presse annonce qu'ils auraient voulu constituer un Soviet. Elle fait courir le bruit qu'ils auraient même établi une liste de noms de personnes à arrêter en cas de Révolution.²⁵

La troisième semaine, les chemins de fer sont de plus en plus isolés et les grévistes de moins en moins nombreux. La reprise du travail s'est opérée dans le bâtiment et la métallurgie depuis une semaine, sauf aux établissements Perchot où elle est encore suivie à 50%, mais ces derniers sont directement intéressés par la nationalisation. L'entrée en lutte de toutes les corporations a échoué. Les 14 et 15 mai, les rentrées jusqu'alors peu nombreuses se multiplient à Sotteville : 100 aux ateliers, 21 au dépôt, 11 à l'exploitation. L'assistance aux réunions baisse dangereusement et descend définitivement au dessous de 1000 à Sotteville, alors qu'elles atteignaient 2500 la semaine précédente.

La quatrième semaine le conflit est devenu strictement corporatif et limité aux services de la rive gauche au sud de Rouen. Rouen-Orléans et Rouen St Sever ont repris. La circulation des trains est rétablie. Le 27 mai la Commission Exécutive du syndicat de Sotteville prend acte de la défaite et appelle à la reprise « *Tête haute mais non vaincus* ».²⁶

Au niveau fédéral, les dirigeants réformistes se réinstallent à la place des dirigeants révolutionnaires arrêtés, et ordonnent la reprise du travail le 29 mai.

La grande grève de mai 1920 débouche sur la scission de la CGT : CGT réformiste – CGTU révolutionnaire. Arrestation de 400 militants inculpés de complot contre la sûreté de l'État, dans la majorité appartenant à la tendance révolutionnaire, des dirigeants tels Monmousseau, Midol sont emprisonnés, Semard est révoqué. Au niveau national, près de 20 000 cheminots sont révoqués. On en comptera 177 immédiatement en Seine-Maritime, dont 79 jeunes à l'essai et 7 temporaires, sans compter diverses mesures punitives allant croissantes avec le nombre de jour de grève, les changements de service et les mutations. Dans cette liste, on retrouve tous les dirigeants syndicaux, et nombre de ceux qui, simples militants, prenaient une part active à la vie syndicale.²⁷

La situation de nombreux révoqués est dramatique. Certains comme Lachastre, qui s'établit cafetier, trouvent à se réemployer. Beaucoup ne trouvent d'abord rien, la solidarité qui s'organise, permet de leur verser un secours mensuel. A Sotteville, beaucoup se

font embaucher dans les établissements Perchot, ateliers de réparation privés de chemins de fer, qui s'étendent. Ils comptent bientôt 850 ouvriers, recrutés pour beaucoup parmi les révoqués de mai. La bataille pour la réintégration des révoqués sera au cœur de toutes les luttes jusqu'à la réintégration des derniers, qui ne sera effective qu'en 1937, sous le Front Populaire. Elle sera l'un des éléments essentiels qui conduiront à la réunification syndicale. Les effectifs syndicaux s'effondrent. Rouen État qui avait 900 adhérents en 1919 tombe à 480 en 1921. Sotteville, qui à la même époque en avait 3200 n'en a plus que 1356 en 1921, soit une perte de 57,6%.

Misant sur la division et l'affaiblissement du mouvement syndical, les directions des Compagnies reprennent ce qu'elles avaient lâché en 1919-1920. C'est la chasse aux indemnités : l'indemnité de vie chère de 720 francs est supprimée, les horaires se rallongent, 10 minutes supplémentaires sont effectuées aux ateliers de Quatre-Mares, les huit heures sont remises en cause, et le 14 septembre 1922, leur suppression est votée à la Chambre des députés. L'impôt sur les salaires fait son apparition.

De 1921 au Front populaire et à la création de la SNCF.

L'échec de la grève met en sommeil la revendication de la nationalisation. Elle ne sera reprise que lors de la réunification de la C.G.T. (1935) et par le Front populaire.

La gauche, dans son ensemble, sort affaiblie et le Parlement ne parle plus de nationaliser. Au contraire, des bruits de privatisation du secteur d'État courent. L'État songe à abandonner les ateliers pour charge financière trop lourde mais aussi pour raisons politiques car les ateliers sont des repaires de révolutionnaires ! Sont visés les ateliers de Buddicom qui viennent d'absorber les ateliers de Quatre Mares (Sotteville), Schneider s'y intéresserait. Un sénateur se porte acquéreur des ateliers de Oissel qui lui seront revendus par l'État.

A l'approche du Front populaire, qu'en est-il du réseau ferré ?

Cinq grandes compagnies : Est - Midi - Nord - P.L.M. (Paris Lyon Marseille) P.O. (Paris Orléans) et deux réseaux d'État Ouest et Alsace-Lorraine. Le régime des cinq grandes compagnies a été renouvelé par la convention de 1921, organisant un fonds commun de compensation des excédents et insuffisances des comptes d'exploitations. Mais le déficit va croissant, aggravé par la récession économique de 1931. Le cumul des avances de l'État aux compagnies, au titre de garantie de dividendes, dépasse 30 milliards.



Juillet, 1936: les parisiens débarquent dans une station balnéaire normande pour leurs premiers congés payés. Les chemins de fer seront leur moyen de transport privilégié — (Photothèque IHS-CGT)

Parallèlement, le rail n'est plus le seul moyen de transport rapide terrestre. La Fédération CGT des Cheminots s'explique après l'annonce d'un décret-loi du gouvernement Doumergue, dit de coordination des transports le 16 avril 1934, qui excluait les usagers et les représentants des travailleurs, et après la réunification de novembre 1935 : « *Nous ne pouvons être contre l'automobile pour le rail ; c'est impossible car l'automobile fait vivre, comme le rail, des centaines de milliers de Travailleurs. Il nous faut donc rechercher le point de solidarité avec l'ensemble des ouvriers intéressés afin de défendre nos revendications ouvrières et celles des usagers des transports. (...) Nous sommes pour une coordination entre les divers modes de transport, réalisée pour les besoins et dans l'intérêt des masses travailleuses de notre pays.* »

« *Ce que nous avons à défendre, ce n'est pas le profit des capitalistes du rail et des transports, ce sont les commodités et les besoins des usagers ainsi que les revendications des Cheminots.* » (...)

« *Ce que nous défendons dans le chemin de fer, c'est un grand service public qui devrait être au service du public et non au service d'une oligarchie représentée par les 200 familles qui pillent le pays.* »²⁸

Les élections législatives des 23 avril et 3 mai 1936 portent à la Chambre des députés une majorité de

Front populaire (378 députés). Conformément à cette volonté, Léon Blum (SFIO) accepte de former le premier gouvernement du Front populaire. Il ne rentrera en fonction que le 4 juin.

La Fédération CGT des Cheminots s'impose dans les discussions et les dirigeants des compagnies se voient contraints de mettre en application les accords signés par la Confédération générale de la production et par la CGT, le 7 juin à Matignon. Pierre Semard, l'un des secrétaires de la C.G.T., déclare devant les Cheminots parisiens, le 12 juin : « *Il y a quelque chose de changé dans l'attitude du patronat de droit divin* ».

Les Travailleurs rejoignent en masse les rangs de la CGT qui comptera 4 millions d'adhérents à la fin de 1936.

La question de la nationalisation revient en force et de façon définitive à la fin de 1936. La banderole des cheminots, dans une manifestation de soutien au Front populaire à Rouen proclame : « *La déchéance des compagnies s'impose !* ». ²⁹ Ayant dû accepter les 40 heures, celles-ci tardent à les appliquer, invoquant le manque de main d'œuvre, comme en 1919. Le 18 février 1937 elles sont enfin applicables aux chemins de fer, ce qui entraîne une importante embauche, et la réintégration des derniers révoqués de 1920. Mais en mars, les problèmes d'horaires persistent dans l'exploitation, et les roulants de Sotteville votent un blâme aux Réseaux qui n'ont pas encore appliqué les 40 heures aux chauffeurs, mécaniciens et agents de train.

En même temps qu'ils réclament la déchéance des compagnies, les cheminots interviennent de plus en plus dans la gestion des chemins de fer comme service public, affirmant ainsi le rôle national grandissant de la classe ouvrière. La défense des revendications corporatives est associée à celle des usagers, contre toute hausse des tarifs, mais aussi pour une amélioration de la sécurité des transports. Les interventions sur ces questions viennent des syndicats, mais aussi de la cellule communiste d'entreprise de Rouen-État, particulièrement active en 1936-1937.

Ainsi, les catastrophes ferroviaires telle celle de Châteauneuf-sur-Cher (13 mars 1937, 13 morts) suscitent une vive émotion ; les directions du réseau se dédouanant régulièrement sur le personnel, celui-ci riposte, dénonce l'utilisation des wagons de bois de 3^{ème} classe, qui, coincés entre les voitures métalliques, constituent de véritables « cercueils roulants ». Le 6 décembre, une voiture du dépôt de Rouen-Orléans est victime d'une rupture d'essieu en gare d'Oissel. Les cheminots réclament aussitôt la limitation de la surcharge (qui va de 30 à 50%) et la vitesse des voitures ainsi que le rétablissement du poste de « visiteur », destiné à prévoir de tels accidents. La politique de « rationalisation effrénée », qui a été la marque des années 20 et 30 dans toutes les grandes entreprises et les groupes, et donc dans les chemins de

fer, est ainsi mise en accusation. ³⁰

Le mot d'ordre « **Sécurité contre dividendes** » est largement approuvé.

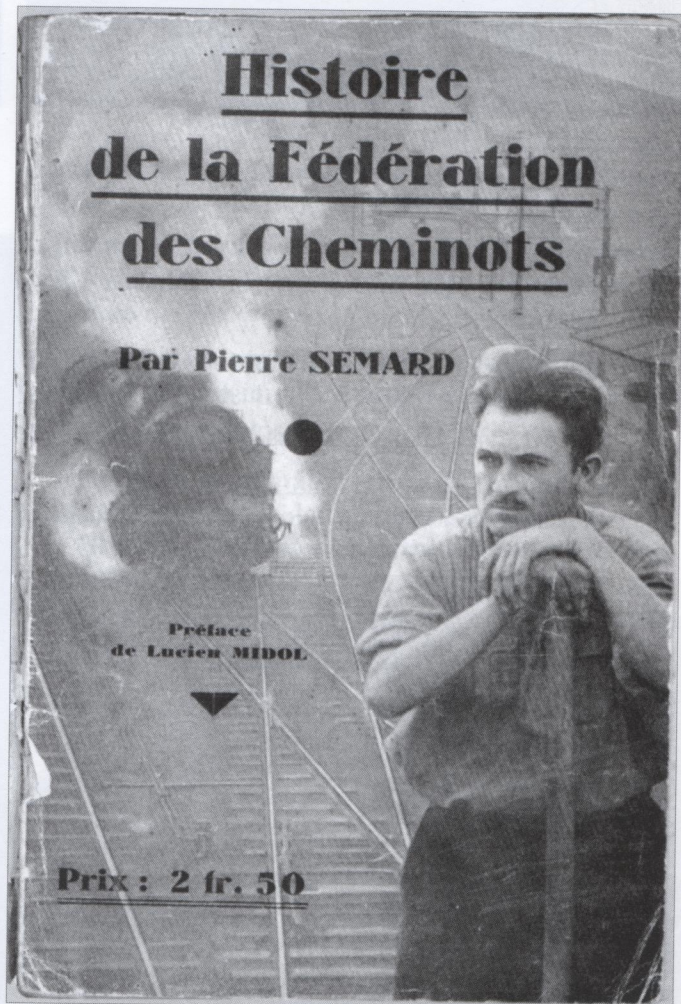
La réforme des chemins de fer: Étatisations ? Ou nationalisation industrielle ?

Dès l'arrivée du Front populaire au pouvoir, la Fédération des Cheminots C.G.T. se préoccupe de la réorganisation des chemins de fer.

Jarrigion et Sémard effectuent des études et la Fédération propose au gouvernement la création d'une véritable Société générale des chemins de fer.

« ...C'est la nationalisation industrielle et non l'étatisation qui a notre faveur. » (...) « [l'étatisation] ne nous paraît pas suffisant[e] à faire passer l'administration et l'exploitation pour des intérêts particuliers ou politiques, à l'administration et à l'exploitation pour des fins d'intérêt général et collectifs.

C'est la raison pour laquelle ne doivent pas être confondus aussi les termes d'étatisation et de nationalisation industrielle.



Couverture de la brochure de Pierre Semard sur l'histoire de la Fédération des cheminots, préfacé par Lucien Midol, édité en 1934. Ce texte a été intégralement republié en 2002, dans le numéro spécial des Cahiers de l'IHS-Cheminots, augmenté de trois contributions de Pierre Semard (juin 1938 à janvier 1939) — (Archives de la fédération CGT des cheminots)

Avec celle-ci se trouverait réalisée, dans la direction et l'exploitation, l'expression organisée des forces sociales qui commandent la vie du pays, parce qu'elle appelle à l'administration de l'État: Les consommateurs, les usagers, d'autre part, avec la représentation des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et enfin les producteurs, par la représentation de la main d'œuvre ouvrière et de techniciens. »³¹

Pour la Fédération, le Conseil d'Administration de cette nouvelle société devrait être composé d'une forte majorité des représentants de l'État, des usagers et du Personnel et seulement d'une minorité de représentants des actionnaires privés.

La réforme complète du régime des chemins de fer est en élaboration et discussion au sein du gouvernement, même si la nationalisation ne fait pas partie du programme du gouvernement. Elle sera finalement approuvée le 31 août 1937, mais dans un contexte particulier d'affaiblissement du Front Populaire.

Mais la situation politique dans le pays évolue rapidement et pas dans un sens progressiste. Pour bien comprendre, il est bon de préciser le changement :

- Le 13 février 1937, Blum estime qu'une pause économique et sociale s'impose.
- Le 21 juin 1937, Blum démissionne, remplacé par Chautemps (radical socialiste).
- Le 31 août 1937, prononciation de la nationalisation des chemins de fer.
- Mi janvier 1938, nouveau gouvernement qui ne comporte plus de ministres socialistes. Chautemps réforme le ministère.
- Le 10 mars 1938, Chautemps démissionne, est remplacé par Blum (2^{ème} ministère) le 16 mars.
- Le 10 avril 1938, Blum est renversé; retour de

Daladier.

Qu'advient-il de ces propositions de réorganisations des chemins de fer ?

Elles subissent le sort réservé aux acquis du Front populaire. Le patronat français, un moment désarmé, s'organise, encouragé par le manque d'énergie du gouvernement. Il multiplie les obstacles (fuite des capitaux, sabotage de la production, chômage, ...). Le Front Populaire se meurt de l'inconséquence de ses dirigeants, du refus de s'appuyer sur les masses populaires.

Le gouvernement du radical Chautemps poursuit en secret les discussions sur la réorganisation de l'administration des chemins de fer. Les négociations, auxquelles participent Henri Queuille (1884-1970 – Ministre des travaux publics), Jacques Rueff (Financier), Grumand (futur président du C.A. de la nouvelle société), René Mayer (Représentant des compagnies) se terminent dans la nuit du 31 août 1937.

Les conditions, propices à une véritable négociation, existaient fin 1936. A n'en pas douter, le climat social était nettement meilleur qu'en 1937. A partir du moment où Blum préconise la pause, c'en est fini des espoirs de la Fédération Nationale.

La création de la SNCF, en 1938, n'était pas une nationalisation !

En effet, l'accord du 31 août, portant création de la S.N.C.F. à dater du 1^{er} janvier 1938, proroge les droits des actionnaires jusqu'en 1982 et leur alloue une indemnité d'éviction de 695 millions à laquelle s'ajoutent les intérêts à courir. Nous sommes loin de la déchéance réclamée par les partis Socialiste, Communiste et la CGT.

Par cet accord, la nouvelle configuration des chemins de fer, au sein de la SNCF se trouve être la suivante : Cinq régions : Ouest ; Sud-Ouest ; Sud-Est ; Nord ; Est.

Qu'en est-il de la coordination des moyens de transport ?

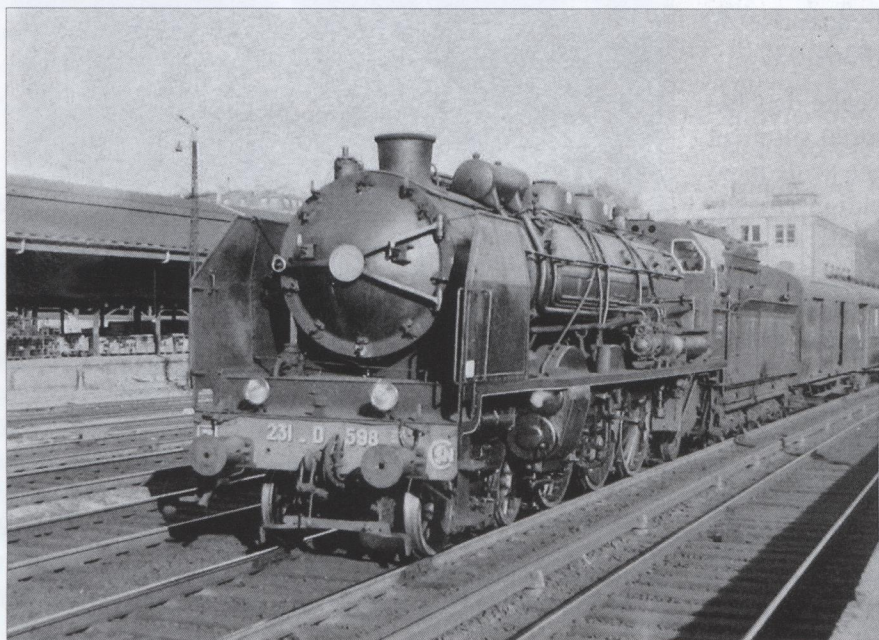
Le développement du transport routier a été anarchique et désordonné. Leur réglementation est nulle ou insuffisante. Il n'existe pas de véritables statuts pour leur Personnel.

Les objectifs d'une véritable coordination auraient dû être ceux que la Fédération CGT des cheminots préconisait :

- Réaliser une judicieuse répartition du trafic entre les différents mo-

(Suite page 20)

1960: La 231 D 598 en tête d'un express du soir pour Rouen et Le Havre — (Site Web: <http://photochemindefer.free.fr/>)





La Bête humaine, film français réalisé par Jean Renoir, est sorti sur les écrans en 1938, année de la création de la SNCF. Film mythique, adapté du roman d'Émile Zola, publié en 1890, la Bête humaine est le dix-septième volume de la série *Les Rougon-Macquart*.

L'histoire se déroule tout au long de la ligne Paris-Le Havre. Le film entier se passe dans l'univers des chemins de fer.

Acteurs principaux: Jean Gabin, Simone Simon, Fernand Ledoux, Julien Carette, Blanchette Brunoy, et Jean Renoir dans le rôle de Cabuche, le Braconnier



(Suite de la page 18)

des de transport, de manière à desservir les populations rapidement et aux conditions les meilleures.

– Réaliser l'égalité de traitement entre les différents modes de transport ce qui supposait :

- ♦ Les mêmes obligations en tant que service public,
- ♦ Des obligations fiscales équivalentes,
- ♦ Un régime tarifaire réalisant la parité ou des conditions équivalentes,
- ♦ Un statut du Personnel routier comportant l'application des lois sociales.

La plupart de ces dispositions restent à réaliser encore aujourd'hui.

Même si le Conseil Fédéral des 27 et 28 septembre 1937 apporte un jugement assez équilibré sur la loi, la résolution pointe les faiblesses du texte: « ... la nouvelle convention passée entre le gouvernement et les représentant des grandes compagnies comporte d'importantes lacunes et imperfections. Cette convention laisse, en effet, notamment aux administrateurs des réseaux — dont elle consolide les intérêts — une place trop prépondérante dans les organismes de gestion et de direction de la Société Nationale, cependant qu'elle donne une représentation faible et incomplète au personnel ».

Et, dans son intervention au Congrès fédéral du 27 juin 1938, Pierre Semard précise : « Nous n'avons pas eu d'illusion à la constitution de la SNCF. Nous avons été obligé de les combattre chez certains camarades. **Ce n'est pas nous qui avons parlé de nationalisation quand on a créé la Société nationale. La nationalisation reste à réaliser.** (...) Nous avons dit que la SNCF pouvait être une étape dans la voie de la nationalisation, mais que sa faillite serait un recul certain ».³²

Car les anciennes sociétés vont conserver 49% des actions de la nouvelle société, et se reconvertir en holdings et société financières, « valorisant notamment le domaine privé qui avait échappé à la nationalisation, tandis que la SNCF vivra continûment les ambiguïtés de son statut hybride de société régie par le Code du commerce, mais aussi société sous tutelle d'un État patron, malthusien et interventionniste ».³³

Laissons la conclusion à Pierre Semard, secrétaire de la fédération C.G.T. des Cheminots, lors d'un exposé



Locomotive 141 à la traction d'un train de voyageur, à la grande époque de la vapeur à la SNCF; à toute vapeur vers Paris Saint Lazare — Site Web: <http://photochemindefer.free.fr/>

fait à la conférence d'information du 31 mai 1939 à la Maison de la Chimie à Paris:

(...) « **Il fallait nationaliser les chemins de fer** »

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

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

Notre CGT a dit excellemment qu'une entreprise est nationalisée lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté, et qu'elle n'a d'autres buts que de procurer aux consommateurs, le maximum d'utilité et d'économie.

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

Sources :

- Les Cheminots de la région de Rouen 1914/1939 - de Boris Lecoer, Université de Rouen, Thèse, 1981.

- De l'idée de nationalisation à la SNCF, de Pierre Vincent, IHS-CGT Cheminots, novembre 1997.

(Suite page 22)

Repères

sur les Nationalisations.

A notre époque où le terme de Nationalisation est galvaudé — utilisé, par exemple, pour qualifier les étatisations ou les prises de participations de l'État nord-américain dans les banques — il nous a semblé utile de revenir sur quelques définitions.

Prise de participation (de l'État) et « économie mixte »:

Une prise de participation de l'État dans une entreprise, fût-elle majoritaire, **n'est pas une nationalisation.**

L'entreprise a toujours un capital. L'État n'est qu'un actionnaire parmi d'autres. Il se comporte comme tout actionnaire, et recherche la rentabilité du capital qu'il y a investi. L'entreprise reste gérée comme une entreprise privée, c'est-à-dire que son objectif est la recherche du profit maximum, et non la satisfaction des besoins.

Pour ses promoteurs, ce choix n'est que temporaire, comme nous l'avons lu page 7 dans la bouche des ministres de la 3ème République Freycinet et Léon Say : *« Nous espérons avoir ainsi résolu le problème de rendre insensible, pour le public, la transmission qui va s'opérer dans les grandes lignes [de chemins de fer] rachetées, comme celle qui s'opérera plus tard quand elles feront retour à l'industrie privée ».*

Il s'agit donc de passer un cap, celui de la faillite de la société privée, dans lequel l'État n'investit que dans le but de relayer l'actionnaire défaillant, en s'attachant à ne pas faire la démonstrations que ce mode de gestion est meilleur que le précédent. Il s'agit de redresser l'entreprise et de s'en retirer le plus rapidement possible en revendant les parts achetées.

C'est cette forme de société d'économie mixte que prendra la SNCF de 1938 à 1982, date où elle sera étatisée, c'est-à-dire que la totalité du capital appartiendra à l'État.

Étatisation (ou administration d'État) :

Voilà une conception française très ancienne de l'implication de l'État dans des secteurs économiques délaissés par le capital privé. Elle date au moins de Colbert, et peut-être est-elle plus ancienne encore.

Pourquoi le capital privé de s'y intéresse-t-il pas, obligeant l'État à se substituer à lui ? Parce que pour développer certaines activités, il est nécessaire d'investir des sommes si colossales, avec un taux de rentabilité initialement si extrêmement faible, voire sans rentabilité du tout, que les investisseurs privés renoncent à le faire. Pourtant les besoins existent qui rendent nécessaire l'intervention de l'État.

Les premières conceptions de ce type d'organisation ont été développées sous l'ancien régime, dans le secteur de la défense nationale, comme les arsenaux, ou dans le secteur des finances publiques, comme les manufactures de tabacs. Elles permettront, au 20e siècle par exemple, le développement du téléphone dans le cadre de l'administration des PTT.

Ce ne sont pas des nationalisations au sens propre. Car leur gestion n'est pas démocratique au sens où, ni le personnel, ni les usagers ou les consommateurs, ni même les citoyens ne peuvent intervenir directement dans la gestion.

Ces entreprises sont cependant des entreprises sans capital au sens propre du terme. Par exemple, à la suite de la décision « d'ouvrir le capital » de France Telecom, il faudra véritablement et expressément le créer. Une vaste opération d'estimation de la valeur de l'entreprise mobilisera ses services pendant de longs mois pendant l'année 1997. Cela s'avérera si complexe et si exorbitant qu'il faudra abandonner l'exercice. Le prix de France Telecom sera finalement défini en rapport à ce que le marché pouvait absorber, et non en fonction de sa véritable valeur.

Les statuts des personnels y ont pris historiquement des formes diverses. Initialement proches de ceux du secteur privé, les luttes des salariés de la fin du 19e siècle et dans le 1ère moitié du 20e, ont permis d'obtenir des Statuts particuliers publiés par décrets ministériels (Arsenaux, Tabacs, etc.), voire le Statut de la Fonction publique (PTT).

Nationalisation (ou socialisation, ou re-appropriation publique).

Une nationalisation, la vraie, c'est l'expropriation des grandes sociétés privées pour en confier la gestion à la collectivité, c'est à dire à la Nation tout entière.

De ce fait, cela veut dire qu'il y a effacement du capital tel qu'il existe aujourd'hui, mais aussi démocratisation de la gestion. L'objectif premier de l'entreprise n'est alors plus de réaliser des profits, mais de satisfaire les besoins.

Pierre Semard définit la chose comme ceci, dans une Conférence d'Information, tenue le 31 mai 1939 à la maison de la Chimie à Paris: *« La nationalisation n'est pas, comme certains le pensent ou le disent, l'étatisation, c'est-à-dire la gestion par l'État, mais une gestion réalisée par les représentants des grandes collectivités, des usagers, du personnel, et de l'État. »*

Et il précise: *« Notre Confédération Générale du Travail a dit excellemment: « qu'une grande entreprise est NATIONALISÉE (sic) lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté et qu'elle n'a d'autre but que de procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie. »*

« Nous déclarons encore que l'État ne doit pas être à la fois propriétaire et gestionnaire.

« Cette gestion doit appartenir à un organisme particulier, au sein duquel l'État s'assure une représentation déterminée. »

Il s'agit, en fait, d'empêcher concrètement que le Ministre des finances ne domine — ni ne pollue — sa gestion.

On le voit, on est ici très loin de la confusion actuelle autour du terme « nationalisation ».

Il est vrai que les trois dernières décennies ont contribué à un certain affadissement du terme, au point d'ailleurs que certaines fédérations de la CGT ont choisi de lui préférer une nouvelle expression pour en redéfinir les contours: la « réappropriation publique ». Qu'en pensez-vous ?

Gilles Pichavant

Repères

sur les Nationalisations.

A notre époque où le terme de Nationalisation est galvaudé — utilisé, par exemple, pour qualifier les étatisations ou les prises de participations de l'État nord-américain dans les banques — il nous a semblé utile de revenir sur quelques définitions.

Prise de participation (de l'État) et « économie mixte »:

Une prise de participation de l'État dans une entreprise, fût-elle majoritaire, **n'est pas une nationalisation.**

L'entreprise a toujours un capital. L'État n'est qu'un actionnaire parmi d'autres. Il se comporte comme tout actionnaire, et recherche la rentabilité du capital qu'il y a investi. L'entreprise reste gérée comme une entreprise privée, c'est-à-dire que son objectif est la recherche du profit maximum, et non la satisfaction des besoins.

Pour ses promoteurs, ce choix n'est que temporaire, comme nous l'avons lu page 7 dans la bouche des ministres de la 3ème République Freycinet et Léon Say : « *Nous espérons avoir ainsi résolu le problème de rendre insensibile, pour le public, la transmission qui va s'opérer dans les grandes lignes [de chemins de fer] rachetées, comme celle qui s'opérera plus tard quand elles feront retour à l'industrie privée.* »

Il s'agit donc de passer un cap, celui de la faillite de la société privée, dans lequel l'État n'investit que dans le but de relayer l'actionnaire défaillant, en s'attachant à ne pas faire la démonstrations que ce mode de gestion est meilleur que le précédent. Il s'agit de redresser l'entreprise et de s'en retirer le plus rapidement possible en revendant les parts achetées.

C'est cette forme de société d'économie mixte que prendra la SNCF de 1938 à 1982, date où elle sera étatisée, c'est-à-dire que la totalité du capital appartiendra à l'État.

Étatisation (ou administration d'État) :

Voilà une conception française très ancienne de l'implication de l'État dans des secteurs économiques délaissés par le capital privé. Elle date au moins de Colbert, et peut-être est-elle plus ancienne encore.

Pourquoi le capital privé de s'y intéresse-t-il pas, obligeant l'État à se substituer à lui ? Parce que pour développer certaines activités, il est nécessaire d'investir des sommes si colossales, avec un taux de rentabilité initialement si extrêmement faible, voire sans rentabilité du tout, que les investisseurs privés renoncent à le faire. Pourtant les besoins existent qui rendent nécessaire l'intervention de l'État.

Les premières conceptions de ce type d'organisation ont été développées sous l'ancien régime, dans le secteur de la défense nationale, comme les arsenaux, ou dans le secteur des finances publiques, comme les manufactures de tabacs. Elles permettront, au 20e siècle par exemple, le développement du téléphone dans le cadre de l'administration des PTT.

Ce ne sont pas des nationalisations au sens propre. Car leur gestion n'est pas démocratique au sens où, ni le personnel, ni les usagers ou les consommateurs, ni même les citoyens ne peuvent intervenir directement dans la gestion.

Ces entreprises sont cependant des entreprises sans capital au sens propre du terme. Par exemple, à la suite de la décision « *d'ouvrir le capital* » de France Telecom, il faudra véritablement et expressément le créer. Une vaste opération d'estimation de la valeur de l'entreprise mobilisera ses services pendant de longs mois pendant l'année 1997. Cela s'avérera si complexe et si exorbitant qu'il faudra abandonner l'exercice. Le prix de France Telecom sera finalement défini en rapport à ce que le marché pouvait absorber, et non en fonction de sa véritable valeur.

Les statuts des personnels y ont pris historiquement des formes diverses. Initialement proches de ceux du secteur privé, les luttes des salariés de la fin du 19e siècle et dans le 1ère moitié du 20e, ont permis d'obtenir des Statuts particuliers publiés par décrets ministériels (Arsenaux, Tabacs, etc.), voire le Statut de la Fonction publique (PTT).

Nationalisation (ou socialisation, ou re-appropriation publique).

Une nationalisation, la vraie, c'est l'expropriation des grandes sociétés privées pour en confier la gestion à la collectivité, c'est à dire à la Nation tout entière.

De ce fait, cela veut dire qu'il y a effacement du capital tel qu'il existe aujourd'hui, mais aussi démocratisation de la gestion. L'objectif premier de l'entreprise n'est alors plus de réaliser des profits, mais de satisfaire les besoins.

Pierre Semard définit la chose comme ceci, dans une Conférence d'Information, tenue le 31 mai 1939 à la maison de la Chimie à Paris: « *La nationalisation n'est pas, comme certains le pensent ou le disent, l'étatisation, c'est-à-dire la gestion par l'État, mais une gestion réalisée par les représentants des grandes collectivités, des usagers, du personnel, et de l'État.* »

Et il précise: « *Notre Confédération Générale du Travail a dit excellemment: « qu'une grande entreprise est NATIONALISEE (sic) lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté et qu'elle n'a d'autre but que de procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie.* »

« *Nous déclarons encore que l'État ne doit pas être à la fois propriétaire et gestionnaire.*

« *Cette gestion doit appartenir à un organisme particulier, au sein duquel l'État s'assure une représentation déterminée.* »

Il s'agit, en fait, d'empêcher concrètement que le Ministre des finances ne domine — ni ne pollue — sa gestion.

On le voit, on est ici très loin de la confusion actuelle autour du terme « nationalisation ».

Il est vrai que les trois dernières décennies ont contribué à un certain affadissement du terme, au point d'ailleurs que certaines fédérations de la CGT ont choisi de lui préférer une nouvelle expression pour en redéfinir les contours: la « réappropriation publique ». Qu'en pensez-vous ?

Gilles Pichavant

Repères

sur les Nationalisations.

A notre époque où le terme de Nationalisation est galvaudé — utilisé, par exemple, pour qualifier les étatisations ou les prises de participations de l'État nord-américain dans les banques — il nous a semblé utile de revenir sur quelques définitions.

Prise de participation (de l'État) et « économie mixte »:

Une prise de participation de l'État dans une entreprise, fût-elle majoritaire, **n'est pas une nationalisation.**

L'entreprise a toujours un capital. L'État n'est qu'un actionnaire parmi d'autres. Il se comporte comme tout actionnaire, et recherche la rentabilité du capital qu'il y a investi. L'entreprise reste gérée comme une entreprise privée, c'est-à-dire que son objectif est la recherche du profit maximum, et non la satisfaction des besoins.

Pour ses promoteurs, ce choix n'est que temporaire, comme nous l'avons lu page 7 dans la bouche des ministres de la 3ème République Freycinet et Léon Say : « *Nous espérons avoir ainsi résolu le problème de rendre insensible, pour le public, la transmission qui va s'opérer dans les grandes lignes [de chemins de fer] rachetées, comme celle qui s'opérera plus tard quand elles feront retour à l'industrie privée* ».

Il s'agit donc de passer un cap, celui de la faillite de la société privée, dans lequel l'État n'investit que dans le but de relayer l'actionnaire défaillant, en s'attachant à ne pas faire la démonstrations que ce mode de gestion est meilleur que le précédent. Il s'agit de redresser l'entreprise et de s'en retirer le plus rapidement possible en revendant les parts achetées.

C'est cette forme de société d'économie mixte que prendra la SNCF de 1938 à 1982, date où elle sera étatisée, c'est-à-dire que la totalité du capital appartiendra à l'État.

Étatisation (ou administration d'État) :

Voilà une conception française très ancienne de l'implication de l'État dans des secteurs économiques délaissés par le capital privé. Elle date au moins de Colbert, et peut-être est-elle plus ancienne encore.

Pourquoi le capital privé de s'y intéresse-t-il pas, obligeant l'État à se substituer à lui ? Parce que pour développer certaines activités, il est nécessaire d'investir des sommes si colossales, avec un taux de rentabilité initialement si extrêmement faible, voire sans rentabilité du tout, que les investisseurs privés renoncent à le faire. Pourtant les besoins existent qui rendent nécessaire l'intervention de l'État.

Les premières conceptions de ce type d'organisation ont été développées sous l'ancien régime, dans le secteur de la défense nationale, comme les arsenaux, ou dans le secteur des finances publiques, comme les manufactures de tabacs. Elles permettront, au 20e siècle par exemple, le développement du téléphone dans le cadre de l'administration des PTT.

Ce ne sont pas des nationalisations au sens propre. Car leur gestion n'est pas démocratique au sens où, ni le personnel, ni les usagers ou les consommateurs, ni même les citoyens ne peuvent intervenir directement dans la gestion.

Ces entreprises sont cependant des entreprises sans capital au sens propre du terme. Par exemple, à la suite de la décision « *d'ouvrir le capital* » de France Telecom, il faudra véritablement et expressément le créer. Une vaste opération d'estimation de la valeur de l'entreprise mobilisera ses services pendant de longs mois pendant l'année 1997. Cela s'avérera si complexe et si exorbitant qu'il faudra abandonner l'exercice. Le prix de France Telecom sera finalement défini en rapport à ce que le marché pouvait absorber, et non en fonction de sa véritable valeur.

Les statuts des personnels y ont pris historiquement des formes diverses. Initialement proches de ceux du secteur privé, les luttes des salariés de la fin du 19e siècle et dans le 1ère moitié du 20e, ont permis d'obtenir des Statuts particuliers publiés par décrets ministériels (Arsenaux, Tabacs, etc.), voire le Statut de la Fonction publique (PTT).

Nationalisation (ou socialisation, ou re-appropriation publique).

Une nationalisation, la vraie, c'est l'expropriation des grandes sociétés privées pour en confier la gestion à la collectivité, c'est à dire à la Nation tout entière.

De ce fait, cela veut dire qu'il y a effacement du capital tel qu'il existe aujourd'hui, mais aussi démocratisation de la gestion. L'objectif premier de l'entreprise n'est alors plus de réaliser des profits, mais de satisfaire les besoins.

Pierre Semard définit la chose comme ceci, dans une Conférence d'Information, tenue le 31 mai 1939 à la maison de la Chimie à Paris: « *La nationalisation n'est pas, comme certains le pensent ou le disent, l'étatisation, c'est-à-dire la gestion par l'État, mais une gestion réalisée par les représentants des grandes collectivités, des usagers, du personnel, et de l'État.* »

Et il précise: « *Notre Confédération Générale du Travail a dit excellemment: « qu'une grande entreprise est NATIONALISÉE (sic) lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté et qu'elle n'a d'autre but que de procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie.* »

« *Nous déclarons encore que l'État ne doit pas être à la fois propriétaire et gestionnaire.*

« *Cette gestion doit appartenir à un organisme particulier, au sein duquel l'État s'assure une représentation déterminée.* »

Il s'agit, en fait, d'empêcher concrètement que le Ministre des finances ne domine — ni ne pollue — sa gestion.

On le voit, on est ici très loin de la confusion actuelle autour du terme « nationalisation ».

Il est vrai que les trois dernières décennies ont contribué à un certain affadissement du terme, au point d'ailleurs que certaines fédérations de la CGT ont choisi de lui préférer une nouvelle expression pour en redéfinir les contours: la « réappropriation publique ». Qu'en pensez-vous ?

Gilles Pichavant

(Suite de la page 20)

- *Les Cheminots dans l'histoire sociale de France*, de Joseph Jaquet, Éditions Sociales, 1967.

- *Les Cahiers de l'IHS-CGT Cheminots — Spécial n°17*, troisième trimestre 2002.

- *Histoire de la Fédération des Cheminots*, de Pierre Semard, Mi-mai 1934.

- *Les Cheminots, on s'en fait tout une histoire*, de Nicole Parutto, IHS-CGT Cheminots, novembre 1997.

- *Encyclopédie socialiste syndicale et coopérative de l'Internationale ouvrière*, publiée sous la direction technique de Compère Morel, tome 3, les Fédérations, 2ème partie, Aristide Quillet éditeur, 1921.

Notes:

1- *Le Peuple du Havre et son histoire, du négoce à l'industrie (1800-1914)*, de Jean Legoy.

2- note 59 u livre de Jean Legois: AMH — FM—Série Q2, chemins de fer de Paris au Havre, liasse 7.

3- Journal du Havre, 8 juillet 1846.

4- *Recueil de documents relatifs à l'histoire parlementaire des chemins de fer*, Schlemmer et Bonneau 1898, p.118, note 11 de *Les syndicats dans les chemins de fer en France (1890-1910)*, Élie Fruit, Les éditions ouvrières, 11/09/1979.

5- *Vers le syndicat national, Naissance de la société cheminote, 1848 — 1851*, Institut d'histoire sociale de la fédération CGT des cheminots, novembre 1997.

6- *Recueil de documents relatifs à l'histoire parlementaire des chemins de fer*, Schlemmer et Bonneau 1898, p 24.

7- *Vers le syndicat national (2), 1878 — 1887*, Institut d'histoire sociale de la fédération CGT des cheminots, novembre 1997, p 6.

8- *La CGT, la CGT-U et les nationalisations — Colloque IHS-CGT des 4 et 5 décembre 1986*, Contribution de Michel Margairaz.

9- *ibid.*

10- *Les cheminots dans la région de Rouen de 1914 à 1939*, Mémoire de maîtrise de Boris Lecoeur, 1981, Université de Rouen.

11- *ibid.*

12- Jean Legoy, ouvrage cité, note 67: F.Risson, et A. Chevalier — *Étude géographique de la Seine Inférieure* — P. Duval. Elbeuf, 1913.

13- Boris Lecoeur, ouvrage cité.

14- *Histoire de la Fédération de cheminots*, - Pierre Semard, 1934 — Numéro spécial Cahiers de l'Institut CGT d'histoire sociale de la Fédération des Cheminots, N°17, 3e trimestre 2002.

15- Intervention de Julien Racamond, au nom de la CGTU, au congrès de réunification de la CGT à Toulouse, 2/5 mars 1936.

16- *Les cheminots dans la région de Rouen de 1914 à 1939*, Mémoire de maîtrise de Boris Lecoeur, 1981, chapitre 8, Université de Rouen; note (2) ADSM, 1 MP 3259.

17- Le dossier 10M358 aux Archives départementales de Seine-Maritime fournit une liste de 177 noms pour l'en-

semble du département de la Seine-Maritime, sous la forme de deux documents distincts qui fournissent les mêmes noms. Nous n'avons pas pu vérifier le chiffre de 197 révoqués, rien que sur le site de Sotteville, que l'on retrouve publié ici où là, ni le chiffre de 300 pour l'ensemble de la Seine-Maritime.

18- *idem* note 17.

19- *idem* note 17.

20- *Histoire de la fédération CGT des PTT (1672-1946)*, Georges Frischman, éditions sociales, 1969.

21- *Les Cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Joseph Jaquet, Éditions Sociales, 1967.

22- *Les cheminots dans la région de Rouen de 1914 à 1939*, Mémoire de maîtrise de Boris Lecoeur, 1981, chapitre 9, Université de Rouen; ADSM 1 MP 3246, rapport du commissaire spécial du 13 avril 1920.

23- *L'Impartial de Dieppe*, 26 avril 1920, bihebdomadaire républicain local, Fonds ancien de Dieppe.

24- *Cheminots engagés, 9500 biographies en mémoire, XIXe-XXe siècles*, Édition de l'Atelier, Collection Maitron, avril 2007.

25- *L'Impartial de Dieppe*, 8 mai 1920, bihebdomadaire républicain local, Fonds ancien de Dieppe.

26- *Les cheminots dans la région de Rouen de 1914 à 1939*, Mémoire de maîtrise de Boris Lecoeur, 1981, chapitre 9, Université de Rouen; Déclaration de Bouvet, dirigeant d'Oissel.

27- ADSM 10M358.

28- *De l'idée de nationalisation à la SNCF*, par Pierre Vincent, Institut d'histoire sociale de la fédération CGT des cheminots, novembre 1997, p7.

29- *Les cheminots dans la région de Rouen de 1914 à 1939*, Mémoire de maîtrise de Boris Lecoeur, 1981, chapitre 15, Université de Rouen; note (2) BM de Rouen, le *Pro-létaire Normand* du 19 juin 1936.

30- *idem.*

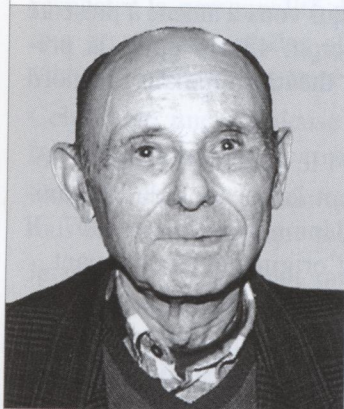
31- *La Tribune des cheminots*, 27 mars 1937

32- Intervention de Pierre Semard au congrès fédéral des cheminots le 27 juin 1938, à la maison de la Mutualité à Paris. Numéro spécial Cahiers de l'Institut CGT d'histoire sociale de la Fédération des Cheminots, N°17, 3e trimestre 2002, p 95.

32- Contribution de Georges Ribeill, *Y a t il eu nationalisations avant la guerre ?*, dans l'ouvrage de Claire Andrieu, Lucette Le Van, Antoine Prost *Les nationalisations de la Libération*, février 1987, Presse de la Fédération nationale des Services Publics.

L'Institut CGT d'Histoire Sociale de Seine-Maritime tient des permanences tous les jeudis, de 10 h à 12 h et de 14h à 17 h, à partir de Janvier 2009, en son siège 26 avenue Jean Rondeaux 76 Rouen. Confiez nous vos documents, vos archives, vos photos pour nous aider à perpétuer la mémoire ouvrière de notre département.

Hommage à Alexandre Levillain.



Alex nous a quittés le 15 décembre 2008 dans sa 81^{ème} année. Modeste, discret et réservé, il avait fêté ses 60 ans d'adhésion à la CGT en mai 2008.

C'était un militant du bâtiment. A peine à l'âge de dix sept ans à la Libération, dans un département dévasté, engagé dans les métiers du bâtiment, il sera ferrailleur en béton armée et deviendra quelques années plus tard un ouvrier professionnel hautement qualifié.

Il s'était syndiqué à la CGT en 1948. Dans les années 50 il était salarié dans l'entreprise Guiraudie-Auffève qui était une entreprise du bâtiment d'envergure nationale, dont nous avons parlé dans le Fil rouge N° 13, à propos d'un conflit mémorable en 1959. Cette entreprise avait une agence dans la région rouennaise à Sotteville. Elle comptait 850 salariés répartis sur Toulouse et Rouen. Il y avait 550 salariés dans la région rouennaise. Après la Libération, c'était la grande époque du BTP (Bâtiment et Travaux Public). Il s'agissait de reconstruire les quartiers de la Ville de Rouen, détruits par les bombardements.

Puis de grands programmes de construction d'HLM avaient été engagés, qui avaient conduit à la création des grandes cités populaires de banlieue. La population des travailleurs habitant le centre de Rouen sortait de son site historique pour aller résider à Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, et St Etienne du Rouvray au sud et les plateaux de Canteleu, Mont St Aignan et Darnétal au nord. Les salariés y trouvaient des logements neufs, salubres, équipés de l'eau courante et de l'électricité, beaucoup plus vastes que leurs anciens logements du centre de Rouen.

Des milliers d'ouvriers s'activaient dans le secteur du bâtiment à cette époque, un certain nombre de grosses entreprises se répartissant le marché florissant de la construction. C'étaient toutes des entreprises intégrées, qui rassemblaient de nombreux ouvriers, faisaient se côtoyer des corps de métiers différents, et utilisaient les méthodes

de travail, les matériaux et les machines les plus modernes. Les immeubles se montaient en préfabriqué.

Guiraudie-Auffève était le secteur le plus revendicatif et le plus dynamique du secteur du bâtiment dans la région rouennaise. La CGT y comptait 250 syndiqués bien organisés. Chaque semaine 200 numéros de « la Vie Ouvrière », l'hebdomadaire de la CGT, étaient diffusés par les délégués du personnel sur l'ensemble des chantiers de l'entreprise. Chaque année des élections de délégués du personnel avaient lieu sur l'ensemble de l'agence locale, et c'est toujours à plus de 95% que les candidats de la liste CGT étaient élus.

Le 13 août 1958, 150 ouvriers qui travaillaient sur le chantier des HLM de Canteleu, après un arrêt de travail de 2 heures, votent même un appel aux autres travailleurs du bâtiment et des travaux publics de la Seine-Maritime, pour qu'ils votent Non au Référendum.gaulliste.

C'est dans cette entreprise qu'Alex mènera ses premières activités de militant à la CGT : collectage, diffusion de la Vie ouvrière, action revendicative quotidienne pour l'amélioration des conditions de travail et des salaires.

Dans les années 70, il sera l'un des artisans de la mise en place de l'Union Syndicale des Travailleurs de la Construction de Seine-Maritime où il y a assumé différentes responsabilités. Il sera plus tard représentant CGT à l'Association pour la Formation Professionnelle des Adultes (mandat national de la Fédération CGT de la construction), à la Direction Régionale de l'Action Sanitaire et Sociale (mandat de l'Union départementale) et enfin membre de la direction de l'Union Syndicale des Retraités.

Il avait rejoint le CA de notre Institut d'Histoire Sociale en 2002, la même année que Robert Louvard dont nous avons parlé dans le dernier numéro du Fil Rouge.

Ceux qui l'ont côtoyé, sur les chantiers, à l'Union Syndicale de la Construction où, ces derniers mois dans les couloirs de la Maison CGT à Rouen, n'oublierons pas son regard toujours attentif aux autres, la bienveillance dont il faisait preuve, la bonté, la gentillesse et la politesse qui en ressortait. A toute sa famille, au Syndicat du bâtiment, et à l'Union Locale CGT de Rouen, l'Institut d'Histoire Sociale CGT de Seine-Maritime adresse ses sincères condoléances.

Denis Dumenil

Stage

A quoi servent les archives ? Comment s'y prendre ?

En collaboration avec l'IHS-CGT de Montreuil, l'IHS-CGT-76 et l'Union Départementale CGT de Seine-Maritime organisent les 27 et 28 avril à la Maison CGT avenue Jean Rondeaux, deux jours d'initiation et de sensibilisation aux classements d'Archives.

Destinée à tous les militants syndicaux, cette formation a pour but de **faciliter la vie de tous les jours et l'efficacité du syndicat au quotidien**, comme les travaux de recherches (comment classer et pourquoi faire).

Il s'agit aussi d'éviter des gestes irrémédiables qui par la suite pourraient avoir des conséquences dramatiques pour la mémoire collective.

Renseignements et inscriptions à l'IHS-CGT-76, 26 avenue Jean Rondeaux 76108 Rouen Cedex

Téléphone 02 35 58 88 60 ou mobile 06 89 93 13 55.

Actualité

Boulevard Durand

d'Armand Salacrou, dans la région rouennaise : Ce furent les 17 et 18 janvier 2009.



La troupe du théâtre de l'Éphémère, au soir de la dernière représentations de Boulevard Durand à Darnétal — Photo Jacques Defortescu.

Trois questions à Sylvie Gicquel, coordinatrice du projet.

En octobre 2007, la pièce Boulevard Durand d'Armand Salacrou, a été montée au Havre par une troupe d'amateurs. A l'époque l'initiative a connu un grand succès (voir compte rendu dans le **fil rouge** N°30), puisque ce furent plus de 2000 spectateurs qui vinrent applaudir les comédiens dans le cadre du centenaire de l'Union locale CGT du Havre.

Nous nous étions promis de faire venir la troupe dans la région rouennaise en 2008. Finalement se sera en janvier 2009 que l'initiative a eu lieu. Et ce fut un succès !

Le 17 et 18 janvier dernier, après un grand succès en 2007 dans l'agglomération havraise, à l'initiative de l'Union départementale CGT de Seine-Maritime, de VIVATS et de l'IHS CGT 76, se sont tenues à Darnétal, dans la région rouennaise au théâtre de l'Écho du Robec, les deux dernières représentations de « Boulevard Durand » la pièce d'Armand Salacrou.

Nous avons demandé à Sylvie Gicquel, véritable artisane (avec d'autres) de cette tournée, de nous donner ses impressions sur cette aventure, qui a rencontré près 2500 spectateurs

dans le département.

Le fil rouge : Qu'est-ce qui vous a amené à présenter cette pièce d'Armand Salacrou, 45 ans après la présentation à Franklin par le théâtre populaire du nord d'André Rébaz ?

Sylvie Gicquel : En 2004 le bureau de l'Union Locale CGT du Havre se posait la question de l'organisation du centenaire de l'Union Locale en 2007. Il fallait faire quelque chose d'original et de marquant.

Jacques Richer, membre du bureau de l'Union Locale CGT mais aussi du théâtre de l'Éphémère a eu l'idée de proposer de monter Boulevard Durand. Il a eu cette idée car cette pièce parle de la naissance – douloureuse – du syndicat CGT chez les dockers, corporation importante dans la vie syndicale au Havre, mais aussi car il y avait une tradition dans la CGT d'éducation culturelle qui pouvait se traduire par la mise en place de

spectacles. Ainsi l'histoire de Jules Durand avait déjà été jouée au début du 20^e siècle sur la base d'un texte écrit par un ou plusieurs militants CGT, texte dont nous n'avons malheureusement pu retrouver la trace. D'ailleurs, que ce soit dans la maison du peuple qui hébergeait la CGT à partir de 1907 ou dans Franklin à l'heure actuelle, il y a des salles de spectacles qui servaient aussi, bien sûr aux meeting.

Le fil rouge : Pourquoi et comment le « Théâtre de l'éphémère » a-t-il relevé ce défi ?

Sylvie Gicquel : Le théâtre de l'éphémère auquel je n'appartenais pas encore, a accepté ce défi en 2004.

Il n'avait pas assez d'adhérents volontaires pour jouer cette pièce aussi tout naturellement il s'est mis à chercher des futurs comédiens parmi les adhérents de la CGT. La particularité de cette troupe est que ses membres sont donc majoritairement syndiqués à la CGT.

Je suis entrée à ce moment là dans le projet. Les lectures ont alors commencé puis la répartition des rôles et enfin la mise en scène. Les répétitions se sont étalées de 2005 à 2007 à un rythme assez soutenu (entre 3 ou 4 fois par semaine). Il n'est pas toujours facile d'être un acteur et en tout cas cela demande beaucoup de travail ! De surcroît, il fallait tout trouver, costumes, décors etc.

Le fil Rouge : Quel bilan ? Que tirez-vous de cette expérience ?

Sylvie Gicquel : Tout d'abord, un bel exemple de cohésion. Nous étions 34



dans cette troupe, la plus jeune avait 12 ans, la plus âgée 76 ans ! Il a fallu respecter le rythme de chacun, respecter la personnalité de chacun, mais aussi éviter que ne se forment des clans ou que des problèmes viennent s'interposer entre les différentes personnes.

Cela a été une fabuleuse expérience, une solidarité très forte, beaucoup de rires et d'émotions.

Nous avons réussi, bien que d'horizons divers à tirer tous ensemble dans une même direction.

Je pense qu'il faudrait que l'on en tire un bilan au niveau de la CGT. On peut faire passer des messages autrement que par des tracts ou des discours d'une part et d'autre part, nous avons un peu perdu de vue le rôle d'éducation populaire artistique du syndicat.

Nous arrêtons, car c'est un fonctionnement lourd, qui prend beaucoup de temps sur le temps familial ou sur celui des loisirs. Entre temps des bébés sont nés, il y eu des départs pour des motifs professionnels, des départs à la retraite, bref la vie suit son cours et il n'est pas possible de stabiliser une telle équipe sur plusieurs années.

Nous n'avons pas été confrontés à l'échec (annulation de représentation ou public peu accueillant ...) mais à de beaux succès ! Nous garderons un souvenir formidable de l'accueil des spectateurs, et d'avoir pu mener une telle épopée à son terme non seulement sans encombre mais avec un réel bonheur.

Propos recueillis par J. Defortescu

Exposition « Des luttes et des femmes »

A l'initiative du Syndicat CGT des Territoriaux de Rouen et de l'IHS-CGT-76, l'exposition de l'IHS-CGT "Des luttes et des femmes" a été présentée du 2 au 20 mars dans le Hall de l'Hôtel de ville de Rouen

Photo (ci-dessous) de Jacques Defortescu



Confédération Générale du Travail

SEPT ANS DE RÉCLUSION à l'Innocent DURAND !

Telle est la peine fixée par le Président de la République
Pourquoi sept ans, puisqu'il est d'usage de commuer la peine de mort en celle des travaux forcés
à perpétuité ou à temps ?
Une telle dérogation à cet usage n'est-elle pas la preuve évidente que l'innocence de Durand
est déjà reconnue par M. Fallières ?
C'est l'innocence reconnue, pourquoi la décision présidentielle
n'a-t-elle pas accordé la

LIBÉRATION IMMÉDIATE ?

Que l'on se souvienne pas d'impossibilité : Le cas DREYFUS est le précédent auquel nous sommes
en droit de nous réclamer.
On s'en souvient : Le millionnaire Dreyfus, au lendemain de la seconde sentence le condamnant encore, lui
répondait mais en COMPLETE LIBERTÉ !

Ce qui fut fait pour l'OFFICIER DREYFUS devait l'être pour l'OUVRIER DURAND !

Pourquoi n'en fit-il pas ainsi ? N'est-on imaginé qu'une telle mesure, qui constitue un scandaleux compromis,
déshonorerait notre code et mettrait fin à notre campagne ?
Notre conception de la Justice est tout autre : DURAND, étranger au meurtre de Daugi, devait être
rendu à la Liberté. C'est pourquoi notre campagne doit se poursuivre !

TRAVAILLEURS !

C'est votre indignation que nous exprimons ainsi. Il vous faut la traduire
en intensifiant l'action.
Tous vous vous rendez à l'appel de vos Syndicats !
Tous vous assisterez à nos meetings pour y signifier votre volonté de
recourir A TOUS LES MOYENS pour obtenir

la libération complète et définitive de notre Camarade DURAND !

Le Comité Confédéral.

PLACEMENT GRATUIT

Ci-dessus, une affiche de la CGT demandant la libération de « l'innocent Durant » reproduite dans le livre *La CGT en Seine-Maritime*, VO Éditions, 1993.

Exposition « Les dieppois pendant la commune de Paris ».

A l'initiative de l'association dieppoise des Amis de la commune de Paris, une exposition itinérante est organisée, sur ce thème, à Dieppe, du 9 mars au 15 mai.

Elle est ouverte au public et aux scolaires.

Visites commentées sur rendez-vous au 02 35 82 85 69.

L'exposition va circuler dans tous les quartiers de la Ville de Dieppe :

- ♦ Au Pôle Camille Claudel (Val Druel) du 9 au 21 mars,
- ♦ Au pôle de service la Fontaine (aux Bruyères) du 30 mars au 11 avril,
- ♦ Au Service Communication de la ville (rue des Maillots), du 14 au 30 avril,
- ♦ À la Mairie de Neuville du 4 au 15 mai.

Le CA de l'IHS-CGT-76 a décidé de ne pas modifier les tarifs d'adhésion pour l'année 2009. Pour recevoir les prochains « Fil rouge », réglez votre cotisation 2009, SVP !

Adhésion individuelle pour 2009:

Nom: Prénom:

Adresse:

Code Postal: Ville:

☐ Adhésion simple ou abonnement *fil rouge* 16 €
(sans abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale*)

☐ Adhésion-Abonnement 29 €
(avec abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale*)

☐ Abonnement dans le cadre d'une adhésion d'un groupe-
ment ou d'une association, avec un envoi unique de plus de
10 exemplaires : **8 € par numéro** (une seule adresse de li-
vraison) **Groupement:**

Adhésion groupement ou association pour 2009

☐ Syndicat, UL ou association loi 1901 : 50 €

(Avec 4 exemplaires du *fil rouge*)

Comité d'Entreprise (ou similaire):
(avec l'abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale*)

☐ moins de 500 salariés: 80 €

☐ plus de 500 salariés: 160 €

(Avec 4 exemplaires du *fil rouge*)

Intitulé:

Adresse:

Code Postal:

Ville:

Date de paiement :

Adresser le Chèque à : "Institut CGT d'histoire sociale de Seine Maritime", maison CGT 26 avenue Jean Rondeaux 76108 Rouen Cedex (ou utiliser l'autorisation de prélèvement ci-dessous)

"Les Cahiers d'Histoire Sociale" sont la revue nationale de l'Institut CGT d'Histoire Sociale. C'est une revue de 24 pages .

Autorisation de prélèvement:

J'autorise l'établissement teneur de mon compte à prélever une fois par an sur ce dernier, si la situation le permet, le prélèvements ordonné par le créancier désigné ci-contre. En cas de litige sur un prélèvement, je pourrai en faire suspendre l'exécution par simple demande à l'établissement teneur de mon compte. Je réglerai le différend directement avec le créancier.

Titulaire du compte:

Nom: Prénom:

Adresse:

Code postal:

Ville:

Désignation du compte à débiter:

ÉTABLISSEMENT	QUICHET	N° COMPTE	CLÉ RIP
---------------	---------	-----------	---------

Créancier: Institut CGT d'Histoire Sociale 26 Avenue Jean Rondeaux 76108 Rouen CEDEX

Numéro Émetteur : 522992

Établissement teneur du compte: Nom:

Adresse:

Code Postal :

Ville:

Ne pas oublier de joindre un RIB

Signature:

L'Institut C.G.T. d'Histoire Sociale de Seine Maritime a été créé à l'initiative de l'Union Départementale C.G.T. et des Unions Locales du département.

Il s'agit d'une association régie par la loi 1901.

Les statuts ont été déposés le 13 décembre 1996, et un avis a été publié au Journal Officiel le 25 décembre de la même année. L'Institut fonctionne comme toutes les associations loi 1901.

Extrait des statuts:

"Article 3: L'Institut se fixe comme missions :

-Le collectage, la sauvegarde et le traitement d'informations et de documents de toute nature, se rattachant à l'histoire sociale de la Seine Maritime, et plus particulièrement à l'histoire du syndicalisme et à leur exploitation à des fins de formation et de recherche historique.

-La mise en oeuvre d'études, de recherches et de larges confrontations dans les domaines de son champ d'investigation.

-La contribution à l'information et à la formation des militants syndicaux, des travailleurs, des étudiants et de toutes organisations intéressées à l'histoire sociale. "

La 11ème Assemblée générale de l'association s'est tenue à Harfleur le 21 octobre 2007.

Elle a élu un Conseil d'administration composé de:

Président :	Régis Gasse,
Vice-président:	Pierre Largesse,
Vice-président:	Albert Perrot,
Secrétaire:	Gilles Pichavant,
Secrétaire adjoint:	Serge Laloyer,
Trésorier:	Jacques Defortescu,
Archiviste:	Maryse Olivier,

Font aussi partie du Conseil d'administration: François Auvray, Marius Bastide, John Bartzman, Bernard Berthelot, Guy Décamps, Michel Fossé, Sylvie Gicquel, Marcel Letessier, Alexandre Levillain, Pierre Michel, Robert Privat, Daniel Verger et Guy Würcker.

L'Institut CGT d'Histoire Sociale de Seine Maritime publie plusieurs fois par an cette revue appelée "le Fil rouge" à destination de ses adhérents.



1936

ils ont osé, ils ont gagné

Histoire des grèves en Seine-Inférieure



C'est au Havre que le mouvement de grève prit naissance, le 9 mai 1936, à l'usine aéronautique Breguet qui fabriquait des hydravions, pour la réintégration de deux ouvriers licenciés.

Ayant obtenu satisfaction, cette forme de lutte victorieuse prit valeur d'exemple pour les travailleurs luttant contre les conditions de travail, pour de meilleurs salaires, les congés payés, et bien d'autres revendications.

C'est dans l'atmosphère politique de luttes contre la crise, contre le fascisme, pour la paix, dans celle des élections législatives menant le *Front populaire* au gouvernement, que l'intervention des masses atteindra son apogée en juin 1936.

La victoire sera facilitée par l'unité syndicale retrouvée. Les travailleurs de notre département ont pleinement participé aux combats de cette période, et cet ouvrage est consacré à leur histoire. De Rouen au Havre, de Dieppe à Elbeuf, peu de villes et de villages même, qui ne soient ébranlés par l'ampleur de ce mouvement de masse. Écrit par des historiens des quatre coins du département, ce livre abondamment illustré par des photos et des dessins de l'époque a 100 pages au format A4.

En vente au prix de 10 € (+ 5€ de port)

C'est dans un climat marqué par la montée des contestations contre le pouvoir gaulliste fragilisé lors des élections législatives de 1967, par un retour du spectre du chômage qui avait quasiment disparu depuis la 2e guerre mondiale, par un mouvement étudiant dans les universités, et par une situation internationale marquée par la guerre du Vietnam, que la France connaît la plus grande grève de travailleurs du 20e siècle. La victoire sera facilitée par la signature du pacte d'unité d'action entre la CGT et la CFDT en 1966.

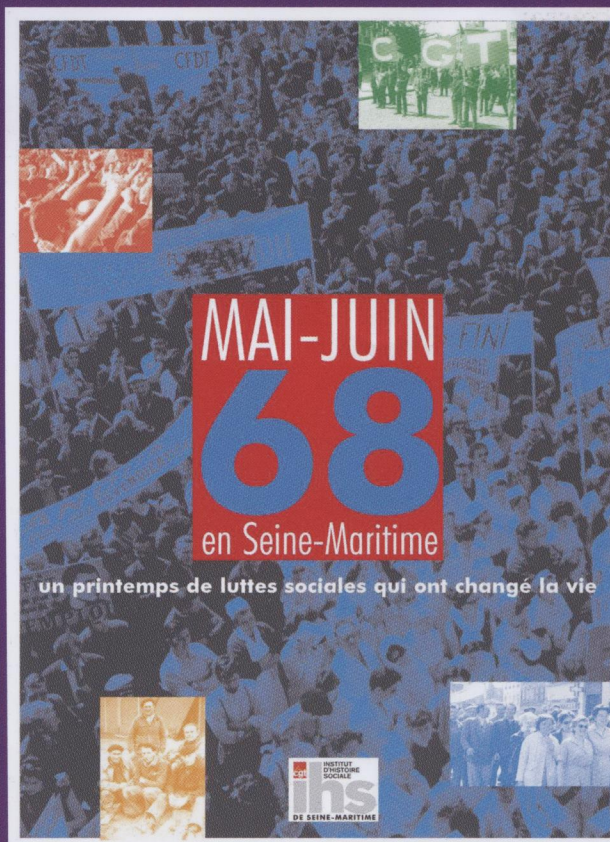
En Seine-Maritime, les travailleurs, très largement et très vite entrés dans les luttes de ce printemps extraordinaire, ont fait retentir leurs revendications dans tous les secteurs du département, y compris dans les villes et villages réputés comme les plus tranquilles.

Rapidement le mouvement couvre tout le département, pendant qu'il s'étend au reste du pays. En quelques jours la France s'arrête. On comptera entre 8 et 10 millions de grévistes.

C'est l'histoire de ces grèves en Seine-Maritime que cet ouvrage raconte, sans oublier l'atmosphère de fête et d'amitié chaleureuse de ces luttes dans l'usine occupée.

En vente au prix de 10 € (+ 5€ de port)

À commander à l'IHS-CGT-76,
26 avenue Jean Rondeaux, 76108 Rouen Cedex



SÉJOURS FRANCE

VOYAGES - CULTURE - LOISIRS

Printemps Été Automne

2009

S É J O U R S
F R A N C E

Mer

Montagne

Campagne

Vivats

L'ASSOCIATION NORMANDE DU TOURISME SOCIAL



www.vivats.fr
ensemble plus loin

DONNEZ DU SENS A VOS VACANCES

Contactez-nous !

SE RENSEIGNER DANS NOS 3 POINTS D'ACCUEIL

☎ : VIVATS LE HAVRE : 02.35.21.69.63, accueil tous les jours de 13H30 à 18H

☎ : VIVATS ROUEN : 02.35.71.25.14, accueil tous les jours de 13H30 à 18H

☎ : VIVATS CHERBOURG : 02.33.21.22.79, accueil tous les jours de 13H30 à 18H