

# Le fil rouge

REVUE  
DÉPARTEMENTALE  
D'HISTOIRE SOCIALE

AUTOMNE 2013  
N°49 - 10 €



## Tempêtes sociales sur la ligne Dieppe Newhaven p.12



**Histoire des luttes** Les foyers  
des jeunes travailleurs au Havre,  
terreau de citoyenneté p.3



**Portrait** Jacques Leclère : de la  
brasserie à Rhône Poulenc p.24



**La vie de votre institut** Arques  
la Bataille et ses industries p.27



# 100 ans mais toujours combative

À quelques jours de l'anniversaire des 100 ans de l'Union Départementale CGT de Seine-Maritime, il est important et nécessaire d'avoir un regard sur l'histoire de notre CGT. Le « Fil rouge » de notre IHS en est une référence. 100 ans de luttes, de victoires, d'échecs, moments de joies ou de tristesse pour ces milliers de syndicalistes qui, depuis 1913, ont façonné notre CGT en Seine-Maritime. Héritage qu'il nous est aujourd'hui indispensable de préserver.

Quelle pensée devons-nous avoir pour la ténacité de tous et toutes ces militant(e)s qui ont su, petit à petit, faire de chaque victoire un progrès social pour la classe ouvrière ?

Classe ouvrière de tout temps malmenée, voire méprisée, par les tenants du capital. Les familles de notables de l'époque ont été remplacées par des géants de l'industrie ou du commerce mais ne répondent toujours qu'à un seul critère : « Rentabilité ».

Rentabilité financière qui, au nom de la mondialisation, justifierait aujourd'hui de sacrifier des pans entiers de notre économie, de notre indépendance, aussi bien énergétique qu'économique, voire politique, justifiant également les reculs sociaux que l'on veut nous imposer.

Plus que jamais, il serait nécessaire d'avoir accès à un enseignement de qualité, aux soins répondant aux besoins de la population, des salaires à la hauteur du coût réel de la vie. Combien de travailleurs pauvres aujourd'hui dans notre pays ?

Bien entendu, je ne passerai pas sous silence les attaques récurrentes contre la retraite à 60 ans. 43... 44 années de cotisations, chacun peut y aller de son refrain, qu'advient-il de toutes ces femmes qui, pour avoir élevé leurs enfants, n'y parviendront jamais ? Que faire de ces millions de chômeurs, de précaires, de temps partiels, qui attendent un emploi stable et correct ? Quel avenir pour nos jeunes qui galèrent pour trouver un premier emploi... ?

Cette liste n'est pas exhaustive, mais l'histoire le montre, il n'y a qu'une façon pour le monde du travail de ne pas tout perdre, c'est la lutte... Notre histoire, c'est nous qui l'écrivons !

**Luc Bourlé**

## Sommaire

p.3

Les foyers des jeunes travailleurs au Havre, terreau de citoyenneté

p.12

Tempêtes sociales sur la ligne Dieppe Newhaven

p.21

Comme un poisson sur la ligne

p.23

De l'hospice au domicile collectif - La vieillesse et ses prises en charge de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours. Sous la direction de Yannick Marec et Daniel Réguer

p.24

Jacques Leclère: de la brasserie à Rhône Poulenc

p.27

La vie de votre institut

p.31

Bulletin d'abonnement

p.32

Partenariat TLC

**N° 49 – 16<sup>e</sup> année**

édité par l'IHS CGT 76

Tél : 02 35 58 88 60

courriel : ihs76@cgt76

Site : <http://www.ihs76.fr>

**N° Siret**: 7529047220010

**Ont participé à la rédaction:**

Luc Bourlé - Jacques Defortescu - Pierre Largesse - Jacky Maussion - Robert Privat

**Iconographie**: Archives de Messieurs Claude Noël, Michel Mouette.

Archives de l'IHS cgt 76 et de l'UL CGT de Dieppe, de la Ville de Dieppe, de Jacky Maussion et Guy Roulland. Archives personnelles de Jacques Leclerc. Photos de Luc Bourlé et du Festival du Livre de la Jeunesse de Rouen.

**Conception graphique**: Médiris

Tél. : 04 37 28 93 35

<http://blog.agence-mediris.com>

Numéro d'émetteur : 522992

**Imprimerie**: Public Imprim



# Les Foyers des Jeunes Travailleurs au Havre, terreau de citoyenneté

## Les conséquences d'une ville dévastée

Faut-il rappeler ici l'état de la ville du Havre à la libération, en septembre 1944 ?

Après dix jours de siège, il ne reste pas grand-chose de la ville du Havre qui a vu le jour le 8 octobre 1517, de la volonté de François 1<sup>er</sup>.

Dès 1940, la Luftwaffe entreprend des raids de destruction du Havre. Pendant les années qui suivent et notamment en 1944, les alliés accablent le centre-ville et le port par des bombardements « en tapis ».

Les victimes civiles sont si nombreuses que le square Jean-Jaurès (devenu square Saint-Roch) est transformé en cimetière. Le 12 septembre, à l'issue du siège de la ville, 80 % du Havre est rasé, le centre-ville n'existe plus. Ce n'est plus qu'une

immense ruine, 5 500 immeubles sont réduits à l'état de gravats et la cité compte près de 70 000 sinistrés. Du côté du port, les quais, les écluses sont ravagés, la digue sud est coupée en deux et il y a 350 épaves de navires dans les bassins.

## Le problème de la jeunesse

C'est dans cette situation que se pose très vite pour le mouvement ouvrier, le problème de la jeunesse.

Que proposer aux jeunes qui veulent sortir de la famille, se retrouver entre eux, affirmer leur propre identité ? Ils viennent d'être marqués par de nombreuses années de privation de liberté, de manque de nourriture, dans ces périodes de grands dénuements, comme les adultes,

**1** Car-camping organisé par l'association des Foyers des Jeunes Travailleurs.



Jacques Defortescu

**2 Le Havre détruit après la Seconde Guerre Mondiale.**

**3 Remise en état du local d'Harfleur, parue dans la presse havraise.**

1. Voir «Cultures Havraises» Jean Legoy, 1986, EDIP.
2. Archives de l'Union Locale CGT du Havre.
3. Propositions du Syndicat des Métaux sur le problème: «Jeunesse et Classe ouvrière», faites le 24 janvier 1958, Archives de l'Union Locale CGT du Havre.
4. Jean-Marie Huret né le 21 mai 1924 à Mont-Saint-Aignan, mort le 29 novembre 2004 à Rouen (Seine-Maritime); prêtre du diocèse de Rouen, mis à la disposition de la Mission de France, prêtre-ouvrier insoumis en 1954, ouvrier spécialisé; délégué CGT du personnel chez Mazeline, secrétaire du CE, permanent de Tourisme et Travail (de 1970 à 1982). On retrouvera dans le numéro 27 (hiver 2007) du «Fil rouge» l'article consacré au livre édité par son frère, Jean-Claude Huret, sur Jean-Marie Huret: «J'avais cru».



certes, mais eux sont l'avenir. Et leur avenir c'est de vivre la période de guerre froide qui suit le conflit mondial ? Les structures d'accueil, de loisirs manquent. Les terrains de sport n'existent plus, même la rue ne peut être un lieu de rencontre, car le plus souvent à cette époque, les rues sont encore dévastées. L'épiscopat, parce qu'il est l'organisation la plus structurée, est parmi les premiers à réagir. Dès mars 1946, le premier foyer de jeunes, le foyer Fontenoy, ouvre dans la rue du même nom. Il dépend du patronage Sainte-Marie dans le quartier du Rond-Point, près de Franklin. En janvier 1948, un Foyer de Jeunes Travailleurs est ouvert à Graville, au 66 route Nationale<sup>1</sup>. Il sert surtout à héberger les jeunes travailleurs sans famille qui ne trouvent pas à se loger. Une soixantaine de lits les accueillent. Une cantine leur sert des repas et dans une salle de jeux, se trouvent un billard, une table de ping-pong et une petite scène sur laquelle peuvent avoir lieu des représentations.

**Les prémices**

De son côté, l'Union Syndicale des travailleurs CGT de la Métallurgie du Havre, réfléchit au problème de la jeunesse et aux influences qui s'exercent sur elle. Ainsi le 5 avril 1947, est ouvert un Foyer des Jeunes Métallurgistes. Parrainé par le Syndicat de la métallurgie, le foyer a pour but, «dans un esprit de stricte neutralité politique ou confessionnelle, de former intellectuellement la jeunesse en lui procurant des plaisirs sains par le sport et de bons divertissements, d'augmenter sa culture générale et professionnelle»<sup>2</sup>. André Decroville, membre de la Commission Exécutive du Syndicat des métaux, en est le premier responsable adulte. Il se situe alors rue Dumé-d'Aplemont. Il se veut exister pour capter la masse des jeunes «pour faire vivre à chacun toute sa vie propre dans une certaine ambiance créée par les responsables qui, eux, ont une conscience de classe assez éduquée et qui doit être rayonnante. Il ne faut pas de hiatus entre la vie du jeune travailleur à l'usine où la lutte de classe est vécue presque quotidiennement et sa vie de loisirs et d'enrichissement culturel. Il faut qu'il retrouve l'organisation de lutte et ses dirigeants dans ses loisirs, mais sous la forme de visages de copains, de conversations libres, plutôt que d'un cadre extérieur trop visible, qu'il redoute et qu'il fuit»<sup>3</sup>.

**Le local jeune d'Harfleur**

À la même époque, à Harfleur, Jean-Marie Huret<sup>4</sup>, alors vicaire, se pose, lui aussi, le problème de l'éducation et des activités de la jeunesse. Comme les militants syndicaux du Havre, il pense que les patronages, aussi bien laïques que religieux, ne répondent plus aux attentes des jeunes et que c'est aux jeunes eux-mêmes de trouver des solutions. Des jeunes s'étant regroupés dès 1952 dans un local de la paroisse d'Harfleur, souhaitant prendre leur autonomie, en quelques semaines démontent, transportent, reconstruisent et aménagent, de leur propre initiative, un baraquement de l'armée américaine, rue du Gaz. Il est inauguré le 17 janvier 1956<sup>5</sup>. Le 8 juillet 1959, son territoire s'étant élargi, il devient le «local de Jeunes d'Harfleur-Mayville»<sup>6</sup>. Pendant toute cette période, les jeunes du local d'Harfleur mènent une grande campagne en distribuant des tracts sur le marché dominical d'Harfleur, en faisant toute une série d'articles dans la presse havraise, en éditant des bons de soutien de 100 frs, pour la remise en état de ce local datant du début des années 50, car il leur faut trouver 500 000 frs pour remettre le bâtiment en état. Suite au décès de deux des leurs, Louis Lecarpentier en 1957 et Lucien Fagot en 1959<sup>7</sup>, ils organisent des manifestations et des distributions de tracts contre la guerre d'Algérie.





### Puis le foyer du Havre

Avec Joseph Lafontaine<sup>8</sup> alors membre du secrétariat des métaux du Havre, Jean-Marie Huret<sup>9</sup> rédige une étude en 1958 sur les jeunes et travailleurs du Havre et leur rapport au syndicat. Cette étude est présentée à la Commission Exécutive du syndicat des métaux CGT. Il est alors décidé de confier à Jean-Marie Huret la « reprise en main » du foyer des jeunes métallurgistes du Havre qui avait cessé de fonctionner.

Dès 1956, avec l'aide de responsables du Local d'Harfleur, il est mis en place le Foyer des Jeunes Travailleurs du Havre.

Ce Foyer des Jeunes Travailleurs est situé rue Reine-Mathilde, dépendance Grosos au Rond-Point. Les jeunes, garçons et filles, animent et gèrent eux-mêmes le Foyer des Jeunes Travailleurs, sous la responsabilité d'un adulte. Chorale, séances de ciné-club, bibliothèque, conférences animent le foyer qui rencontre un certain succès parmi les jeunes. Il est fréquenté régulièrement par une centaine d'entre eux. La mixité y est de rigueur. Ouvert tous les soirs de 18h à 20h et le samedi après-midi, ses activités sont multiples : jeux divers, ping-pong, baby-foot, tournois de cartes, danses folkloriques, sorties le samedi et le dimanche en camping ou quelquefois dans les auberges de jeunesse.

## Les patronages, aussi bien laïques que religieux, ne répondent plus aux attentes des jeunes et c'est aux jeunes eux-mêmes de trouver des solutions.

Toutes et tous participent avec les jeunes du local d'Harfleur à des campagnes pour la paix, signent des pétitions avec « la Ligue des Droits de l'Homme » dès 1958. Le foyer « Grosos » est déclaré en association, le 29 novembre 1960.

### L'association des Foyers de jeunes

Des groupes s'organisent spontanément dans les quartiers, qui viennent voir comment fonctionnent les foyers du Havre et le local d'Harfleur, en vue de créer eux aussi leur foyer.

Ainsi, les militants des foyers existants les aident à monter des démarches auprès de la Ville du Havre et des autres institutions si nécessaire (notamment la Caisse d'Allocations Familiales).

À partir de règles simples, les plus responsables exportent ailleurs ce qui a déjà fait le succès des foyers existants.

#### 4 Chorale du Foyer des Jeunes Travailleurs.

5. Voir les archives de la ville d'Harfleur, recherche de Michel Mouette.

6. Voir « les foyers de jeunes du Havre et de la région... une histoire » par Jean-Marie Huret, septembre 2000.

7. Renseignements fournis par Michel Mouette.

8. Voir au sujet de Jo Lafontaine le n° 45 du fil rouge consacré aux TLH.

9. Voir à ce sujet « Prêtre-ouvrier insoumis » édition cerf, février 1993, page 92.



**Voici ci-dessous quelques thèmes soutenus par les jeunes eux-mêmes qui montrent bien l'organisation des foyers, y compris une certaine dose d'utopie :**

### PRIS SUR LE VIF...

- Les prendre comme ils sont, comme ils viennent. Les bandes se retrouvent dans le foyer. Les accueillir et les animer.
- Un responsable de soirée; pas un grand crack; quelqu'un capable d'ouvrir et de fermer la porte à l'heure: ce n'est pas facile.
- Activités des adultes: mettre les jeunes en état d'activité.
- Cotisations: elles sont surtout faites pour marquer le coup. Pour montrer qu'on n'entre pas là comme dans un moulin. Elles marquent une première prise de conscience des responsabilités de chacun à l'égard du groupe.
- Les parents ne parviennent pas facilement à admettre qu'un foyer puisse fonctionner sans « un adulte pour faire la police ».
- Un refrain: « Il n'y a plus de cadres, plus de chefs ». Avec la masse bien comprise, il n'y a plus de véritables problèmes d'encadrement. Le foyer engendre lui-même ses propres responsables. Pas des caïds, des surhommes, ni mêmes des « chefs » mais des responsables.
- Pour trouver les responsables dans une masse, il faut un nombre ni trop petit, ni trop grand. Le nombre moyen va de 30 à 50 selon les cas.
- Pas l'adulte flic avec ses lois adultes. Il doit venir comme un ami, mais un ami dont on a besoin.
- Après le régiment, beaucoup reviennent au foyer. Il faut penser à eux pour qu'ils n'encomrent pas les foyers, mais au contraire deviennent un noyau adulte prêt à des prises en charge.
- L'adulte doit assurer la continuité du rôle « d'histoire » dans le flot mouvant des copains.
- Ce n'est pas à l'adulte de balayer le foyer.
- Il faut éviter des adultes « trop dévoués ». Discrétion et effacement.
- Éducateur: technicien des relations humaines.
- Autorité: que la présence de l'adulte permette au jeune responsable d'avoir de l'autorité.
- En 1962, trois cars-camping ont conduit 100 jeunes en Autriche, Espagne et Suisse.
- La Caisse d'Allocations Familiales a accordé 1 200 000 AF aux foyers en 1962.
- En un an, 80 responsables se sont révélés.



## Combien chaque nouveau foyer suscite de nouveaux responsables au sein de la masse des jeunes ?

**7** Journal de l'Association des Foyers des Jeunes Travailleurs « Responsable » édité en 1963.

**10.** Signalons la présence de conseillers municipaux du Havre & d'Harfleur, de Rouelles, la Presse Havraise, l'Inspection de la Jeunesse & des Sports, la Maison des Jeunes du Havre, la Caisse d'Allocations Familiales, l'UL CGT du Havre, Tourisme & Travail, les Francs Camarades.

En 1963, est édité « Responsable » qui, sous une forme plus ramassée, remplace « La voix des jeunes » et est plus particulièrement destiné aux responsables de tous les foyers.

Dans son numéro 1, d'octobre 1963, les rédacteurs soulignent qu'après deux ans d'existence, il y a une nécessité de mieux coordonner l'activité des foyers.

Quatre numéros sortiront en 1964.

Le 4 avril 1965, à la salle Masséna, au Havre, a lieu le 1<sup>er</sup> congrès de l'Association des Foyers de Jeunes du Havre et de sa région. Soixante-six délégués représentant neuf foyers y participent. À cette occasion, des responsables extérieurs aux foyers ou d'organismes officiels<sup>10</sup> sont invités et participent en direct à l'action menée par les jeunes eux-mêmes.

Après la lecture des rapports des différentes commissions ayant préparé dans chaque foyer ce congrès, sont mentionnés les activités, les projets, les difficultés à vaincre, notamment celles des bandes, les soucis financiers, les dispersions des responsables, notamment à cause du départ au service militaire.

Dans les bilans figurent des tournois de ping-pong, de football de table, de ciné-club, des stages de formation, (stages en collaboration

avec People & Culture, stages animations aux jeux de plein air), des sorties-camping en week-end (dont une aux Essarts pour la course automobile), du nautisme, grâce à un bateau à voile acquis par l'association, de l'alpinisme à Clécy.

Dans le discours de clôture, Jean Noël rappelle: «en 1953, il y a douze ans, n'existait qu'un seul foyer, celui d'Harfleur. Aujourd'hui, notre association en regroupe neuf. Il y a douze ans le local d'Harfleur touchait une trentaine de jeunes.

Aujourd'hui les foyers regroupent annuellement un bon millier de jeunes. Sachons que nous ne sommes pas seuls et que chaque soir dans plusieurs quartiers, les mêmes gestes se répètent, les mêmes activités s'organisent, les mêmes problèmes sont à résoudre.

Ce que chaque responsable entreprend, c'est une pierre de plus à l'édifice de son foyer, de notre association et à plus long terme à l'édifice d'un monde plus démocratique et plus juste. Car ce que nous voulons, c'est prouver que les jeunes sont capables de prendre leur temps de loisirs en main, de l'organiser, de le penser et ainsi de devenir des hommes conscients, des citoyens actifs, des responsables d'eux-mêmes et des autres. C'est cela la démocratie».<sup>11</sup>

Dans la résolution du congrès, outre le souhait de porter « un effort particulier sur la formation des responsables par une participation soutenue aux stages de formation générale et d'activités spécialisées », la résolution souligne aussi la nécessité d'organiser les loisirs du plus grand nombre « et pas seulement d'une minorité ».

L'Association revendique également en ces termes: « Conscients des besoins de la jeunesse, ils réclament instamment que soient développés les moyens nécessaires à l'instruction des jeunes, à leur épanouissement physique et culturel, ils insistent sur l'utilité de multiplier au Havre et dans la région, des Foyers de quartiers laïques, constatant par

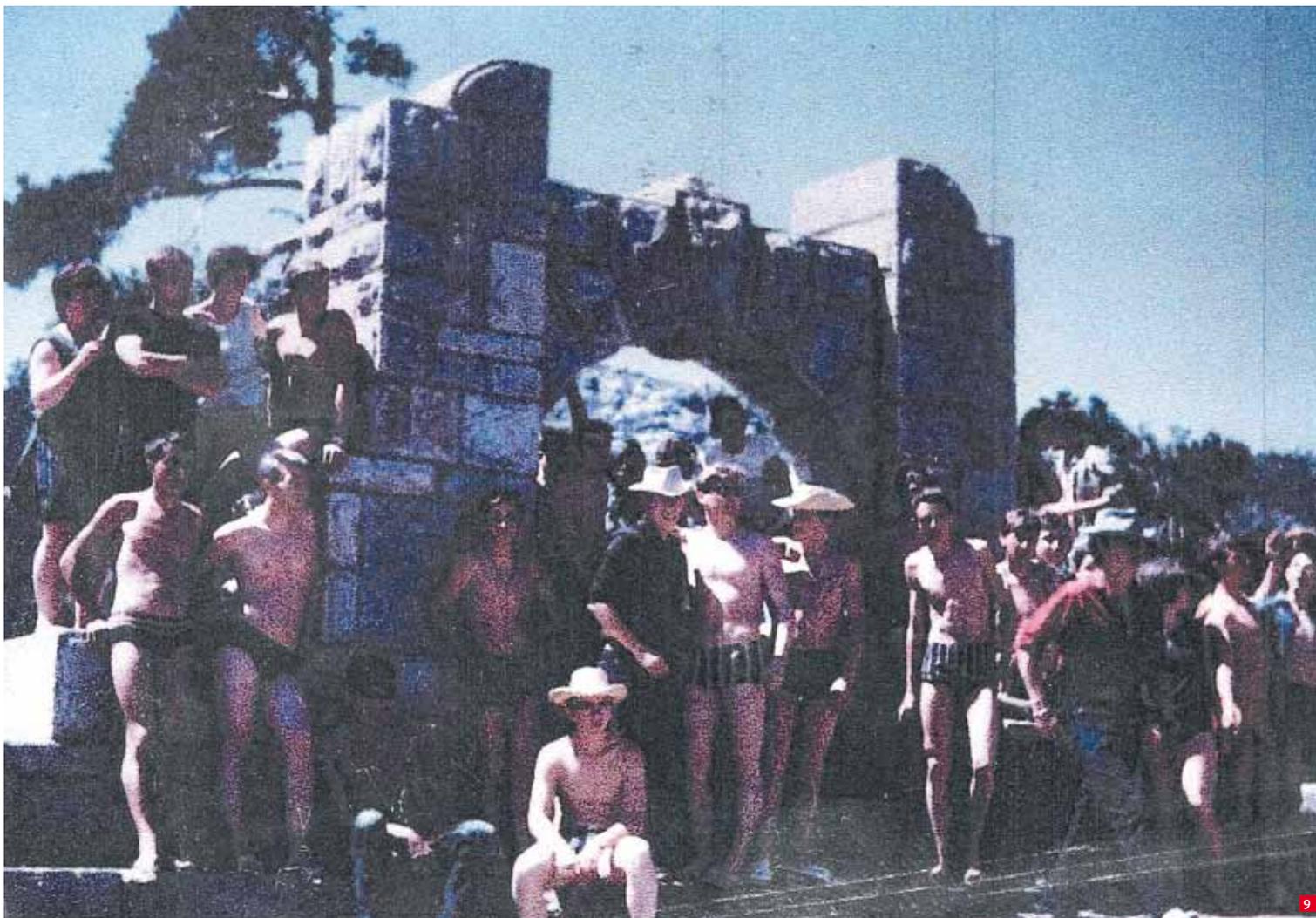
expérience combien chaque nouveau foyer suscite de nouveaux responsables au sein de la masse des jeunes ». Un autre congrès aura lieu en décembre 1969. C'est aussi à cette époque qu'est construite à Vitreville, près de Saint-Jouin-de-Bruneval, une maison destinée à des formations ou à recevoir les jeunes pendant les vacances. L'association organise des stages de formation à l'intention des responsables, sur deux jours, destinés à « essayer de comprendre le monde du travail, le monde de la politique, le monde des loisirs. La démocratie, la laïcité sont des principes que chaque responsable vit dans son foyer. Il devra aussi essayer de les vivre dans la société des adultes. Ce stage essaiera de l'y préparer ».



## Ce que nous voulons, c'est prouver que les jeunes sont capables de prendre leur temps de loisirs en main, de le penser et ainsi de devenir des hommes conscients, des citoyens actifs, des responsables d'eux-mêmes et des autres. Jean Noël

8 La presse havraise commente l'organisation des cars camping.

11. Opus cité.



### **Le car-camping, une inoubliable aventure**

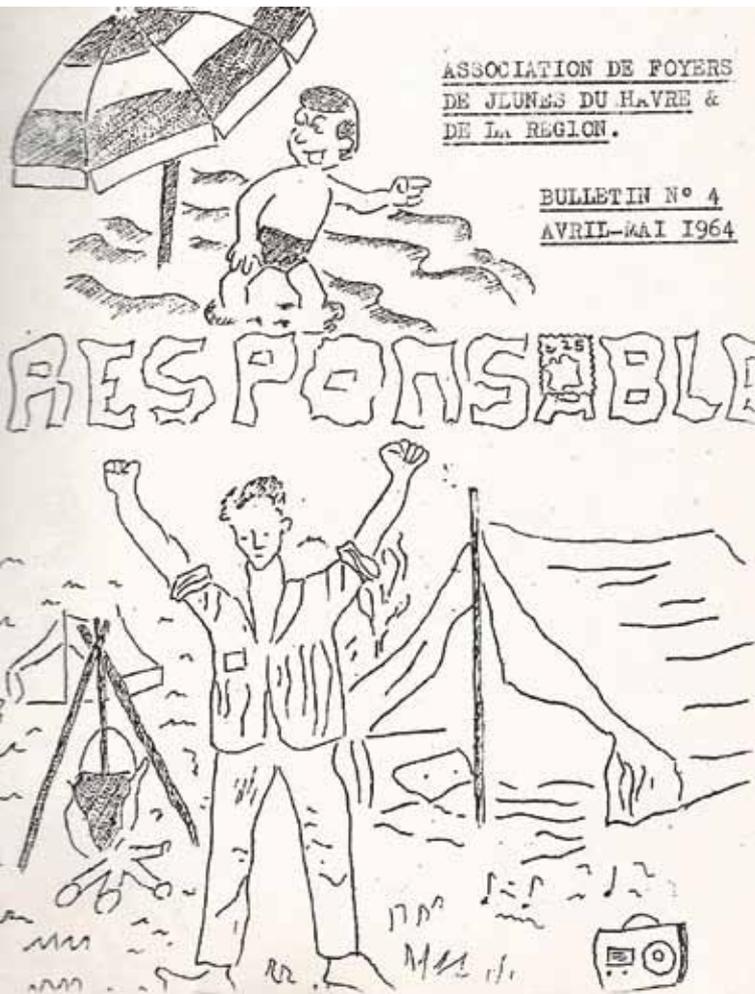
Dès la création du Local Jeunes d'Harfleur, est organisé un premier car-camping en 1954. Avec le Foyer du Havre (Grosos) leur collaboration permet l'essor réciproque et incite à l'organisation de deux « cars-camping » dès 1956. Les deux foyers adhèrent à « Tourisme & Travail », de réputation nationale dans le mouvement ouvrier, ayant toute la confiance de la CGT, que ce soit au niveau national ou local. Tourisme & Travail aide ainsi techniquement ces voyages et les inscrit dans l'histoire de la conquête des loisirs. Plusieurs Comités d'Entreprise, où la CGT est influente, participent au financement des cars-camping en réservant des places pour les enfants des salariés (es) de leur entreprise à cette merveilleuse initiative (CFR, Mazeline, Tréfimétaux, Renault Sandouville, Thann & Mulhouse etc...). Ces Comités d'Entreprise aideront aussi techniquement et par le détachement pendant trois semaines de leurs militants pour encadrer et permettre la réussite des cars-camping. La prise en main des cars-camping par les jeunes eux-mêmes, va assurer leur réussite. Ils sont une acti-

## **La prise en main des cars-camping par les jeunes eux-mêmes, va assurer leur réussite.**

tivité de grande importance dans la vie des foyers de jeunes, de Tourisme & Travail (délégation du Havre) et réciproquement.

Longtemps à l'avance, les équipes de jeunes responsables bénévoles se forment. Pendant les mois qui précèdent le départ, chaque équipe organise, de manière très méthodique le voyage qui emportera une cinquantaine de jeunes, garçons et filles de seize à vingt ans, pendant trois semaines à l'étranger : en Suisse, Autriche, Italie, en Espagne, en Suède ou au Portugal. Cette organisation des jeunes eux-mêmes est reprise dans un long article de la presse havraise qui montre comment, jour après jour, mois par mois, les jeunes s'organisent, se réunissent, montent leur budget. Le journaliste précise : «...un car-camping, c'est un ensemble de petits détails, de points précis, structurés par quelques grandes idées. Mais il est sûr que passer des vacances de

**9** Un des nombreux car-camping.



**10** Une du journal «Responsable» d'avril-mai 1964.

**11** Les dépliants annonçant les cars-camping.

**12.** L'auteur participera aux foyers des jeunes et aux cars-camping jusqu'en 1969.  
**13.** Opus cité.

cette manière, active et responsable, répond à un véritable but de détente et d'éducation. Être responsable de la nourriture de quarante copains, c'est-à-dire gérer 5000 NF pendant trois semaines, quand on est le reste de l'année près d'une machine, dans un atelier, est sans doute une tâche enrichissante».

Par équipe de sept ou huit, garçons et filles bénévoles de dix-sept à vingt ans<sup>12</sup> sont effectivement responsables de la réalisation du voyage dans tous les domaines : les finances, le matériel de cuisine, les tentes de camping, le ravitaillement, l'animation touristique, le « suivi » de l'itinéraire prévu dont le coût, évidemment a été calculé au nombre de kilomètres effectués, qu'on ne peut se permettre de dépasser. De nombreux week-ends précédant le départ, servent de préparation au voyage. C'est l'occasion d'aborder les difficultés prévisibles, de penser les problèmes de mixité, de discipline commune, de sécurité. Un adulte plus âgé est intégré à l'équipe, (la majorité légale est alors fixée à 21 ans). Il assure le voyage par son expérience, mais pour autant ne prend pas une place prépondérante. Ainsi l'équipe est déjà à l'œuvre avant le départ. De 1954 à 1974, soixante cars-camping auront lieu et 2 500 jeunes y

participeront. Jamais une équipe de responsables n'a flanché, malgré les sollicitations diverses et variées que de telles aventures ne manquaient pas d'offrir. On peut sérieusement penser que le secret de cette réussite tient à la réalisation d'un projet que les responsables volontaires de cette mission ont accepté d'assumer « ensemble ». Elle mobilisera leur énergie pendant des mois de préparation, et la réussite dans les meilleures conditions possibles sera leur œuvre. Pendant trois semaines, sur leurs congés payés, ils découvrent et donnent à voir. Cette formidable expérience, liée à l'activité des foyers, formera des dizaines de militants, qui ensuite seront des militants syndicaux, politiques, culturels ou associatifs, citons notamment Claude Petit, Michel Mouette, Claude, Gérard et Jean Noël, Gérard Eude à Harfleur, Jean-Jacques Leroux et Marcel Duboc à Aplemont, Christian Déchamps, Jean-Claude Trémauville, Serge Jourrel, Michel Landrieu, Jean-Claude Flaman, Henri Haubert, Jacques Defortescu au Havre, Robert Labbé et bien d'autres...

Comme l'écrira très justement Jean-Marie Huret<sup>13</sup> : « Ce dynamisme créateur va se poursuivre dans les foyers de quartier tout au long de l'année ». Après 1974, Tourisme & Travail poursuivra les cars-camping, jusqu'en 1986. L'association de tourisme social éditera d'ailleurs un questionnaire auprès des jeunes pour avoir leur avis.



**Le C.L.E.C. : le passage à autre chose**

En janvier 1966, soit moins d'un an après le 1<sup>er</sup> congrès, une réunion des adultes de l'association des Foyers de Jeunes, évoque l'avenir de la structure. L'ampleur qu'elle prend dans la jeunesse populaire du Havre oblige à repenser les moyens à mettre en œuvre de manière à ne pas être dépassés.

« Il faut nous intégrer à plus grand que nous » disent alors les responsables qui ne peuvent continuer à porter seuls le problème de la jeunesse qui est un véritable problème de société. Il y a alors rencontre avec la nouvelle municipalité d'Union de la Gauche qui vient d'être élue

POUR LES ANCIENS DES FOYERS DE JEUNES

# L'heure des retrouvailles



Les jeunes d'hier se sont retrouvés dans la salle du C.E. de Dresser

Entre 1954 et 1972, de nombreux Havrais ont fréquenté les Foyers des Jeunes, dont le premier a été créé à Harfleur. Au Havre, quinze autres ont été créés.

C'était une époque où ces lieux d'ouverture sur le monde étaient animés par un vaste

ans après, ils se sont retrouvés.

Des panneaux d'exposition, de vieilles photographies jaunies, des articles de presse, une tente de camping, un vélo et un film que tout le monde croyait perdu, souvenir d'un voyage en 1960 dans l'Espagne de Franco. Jean-Marie Huret, président de

le C.E. de Dresser pour le prêt de la salle. Il est ému, car ils sont presque tous là. Tous les acteurs de cette histoire collective. « Elle nous a apporté les éléments vivants de la réflexion et les bienfaits de sa dynamique d'espoir sans oublier les liens précieux d'amitié qui se sont tis-

Il s'agissait alors pour les jeunes des lieux de rendez-vous à leur taille où ils puissent éprouver leur efficacité et expérimenter eux-mêmes, en pleine indépendance et responsabilité, les moyens d'actions et de prise en mains de leur vie : organiser leur temps libre quotidien et de



1962 - De jeunes Havrais d'un des quinze foyers créés depuis 1954

divertissement et d'enrichissement culturel.

Ensemble, ils ont voyagé en Autriche, en Italie... créer des chorales, organiser des stages de formation, des réunions de formation, développer le Cercle d'études cinématographiques et les voyages en camping-car

Difficile pour certains de retenir leur émotion. Naturellement, les larmes ont coulé. « Tu te souviens de lui » ou encore « On se revoit bientôt ».

A cette occasion, un livre « Les foyers de jeunes du Havre et de la région... Une histoire a été éditée. »

## La municipalité du Havre propose en 1971, de « créer des espaces culturels par quartiers » choisissant ainsi une nouvelle vocation pour les Foyers de Jeunes.

en mars 1965, au Havre, avec pour maire René Cance. Car de nombreuses difficultés se font jour, comme par exemple le foyer des Champs-Barets qui partira en fumée.

À l'occasion des grandes grèves de mai/juin 68, l'action culturelle se mène de manière conjuguée entre la Commission Culturelle de Tourisme & Travail et la Maison de la Culture du Havre. La municipalité du Havre désirent décentraliser son action culturelle dans les quartiers, propose dans son programme de 1971, de « créer des espaces culturels par quartiers » choisissant ainsi une nouvelle vocation pour les Foyers de Jeunes.

Ils deviendront des centres municipaux d'action socio-culturelle dans ces quartiers : les CLECs<sup>14</sup> ouverts à toute la population des quartiers, et pas seulement aux jeunes, même s'ils sont bien souvent le centre de l'activité. Dans les CLECs, l'action culturelle et sociale devient professionnalisée. L'association se retirera de cette initiative, considérant que cette nouvelle affectation ne concernait plus les buts premiers de prise en responsabilité des jeunes par les jeunes, ni sa compétence. En 1972, ce qui avait été semé pendant ces presque vingt années, laissait la place à une nouvelle aventure.

Cette histoire des Foyers de jeunes et l'action de développement culturel menée avec les C.E. et la municipalité du Havre ont marqué par leur ampleur la vie sociale et culturelle des milieux populaires havrais pendant plus de vingt ans. Une étude sociologique sur l'action culturelle au Havre y a consacré un chapitre entier<sup>15</sup>, d'autre part, l'Institut d'Histoire du Temps Présent a publié en juin 1990 : « Les politiques et pratiques culturelles au Havre (1944-1983) » par Serge Reneau qui revient sur cette période. Enfin on pourra relire dans « Communistes au Havre » l'étude qu'en fait Marie-Paule Dhaille-Hervieu (pages 528 à 532).

### REMERCIEMENTS

L'auteur tient à remercier Claude Petit, Michel Mouette, Claude Noël et Maryvonne Rioual, pour les informations, les documents, les témoignages et les conseils que ceux-ci lui ont prodigués à l'occasion de cet article.

<sup>12</sup> Article paru dans la presse à l'occasion des retrouvailles des anciens des Foyers des Jeunes 30 ans plus tard.

<sup>14</sup>. CLEC: Centre de Loisirs et d'Echanges Culturels.

<sup>15</sup>. Geneviève Poujol et Gérard Vincent, « La rencontre culturelle, l'action culturelle au Havre » ADRAC n°54/55 1986.

# Tempêtes sociales sur la ligne Dieppe Newhaven

**Le chemin le plus court entre Paris et Londres passe par Dieppe. Des voiliers aux bateaux à vapeur, des ferries au début des années soixante, la ligne transmanche qui relie les ports de Dieppe et de Newhaven est intimement liée au développement de l'économie locale. Les luttes sociales des personnels et des équipages, liées aux conditions d'exploitation, ont porté à ébullition la marmite dieppoise à plusieurs reprises.**



Jacky Maussion

« Ferries à quai, manifestations nerveuses et... grève illimitée ». La Une du journal « Paris-Normandie » du jeudi 26 mars 1992 résume assez bien les conflits, les grèves, et surtout les défis auxquels ont été confrontés les marins CGT pour sauver le transmanche de la ligne Dieppe Newhaven. Au début de l'année 1992, la cessation d'activité de la Société Nouvelle d'Armement Transmanche provoque en effet une rupture avec l'histoire de la ligne et sa viabilité intimement liée à l'existence de l'armement naval de la SNCF. Plusieurs marins se verront proposer des reclassements aléatoires, d'autres seront licenciés. « Pour que ça marche, il fallait qu'il y ait des trains. Quant ils ont commencé à enlever les rails sur les quais, on savait que c'était fini, que la ligne allait fermer. Il y a eu un mois de grève. La fermeture de la ligne en 1992 a été une catastrophe. On nous a tout mis sur le dos. C'était de la faute de la CGT, aux marins, aux dockers » relate Jean-Louis Vicentini, marin CGT de la ligne, dans l'ouvrage publié par l'Institut d'Histoire Sociale CGT 76

« Témoignages de syndicalistes ». Après plusieurs semaines de tractations et de négociations, l'armateur Suédois Stena Line devient un repreneur potentiel. Il propose d'embaucher 157 marins sur un ferry battant pavillon français et une cinquantaine de sédentaires et s'engage à reclasser 95 % du personnel. De son côté, un autre repreneur, Sally Line propose d'armer également un navire sous pavillon français avec 135 personnes à bord et 65 sédentaires. Aucune garantie d'embauche n'est accordée aux marins de la Société Nouvelle d'Armement Transmanche qui comptait 420 personnes dans ses effectifs. La marmite dieppoise est en ébullition d'autant que la rupture de 1992 avait été précédée de plusieurs grèves et surtout d'un lock-out de plusieurs semaines au début de l'été 1991. Les propos de Marcel Lenoir rapportés par le journal « Les Informations Dieppoises » du 6 mars 1992 donnent une idée de l'enjeu du conflit : « Le gouvernement se livre actuellement à une politique de démantèlement de la marine marchande. Nous voulons



que la SNAT reste à Dieppe. Et pour ce faire, il faudra faire preuve de combativité. Manifestations, grèves, tout est envisageable, on ne mourra pas sans réagir». « Nous ne voulons pas de navires étrangers battant pavillon de complaisance » affirme pour sa part dans la même édition, Jean-Paul Corruble, le secrétaire adjoint du syndicat. Ce conflit avait été précédé de beaucoup d'autres pour défendre le service public de la ligne. Les 12 et 13 décembre 1977, par exemple, plusieurs ports avaient été bloqués et en octobre 1978 l'arrêt du navire « Le Capitaine Legoff », avaient entraîné la suppression de 48 emplois de marins. Une grève de plusieurs jours avaient été engagée dans le secteur portuaire de la navale et de l'industrie du commerce. « Les étapes que veulent maintenant franchir les hommes du pouvoir, visent la disparition totale du service public sur la ligne Dieppe Newhaven au profit d'une ligne privée à capitaux étrangers. En même temps les acquis obtenus dans la marine marchande sont remis en cause. Le personnel titulaire est débarqué

pour être remplacé au pied levé par du personnel recruté dans d'autres pays et payé beaucoup moins cher et sans aucun avantage » explique un tract de la CGT du 18 octobre 1978 qui ajoute : « Aux menaces de l'emploi des portuaires et de la navale, s'ajoutent les menaces de fermeture de la caisse de sécurité sociale de Dieppe, les licenciements chez Allis Chalmers, dans le bâtiment, dans le commerce, la fermeture de Vaugoude et Maillet, le chômage partiel et les baisses d'effectifs chez Ericsson ».

**2** Manifestation devant le ministère de la marine en septembre 1978.

**Les étapes que veulent maintenant franchir les hommes du pouvoir, visent la disparition totale du service public sur la ligne Dieppe Newhaven au profit d'une ligne privée à capitaux étrangers.**



3 Déjà en 1987, Non à l'austérité.

### Les dégâts provoqués par la privatisation

L'importance de la ligne pour l'emploi et l'économie locale n'est plus à démontrer. En 1991, 723 000 passagers ont emprunté les deux ferries « Champs-Élysées » et « Versailles » contre 833 000 en 1990 et 921 000 en 1989. Le lock-out, à l'évidence, a pénalisé la ligne. Les trafics du tourisme et du fret affichent eux aussi des chiffres à la baisse : 130 000 véhicules en 1991 contre 140 000 en 1990 et 149 000 en 1989. Le maire communiste de Dieppe, Christian Cuvilliez, très présent aux côtés des marins durant le conflit, avait vivement réagi à plusieurs reprises : « En 1989, Jacques Mellick, ministre socialiste, donnait le feu vert à la filialisation de l'armement naval et déclarait : la filialisation garantit 100 % de marins français (Le journal Le Marin). Dans le même temps, le président de la chambre de commerce de Dieppe, Jean-Pierre Lalitte renchérisait : « Il n'y a qu'une solution et ce montage permet aux personnes de rester dans le service public (Les Informations Dieppoises, octobre 1989). Aujourd'hui, sous l'autorité de M. Le Drian, ministre socialiste, M. Lalitte va proposer le reniement par la SNCF de tous ses engagements vis-à-vis des marins, des personnels de la SNAT, des collectivités locales ; l'abandon du

service public de transport par la SNAT ; le transfert de l'activité transmanche Dieppe Newhaven au groupe suédois Stena, avec un navire battant pavillon français et un autre battant pavillon britannique ». Christian Cuvilliez rappelle que cette solution va provoquer des pertes d'emplois massives, non seulement parmi les personnels de la SNAT, mais aussi dans les activités de sous-traitance. Avant de formuler des propositions qui, pour l'essentiel, s'apparentent à celles de la CGT, il réaffirme son soutien aux grévistes : « Les officiers, les cheminots et les sédentaires, menacés dans leur conditions de travail et dans leur existence ne sont pas enclins à l'accepter. Le risque d'un nouveau conflit social grave se profile, peut-être souhaité par les partisans de la privatisation pour accélérer la mise en œuvre de la fermeture de la ligne en en faisant porter la responsabilité aux salariés ». Le député socialiste, Jean Beaufils, considère pour sa part « que le départ de la SNAT est irréversible... et qu'il s'agit de trancher entre la moins mauvaise solution ». (Les Informations Dieppoises du 3 mars 1992).

### Les quatre provocations

Dans la même édition, Jean-Louis Bourlanges, l'un des leaders de la droite à Dieppe, fustige l'atti-

tude de la SNAT: « Il s'agit d'une triple provocation. Provocation à l'égard des collectivités territoriales... Provocation vis-à-vis des personnels de la SNAT... Provocation vis-à-vis des intérêts économiques dieppois... ». Une quatrième provocation aura lieu un peu plus tard avec l'inculpation de trois représentants de la CGT, dont Marcel Lenoir, secrétaire de la section syndicale, pour « séquestration ». Deux non-lieux seront prononcés. Mais Marcel Lenoir restera inculpé. La fédération des syndicats maritimes CGT appellera à la grève en indiquant notamment « que l'armement naval entend frapper plus particulièrement le secrétaire de l'organisation syndicale qui défend inlassablement les droits des salariés. Les délégués de la CGT au comité d'entreprise viennent d'ailleurs de recueillir 65 % des voix ». Le conflit avec la SNAT se poursuivra durant des années. À la fin de l'année 1994, le tribunal administratif de Paris va décider la réintégration de douze marins et un rappel de salaires. Selon la cour « le personnel naviguant stabilisé, soit 250 salariés parmi les personnels touchés (sur les 420) par le licenciement collectif, bénéficiait du régime de la Convention du 19 juillet 1947 sur la stabilité ». (Journal Le Marin du 23 décembre 1994). La fédération des marins CGT avait bien préparé ses dossiers.

### Tout tunnel, tout fer, et désengagement de l'Armement Naval

La rupture de 1992 est intimement liée avec le désengagement de l'État et la volonté de privatisation, au travers notamment du rôle joué par l'armement naval de la SNCF dont la stratégie est résumée dans un document publié par la fédération des cheminots de la CGT: « Tout tunnel, tout fer, et liquidation de l'armement naval ». Elle aura aussi pour conséquence un engagement plus important des collectivités territoriales dans les investissements concernant l'aménagement des ports. À Dieppe, la construction d'un avant-port capable de recevoir des plus gros ferries est déjà engagée. L'implantation de la centrale nucléaire de Penly aura permis aux finances locales d'amortir la charge fiscale. L'idée est de maintenir à Dieppe, après l'ouverture du tunnel sous la Manche, une activité indispensable à l'économie locale.

### Des voiliers, des bateaux à vapeur, des ferries, des voies de chemins de fer... et des maquettes

« En matière de transport routier, comme en géométrie, la ligne droite reste le plus court chemin d'un point à un autre. La ligne transmanche qui relie Dieppe à Newhaven doit à cette évidence son existence et sa pérennité » constate la revue

## La rupture de 1992 est intimement liée avec le désengagement de l'État et la volonté de privatisation, au travers notamment du rôle joué par l'armement naval de la SNCF.



4 Vote durant une grève avec Marcel Lenoir, secrétaire du syndicat CGT des marins à la manœuvre.

« Le Poids Lourd » en juin 1978. « En 1817, on dénombrait neuf voiliers affectés à cette liaison. Puis au milieu du dix-neuvième siècle, un accord entre les compagnies ferroviaires de London à Brighton d'une part et de Paris à Rouen d'autre part, allait permettre, au terme de la construction de la voie ferrée de Rouen à Dieppe, l'ouverture de cette liaison régulière Paris-Londres, via Dieppe et Newhaven, et qui ne fut vraiment interrompue, pour des raisons évidentes, que durant les deux guerres mondiales » indique la même revue. Il est assez remarquable que l'itinéraire entre Paris et Londres qui emprunte les voies de chemin de fer, publié lors de l'ouverture de la ligne en 1872 pour les marchandises et celle de l'ouverture au service des voyageurs en 1917, correspond exactement à celle publiée dans le journal « Le Monde » le 21 juin 2012 permettant de rejoindre à bicyclette, depuis Paris, la capitale britannique à l'occasion des Jeux Olympiques. Le chemin proposé aux cyclistes emprunte en effet les anciennes voies fermées en 1988, notamment sur le territoire de la Seine-Maritime. « En 2012, 6844 cyclistes ont traversé la Manche par Ferry en partant de Dieppe, soit une augmentation de 26 % par rapport à 2011. Selon le niveau des pédaleurs, le temps pour rejoindre Londres au départ de

Paris varie. En prenant en compte la demi-journée à bord du Ferry, il faut compter cinq jours pour les plus sportifs et entre 10 à 12 jours pour les novices» indique le journal «Paris-Normandie» dans son édition du 24 juin 2013.

Des voiliers aux bateaux à vapeur, et enfin avec les ferries, il était «naturel» que le rail prenne ses «affaires» en main. L'arrivée, en 1964, des cars ferries, va modifier les conditions d'exploitation sur la ligne. Il sera nécessaire, par exemple, d'aménager les ports de Dieppe et de Newhaven et d'installer des rampes d'accès. «Le Falaise», dernier bateau à vapeur de la flotte, est transformé, puis remplacé rapidement par deux cars ferries neufs, «Le Villandry», et «Le Valençay». À la fin des années soixante-dix, la marque «Sealink» apparaît et en 1982, «Le Chartres» remplace le «Villandry» devenu vétuste. Puis, «Le Champs-Élysées» va devenir, au milieu des années quatre-vingt, en assurant aussi bien le fret et le transport des passagers, le symbole de la réussite des cars ferries. Tous ces bateaux ont aujourd'hui terminé leur carrière. Leurs maquettes ont été vendues récemment aux enchères à l'hôtel Drouot. «Le Valençay» a été adjugé 2000 euros et «Le Chantilly» a été cédé 2 900 euros. (Informations Dieppoises du 23 novembre 2012).

**5** Prise de parole de William Pilon, l'un des responsables de la l'Union Locale de Dieppe lors des manifestations communes des Ateliers Chantiers de la Manche, réparation navale et marins de la ligne en 1987.

## **L'Armement Naval exerce ses activités dans le cadre d'un marché transmanche en expansion soutenue où la compétition entre les armateurs s'est accrue durant les dix dernières années.**

### **La stratégie de l'Armement Naval**

Créé en 1948, le service de l'Armement Naval constitue un service à part entière de la SNCF, doté d'une autonomie budgétaire et commerciale possédant toutes les attributions d'un armement maritime mais assurant une mission de service public en matière de trafic Fer-Mer. Il exploite la flotte des navires SNCF, seul sur la ligne Dieppe-Newhaven, en association avec Sealink-UK (filiale des British-Rail. Celle-ci sera privatisée en 1984 et vendue à British-Ferries, filiale du groupe multinational SEA-Container). L'armement Naval exploite également les lignes Boulogne-Folkestone; Calais-Douvres; Dunkerque-Douvres. Dans un dossier de presse à l'attention des journalistes, la direction de l'Armement Naval de la SNCF qui emploie à l'époque environ 1 500 agents dont 1 100 navigants, explique, sans fioritures, la stratégie libérale qui l'a conduite à se désengager: «L'Armement Naval exerce ses activités dans le cadre d'un marché transmanche en expansion soutenue où la compétition entre les armateurs s'est accrue durant les dix dernières années. Or, se profilent maintenant à l'horizon 1992-1993 des échéances clés (marché unique européen et mise en service du tunnel sous la Manche), qui imposent dès maintenant une nouvelle stratégie.



Pour rester compétitif face à Eurotunnel, les opérateurs doivent utiliser des navires de très grande capacité, générateurs de gains de productivité et renforcer l'image de marque des car-ferries en offrant une qualité de service haut de gamme». Les marins de la CGT font une tout autre analyse: «Nous constatons que la liquidation de l'Armement Naval entraînerait purement et simplement la disparition du pavillon français. Pour la SNCF, la liquidation de l'Armement Naval s'inscrit non seulement dans la stratégie du contrat de plan mais également dans la perspective du grand marché européen de 1993. En effet, parler de la SNCF, c'est considérer qu'à l'intérieur de la communauté européenne, chaque nation à son existence pleine et entière, ses intérêts, ses stratégies, que celles-ci peuvent être soumises à des conditions qui tentent de créer l'harmonie, mais qu'elles ne disparaissent pas pour autant. Il nous paraît contradictoire de parler concurrence si l'on

désigne simplement par l'expression de solutions européennes, des solutions qui s'assimilent à des simples fusions ».



### Un rapport confidentiel

Pour les marins et l'ensemble du personnel, une nouvelle étape de la lutte pour l'emploi et la sauvegarde de la ligne s'ouvre dans des conditions difficiles. Dans son ouvrage, « La ligne Dieppe Newhaven, le pourquoi ? Et le comment ? », Jacques Lafosse, fait état d'un rapport confidentiel, parvenu on ne sait comment à Dieppe, qui révèle les intentions de la direction du repreneur «Stena»: «Il est essentiel pour le nouvel opérateur d'opérer une cassure nette avec le passé dans le domaine de l'emploi. Pour cette raison, c'est une condition première du projet «Stena» qu'il n'y ait aucune obligation de sa part d'employer aucun des membres du personnel de la SNAT dans ses filiales...». (Les Informations Dieppoises du 3 avril 1994). Dans ce même ouvrage, l'auteur poursuit: «En dépit des oppositions diverses et le nombre de problèmes non résolus touchant le reclassement des marins et des sédentaires de la SNAT, le «Versailles», rebaptisé «Stena Londoner», faisait sa première escale le 22 mai, accueilli par des fleurs, du champagne, mais aussi des sifflets». Le «Champs-Élysées», fut occupé par une partie de l'équipage du 22 mars au 26 mai. Après quelques travaux effectués à Southampton, il reprit du service le 3 juin. Devenu le «Stena Parisien», il conservait un équipage et un pavillon français. Le repreneur Stena Line tenait la barre, mais une nouvelle tempête s'annonçait déjà à l'horizon.

### Nouvelle tempête sociale

Première alerte, le 1<sup>er</sup> janvier 1996, «Sealink-Voyages» et «Stena» rompent leurs accords. Quoiqu'il en soit, «Stena Line» maintient toujours, malgré les effets du tunnel sous la Manche, son ambition d'atteindre le chiffre d'un million de passagers pour l'année. Une nouvelle compagnie est créée le 10 mars 1998. Rebaptisée «P&O-Stena», elle affiche sa volonté d'associer ses compétences afin de lutter contre la concurrence. Autonome, elle appartient à la fois au groupe britannique «P&O

Line European Ferries» (60 %) et au groupe suédois «Stena Line» (40 %). Dès le mois d'octobre, la compagnie se trouve dans une impasse. La disparition de la liaison entre Dieppe et Newhaven est clairement évoquée des deux côtés de la Manche. Christian Cuvilliez, député maire de Dieppe, organise le 30 octobre à l'Hôtel de Ville, une première réunion publique avec tous les acteurs concernés. Le 2 novembre, c'est une délégation d'élus anglais conduite par Norman Baker, député de Lewes et de Newhaven, qui rencontre à Dieppe les représentants de la Chambre de Commerce et de l'Industrie, les élus locaux et les représentants syndicaux. Le lendemain, Christian Cuvilliez interpelle le ministre des transports à l'Assemblée Nationale. Le 4 novembre, une importante délégation de militants de la CGT et d'élus locaux embarque sur le ferry de nuit. Direction Londres où Norman Baker doit interroger, à la chambre des communes, Glenda Jackson, la Secrétaire d'Etat aux Transports. La présence de ces manifestants à Londres, selon le député Norman Baker «est le sujet numéro un dans l'East Sussex, que ce soit à la une des journaux ou dans les conversations. La BBC est même venue filmer les manifestants». (Paris-Normandie du 5 novembre 1998).

6 Christian Cuvilliez, maire de Dieppe, avec l'équipage en 1992.

7 Manifestation sur le ferry «Chartres».



### Un Livre Blanc

Le 7 décembre, plus de cinq-cents personnes se réunissent dans la salle Paul-Éluard, à Dieppe, afin d'apporter leur témoignage ou leur soutien à la ligne transmanche qui emploie à l'époque 443 personnes et transporte 600 000 passagers par an. Leurs propos seront résumés dans «Un livre blanc», témoignage collectif qui servira à plaider la cause de la ligne auprès des autorités responsables, de l'opérateur et des autorités politiques de l'État. «Nous refusons que notre sort dépende

d'une décision stratégique et financière. Nous reprochons à la direction de ne pas avoir mis tout en œuvre pour faire valoir les infrastructures et la position géographique idéale que représente la liaison Dieppe Newhaven » écrit dans ce « Livre blanc » Peter Cox, du syndicat CGT des sédentaires de P&O-Stena. Depuis 1992, date à laquelle Stena a pris les commandes, force est de le constater en effet, cette compagnie n'a eu de cesse de se placer dans la logique de guerre des prix entre les différentes compagnies liée à l'ouverture du tunnel sous la Manche.

L'arrivée de P&O et son mariage avec Stena n'a fait qu'exacerber les effets néfastes d'une politique commerciale fondée sur la rentabilité immédiate, pour satisfaire les actionnaires.

Quelques jours auparavant, les conseillers généraux de la région dieppoise avaient proposé, lors d'une session de l'assemblée départementale, une motion d'urgence qui suggérait « qu'en cas où P&O-Stena se retirerait vraiment, que la compagnie Sea-France, dont le principal actionnaire est la SNCF, soit contactée par les pouvoirs publics ». Le groupe des élus communistes propose pour sa part, par la voix de Jean Garraud, conseiller général du canton d'Eu, « de lancer un partenariat avec la région Haute-Normandie et nos homologues de l'East Sussex, une étude plus globale sur les impacts économiques et sociaux liés à l'existence d'un lien transmanche ».

Le fond de toutes ces interventions repose sur plusieurs questions : les services de transport de voyageurs et de fret ne doivent-ils pas renouer avec une logique de services publics dans une Europe moderne ? Ne doivent-ils pas contribuer à une dynamique de développement pour l'emploi, pour l'économie régionale et ne pas être soumis à la loi des marchés financiers et des multinationales ? Parmi tous les acteurs de la lutte pour sauver la ligne, le journaliste anglais, Peter Avis, très impliqué personnellement, rédigera un témoignage repris par toute la presse locale : « Mes ancêtres empruntaient déjà la ligne Newhaven Dieppe il y a cent ans. Dans le journal bilingue « rendez-vous », Gavin Anderson, un grand dieppophile, ancien directeur artistique du festival de Brighton écrit : l'ironie du sort veut que l'un des liens culturels franco-britanniques les plus forts soient menacés au seuil de la prétendue intégration européenne ». On risque en effet de travailler à la désintégration européenne. Il y a aussi d'autres ironies, comme celle de Stena prenant pour slogan « les ferries de la nouvelle génération »... et mettant en ligne des bateaux de l'ancienne génération. Depuis trois ans, une des qualités des trois bateaux rapides successifs a été d'aller... trop lentement et de ne pas respecter les horaires.

L'opérateur qui prendra la ligne doit tenir ses promesses, vis-à-vis des passagers comme des personnels ». Le journaliste anglais conclut son propos en affirmant que cette « ligne a été créée par les chemins de fer. Il est temps que les chemins de fer reprennent un rôle dans sa continuité... ».



**8** Le train traversait la ville de Dieppe et déposait les voyageurs au pied du Ferry.

## Cette ligne a été créée par les chemins de fer. Il est temps que les chemins de fer reprennent un rôle dans sa continuité.

Peter Avis

### Le conseil général se porte acquéreur du port de Newhaven

Dans le livre de Peter Bailey et de Claude Féron, « L'histoire de la ligne transmanche. 1847-2001 » la description du dernier voyage d'un ferry le 31 janvier 1998 est ainsi évoqué : « Du haut de la falaise du Pollet, sur la jetée Ouest, sur le balcon du Terminal, les Dieppois sont rassemblés. L'émotion se lit de partout, sur les visages, aussi bien à terre que sur les ponts du Stena Cambria. Les mains s'agitent, des cris de part et d'autre se font entendre. À son arrivée à Newhaven, au terminal, le Stena Cambria fut accueilli dans la tristesse, certains ne peuvent même retenir leurs larmes ». Il faudra attendre le jeudi 22 avril 1999 pour connaître une nouvelle liaison avec la mise en service d'un ferry monocoque rapide, le Superseacat two sous les couleurs de la compagnie anglaise Hoverspeed. Ce navire d'une longueur de 100 mètres, a été construit en Italie, à la Spezia. Il peut transporter 700 passagers, avec une place assise pour tous. En plus, sa capacité lui permet



9 En route pour Newhaven sur la passerelle du Chartres.

aussi d'embarquer 175 voitures ou caravanes. Il traverse la Manche, à plus de 37 nœuds, soit en deux heures. Mais la ligne ne peut continuer qu'avec un seul bateau et un service saisonnier. D'autre part, les horaires ne conviennent pas aux passagers français. Le ferry rapide ne peut transporter les semi-remorques, les camions, les autocars. Les entrepreneurs routiers de la région n'apprécient pas. On ne refait pas l'histoire, et pourtant, la solution consistait à revenir « comme c'était avant » mais avec l'Armement Naval et le service public en moins. Le Conseil Général de Seine-Maritime, présidé par Charles Revet, va donc décider d'acquérir le port de Newhaven et de créer à cet effet un « Syndicat Mixte Transmanche ». Les travaux d'urgence vont donc pouvoir être entrepris dans le port anglais pour la mise en service d'un premier car-ferry classique. Une nouvelle page s'ouvrait dans l'histoire mouvementée de la ligne Dieppe Newhaven en attendant la prochaine tempête sociale.

### Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Actuellement une phase de négociation est en cours afin de renouveler la délégation de service public qui devrait prendre effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015. La gestion de la ligne a été confiée, dans le cadre d'un Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche (SMPAT) à Louis Dreyfus Lines, filiale de Louis Dreyfus Armement, qui gèrent aussi les lignes Le Havre Portsmouth, Dunkerque Douvres, Calais Douvres. Ce dernier vient d'intégrer le groupe Danois DFDS Seaways qui possède une cinquantaine de bateaux. Entre Dieppe et

Newhaven, un seul ferry, qui effectue deux allers-retours par jour, assure la liaison. Un autre bateau reste à quai. Selon Lucien Lecanu, élu communiste, adjoint au maire de Dieppe « la phase de négociation du renouvellement de la délégation de service public doit se traduire par une augmentation des rotations. Le groupe Dreyfus n'a aucune contrainte et ne prend pas de risques. Le déficit est compensé par le Conseil Général. Dans la mesure où le groupe qui gère la ligne à un système de réservation global et peut orienter les passagers et les trafics sur d'autres liaisons transmanche, Dieppe peut servir de variable d'ajustement ». L'élu souhaite donc une compagnie qui n'aurait pas d'intérêts avec d'autres lignes et que, dans cette phase de négociation, un appel d'offre soit lancé. Plusieurs candidats auraient ainsi la possibilité d'exposer leur projet. D'autant, ajoute-t-il « que le trafic se porte bien, le fret est en hausse et 252 000 passagers ont emprunté la ligne en 2012 ». La décision prise par le Conseil Général en 2001 de se porter acquéreur du port de Newhaven et de relancer la ligne constitue un acte politique original. Les élus de droite n'ignorent pas que la majorité va se jouer dans un mouchoir de poche lors du renouvellement par moitié de l'assemblée départementale. Il convient aussi de convenir que des raisons économiques liées à l'emploi, au développement des activités portuaires, ont prévalu dans cette décision. Il n'en reste pas moins que la nouvelle majorité des élus, socialistes et communistes, avec sur cette question une approche parfois



## L'ironie du sort veut que l'un des liens culturels franco-britanniques les plus forts soient menacés au seuil de la prétendue intégration européenne. Gavin Anderson

**10** Manifestations communes des Ateliers Chantiers de la Manche, réparation navale et marins de la ligne en 1987.

différente, héritent de cette situation inédite en 2004. Ils se retrouvent avec un bateau loué, le «Sardina Véra», puis avec un bateau acheté «Le Dieppe» qui avait navigué sur la mer Baltique, puis deux bateaux neufs commandés, fabriqués en Espagne, le «Côte d'Albâtre» et le «Seven Sisters». Depuis, «Le Dieppe» a été vendu. Rien n'est donc acquis concernant la pérennité de la délégation de service public. Le Conseil Général garantit l'équilibre de la gestion avec un apport de 14 millions d'euros par an et il n'est pas disposé à aller au-delà. La problématique du déficit devra donc être résolue dans les prochains mois avec notamment l'utilisation du ferry, tout neuf, qui reste à quai et en faisant en sorte que «Dieppe ne soit pas utilisé comme variable d'ajustement concernant la gestion des autres lignes Transmanche».

### BIBLIOGRAPHIE

*La Chouine, la ligne Dieppe Newhaven, le pourquoi ? Et le comment ?*  
Jacques Lafosse, éditions Bertout

*Newhaven-Dieppe-Service, l'histoire de la ligne transmanche*  
Peter Bailey et Claude Ferron, éditions Bertout  
*Haute-Normandie, Pages d'histoire sociale, témoignages de Syndicaliste*  
Antoine Fiszlewicz, publié par l'Institut CGT d'Histoire Sociale de la Seine-Maritime

*Archives des journaux Paris-Normandie, Les Informations Dieppoises*

*Documents Cercle Maritime de Dieppe. Mer et Marines*  
présidé par Guy Roulland

*Archives de la mairie de Dieppe*

### REMERCIEMENTS

L'auteur tient à remercier Gilles Pichavant, Lucien Lecanu, Jean-Louis Vicentini.



# Comme un poisson sur la ligne

Jacky Maussion, « Avenir de Seine-Maritime »,  
mars 1992.

Vendredi 28 février 1992, départ fixé à 13 heures 45, je suis un peu en avance, j'en profite pour respirer Dieppe. Au hasard des rues, entre l'église Saint-Jacques et la place du Petit-Enfer, je découvre « Le Versailles », bateau dans la ville, à son aise, à son quai. Le journal du jour « La Vigie », annonce la fin de la ligne, la fin de l'entreprise, le dépôt de bilan pour après... les élections. Je tombe bien ou mal, je l'ignore encore.

Entre l'accès aux guichets et les wagons de la SNCF, une responsable des relations publiques me remet mon billet en me souhaitant un bon voyage. Tout semble calme, mais je sais que celui-ci n'est qu'apparence,

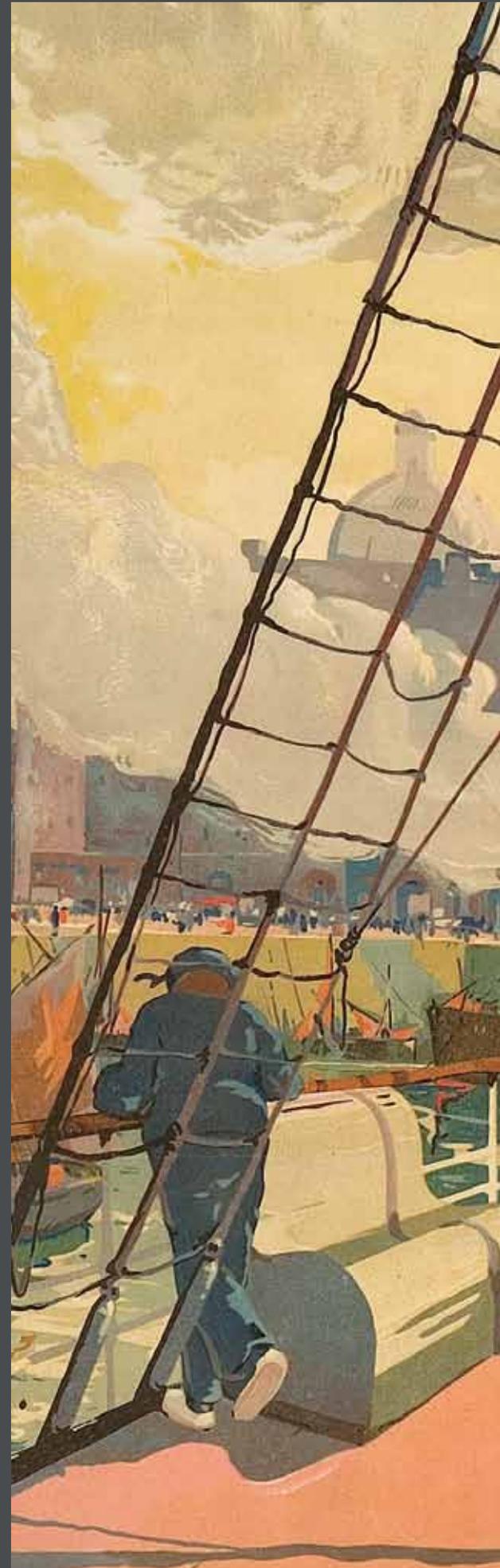
le personnel réuni discute de la situation, il n'est pas encore évident que le bateau largue les amarres. Finalement, la file d'attente s'évanouit, j'avance. Le contrôle des papiers d'identité, même si j'ai, en ce qui me concerne, la ferme intention de revenir, n'a rien d'une formalité. Je franchis la passerelle pour tomber au service « Informations » sur le sourire d'une hôtesse. Le voyage s'annonce sous les meilleurs auspices. Non seulement le ciel est bleu, mais la bordée est cégétiste.

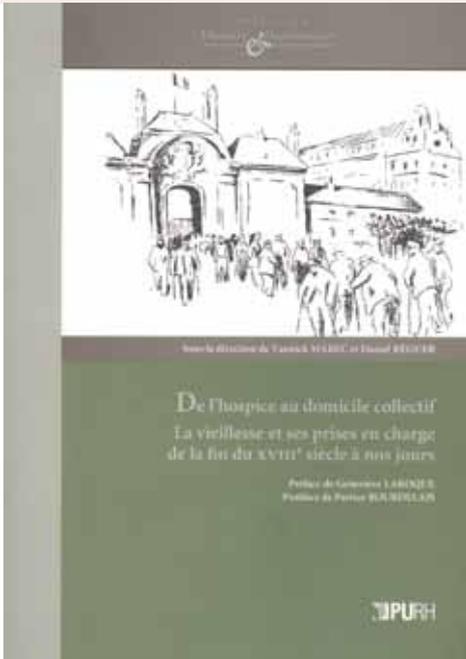
Aux postes de commande, le commandant dirige une manœuvre délicate. Je le salue. Doucement, le ferry tourne sur lui-même pour s'engager vers la sortie du port. Au loin, à l'horizon, le « Champs-Élysées », l'autre ferry, survole la Manche dans une légère brume. Les mirages ne sont pas l'apanage des déserts. Le bateau frémit légèrement, plus par la vibration de ses puissants moteurs que par l'effet de la houle. Avec une telle mer, j'aurai pu traverser en pédalo.

Le restaurant m'attend, ou plutôt Guy Roulland, maître d'hôtel, délégué CGT, conseiller municipal communiste de Dieppe. Il me parle de la ligne, de la tempête qui couve, de l'absurdité d'abandonner un tel outil. La veille, il a au cours d'une réunion, selon son expression « pilonné la truffe » du député socialiste. Comment, en effet, comprendre les décisions du sabordage du poumon économique que représente le Transmanche pour Dieppe. Dépendante de la SNCF, la ligne dégage des bénéfices, puis filialisée avec une augmentation du trafic (+ 40 % en janvier), elle annonce un déficit. Il faut dire qu'en plein mois de juin, l'année dernière, la direction avait lockouté l'entreprise durant trois longues semaines. À bord, il se raconte une histoire vraie: un commandant de ferry dans une gare de Londres a tenté une expérience. Il a demandé un billet pour la ligne Newhaven-Dieppe. « Vous êtes sûr qu'elle existe ? » lui a rétorqué l'employée. En réalité existe une tendance de la part de la direction à vouloir assurer un minimum sans équipage français, ou tout au moins, singulièrement amenuisé.

À l'intérieur, tout a été conçu pour que les passagers passent des moments agréables. La traversée, dans ces conditions, s'apparente à une mini-croisière. À l'origine, ces bateaux remontaient les fjords norvégiens, leurs fonds plats ne sont pas adaptés aux colères de la Manche. Plongé dans mes réflexions, je découvre les côtes de l'Angleterre et les hangars de Newhaven. Il se fait tard, comme j'y suis attendu, je descends dans la salle des machines. Les mécaniciens (ne leur dites surtout pas qu'ils sont des mécanos) me reçoivent les bras ouverts. L'odeur, le bruit, le confinement rappellent l'usine. Même son de cloche, ils sont déterminés à défendre leur emploi.

Je dîne rapidement avec l'équipage. Mon guide du jour, « l'écrivain » un homme précieux, délégué de la CGT, me décrit la vie à bord. « L'écrivain », au temps où il était le seul à savoir écrire, dans la marine, tenait le journal de bord. Aujourd'hui il tient les comptes du magasin, du bar, de la boutique. Mais déjà, mon allure incertaine dans les travées indique que le bateau bouge et que nous avons pris le chemin du retour. À tour de rôle, les membres de l'équipage tentent de trouver quelques instants de repos. Il faut tenir 48 heures. Ici, c'est la règle. Je sors prendre l'air. À l'horizon, je devine les lumières de Penly et de Dieppe. L'usine de torréfaction SOPAD doit tourner à plein régime, l'air marin a pris l'odeur du café.





# De l'hospice au domicile collectif

La vieillesse et ses prises en charge de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours

Sous la direction de Yannick Marec et Daniel Réguer

Pierre Largesse

## De l'hospice au domicile collectif.

### La vieillesse et ses prises en charge de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours.

Édité par les Presses universitaires de Rouen et du Havre sous la direction de Yannick Marec et Daniel Réguer.

Dirigé par Yannick Marec (membre de notre Conseil scientifique) et Daniel Réguer, cet ouvrage est issu du colloque de Fécamp (28-30 janvier 2010). Il est introduit par une préface de Geneviève Laroque, présidente de la Fondation nationale de gérontologie. Les vingt-sept communications s'étalent sur trois siècles qui ont regardé la pauvreté des vieux devenus incapables de travailler, tombés à charge de leurs enfants ou, à défaut, de la charité publique puis de l'assistance. Plus récemment enfin, de la solidarité. L'accent est mis sur l'apport de la société à l'accompagnement de la vieillesse, grâce à des politiques sociales qui traversent les différents régimes, les républiques et les gouvernements.

### Plusieurs parties divisent l'édition des Actes du colloque

- **Un prologue** : Le philosophe, les écrivains et le vieillissement.
- **La première partie** : Construction sociale de la vieillesse, dans lequel nous trouvons, entre autres, des exemples comme à Fécamp et d'autres villes en Haute-Normandie.
- **La deuxième partie** : La prise en charge des personnes âgées en hébergement collectif regroupe des sujets s'échelonnant de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à 1940, de Paris au Havre (entre autres lieux).
- **La troisième partie** : Politiques publiques et représentations de la vieillesse, sous-titrée « Agir, ici et maintenant » aborde, étudie historiquement des sujets qui sont encore d'actualité. Une synthèse de Geneviève Laroque « Cinquante ans de politique(s) vieillesse » a particulièrement attiré notre attention par les sujets traités d'une façon précise mais synthétique

sur l'avance en âge, travail et emploi ; les retraités et personnes âgées ; la vie sociale et la participation à domicile et en établissement d'accueil ; les ressources (financières) ; les dispositifs de maintien à domicile ; les hébergements ; la solvabilisation des personnes âgées et la notion de reste à charge ; les proches aidants ; qualité, bienveillance, maltraitance ; la coordination ; les plans Alzheimer ; les débats actuels. Mais beaucoup d'autres communications seraient à citer.

Il me semble que cet ouvrage sera une référence pour qui veut connaître le sujet de la prise en charge de la vieillesse, parce qu'il met en valeur ce que la société fait pour ses anciens, même si, encore et toujours, il y a plus et mieux à faire.

J'exprimerai cependant un regret d'ordre formel, celui de la couleur choisie (vert pâle) des sous-titres peu lisibles de ce fait, dans le cours de l'ouvrage. Mais c'est une critique typographique, purement formelle qui n'enlève rien à la haute qualité du livre.

Les annexes apportent des précisions qui seront utiles aux militants syndicaux futurs chercheurs : Étapes et faits marquants des politiques sociales de vieillesse (1945-2011) ; une présentation de l'Association Hôpital de Fécamp, d'hier et d'aujourd'hui ; une présentation des auteurs ; un index des noms de personnes et des auteurs cités ; une table des 59 figures (elles ont été soigneusement choisies).

C'est un ouvrage qui me semble indispensable pour la documentation des archives, des bibliothèques, des associations fréquentées par les chercheurs, par tous ceux qui s'intéressent à l'histoire sociale.

# Jacques Leclère :

## de la brasserie à Rhône Poulenc

Jacky Maussion

Notre Institut CGT d'Histoire Sociale de Seine-Maritime, fort de son expérience à travers le livre « Haute Normandie Pages d'Histoire Sociale » paru en coopération avec la CGT de Normandie, conscient que de nombreux militants syndicaux auraient pu figurer dans le livre, a décidé de poursuivre cette publication, en reprenant dans les parutions de notre revue, d'autres portraits de ceux qui ont participé à la construction et au développement de la CGT en Seine-Maritime. Aujourd'hui nous avons rencontré Jacques Leclère.



**I** Jacques Leclère, le 1<sup>er</sup> mai 1947 à Elbeuf, détruit en partie par les Allemands.

« J'ai eu 14 ans le 9 mai 1939. Le 17, mon père m'a dit : Au boulot ! ». Le premier travail de Jacques Leclère va consister à peser le houblon qui entre dans la composition de la bière à la Brasserie de la Meuse, à Elbeuf, où était fabriquée la « Valstar », mais il est aussi, dans le même temps, garçon de courses à vélo. En septembre 1939, lorsque la guerre est déclarée, de plus en plus d'hommes quittent la brasserie. Il se retrouve donc, pour un temps, employé de bureau puis affecté à la mise en bouteille de la bière avec un salaire à 2,50 francs de l'heure. De quoi, en quelque sorte, dans les conditions de l'époque, survivre en

se privant sur tout. Sa première revendication sera de demander une carte d'alimentation : « En 1943, je lis dans 'Le Petit Normand' qu'en plus de notre carte de ravitaillement, on avait droit à la carte des travailleurs de force. Cela donnait droit à un petit plus de nourriture pour les hommes âgés de plus de 18 ans. J'ai donc contacté des collègues sensiblement de mon âge et nous sommes allés à la mairie. Nous avons obtenu gain de cause. Ce jour-là, j'ai compris que rien ne s'obtenait sans combat ». Il supporte très mal l'occupation et participe avec d'autres jeunes à quelques actions : « Nous résistions à notre façon en subtilisant des jerricanes d'essence ou en versant du sucre dans les réservoirs. Nous avons investi un jour un camion rempli de boules de pain que nous avons distribuées à la population ».

### **Liberté retrouvée et engagement militant**

À la Libération, dans le droit fil de ses premiers engagements citoyens, il prendra contact avec l'Union Locale d'Elbeuf afin de participer à la création d'une section syndicale CGT à la brasserie et adhèrera au Mouvement de la Jeunesse Communiste de France. Dans l'effervescence de la Libération, où tout est à reconstruire, Jacques Leclère participe à la création du groupe artistique Henri Barbusse, met sur pied le club de football CGT, soutient les candidats du Parti communiste Français aux élections municipales en 1945, et se lance dans la journée du bois : « Nous



2 Jacques Leclère.

## Scènes de vie

9 mai 1925

**Naissance à Elbeuf.**

17 mai 1939

**Employé à la Brasserie de la Meuse.**

1944

**Adhésion à la jeunesse communiste et à la CGT en novembre.**

de 1945 à 1951

**Délégué du personnel et au comité d'entreprise à la Brasserie de la Meuse. Adhésion au parti communiste en 1946.**

de janvier 1951 à mars 1983

**Employé chez Rhône Poulenc à Saint-Aubin-les-Elbeuf. Candidat aux élections municipales à Elbeuf en 1953.**

de 1952 à 1966

**Délégué du personnel et au comité d'entreprise chez Rhône Poulenc.**

de 1952 à 1966

**Membre de la commission colonies de vacances chez Rhône Poulenc.**

de 1961 à 1966

**Administrateur à la caisse des Allocations Familiales.**

de 1959 à 1971

**Tête de liste aux élections municipales de Cléon en 1959 ; 1965 et 1971.**

1983

**Retraite.**

depuis 1985

**Responsable de la section multi-pro Rhône Poulenc, Aérazur, Renault Cléon. Actuellement membre de la section des retraités CGT Renault Cléon.**

allions dans la forêt de Bourgtheroulde abattre des arbres afin de distribuer le bois aux personnes âgées». Il lui arrive aussi d'être arrêté par la police: «Le 23 octobre 1948, afin de préparer le meeting avec Jeannette Vermeersch-Thorez à Caudebec-les-Elbeuf, j'ai été conduit manu-militari au poste de police pour avoir été pris en flagrant délit de collage d'affiches. J'avais aussi un pot de peinture et un pinceau. J'ai été menotté au radiateur, puis mis au cachot. Je n'ai été libéré que le lendemain». Son «université» c'est l'école des jeunesses communistes à Rouen: «Je me rendais tous les dimanches, en car, au siège du parti communiste, un baraquement place Saint-Clément. Il y avait Roland Leroy, Olivier Goubert, Georges Jonquais, Maurice Hébert, il y avait aussi beaucoup de filles, nous étions plus d'une trentaine».

Il se souvient d'excursions très politiques où les jeunes militants de la région elbeuvienne partaient à pied pour se rendre à la fête départementale du parti communiste au parc des Chartreux à Petit-Quevilly, ou encore de ces longues marches qui les conduisaient au château Robert-le-Diable. Mais il y avait les luttes, les grèves: «Nous étions souvent unis avec la Jeunesse Ouvrière Chrétienne. Nos revendications portaient sur la suppression des cartes d'alimentation, le salaire des jeunes. La grève la plus importante a eu lieu en 1947. À la brasserie, 50 % des ouvriers étaient dans le mouvement».

### De la brasserie à Rhône Poulenc

En 1951, il quitte la brasserie et entre chez Rhône Poulenc à Saint-Aubin-lès-Elbeuf. L'usine produit des engrais, du sulfate de cuivre destiné au traitement des vignes, et quelques autres fabrications, notamment un médicament: le gentisate. Jacques Leclère effectue depuis deux ans des démarches pour se faire embaucher, finalement, c'est un ami de son père qui débloquent la situation. «Après un an de présence, je suis élu délégué du personnel et au comité d'entreprise. Celui qui m'avait fait entrer, qu'est-ce qu'il a pu se faire engueuler. L'usine était en plein développement, les fabrications ouvraient les unes après les autres. Mon travail consistait à lancer la mise en route lorsque tout était au point». En 1953, une grève de mineurs va durer cinq semaines, il participe à la solidarité et accueille chez lui trois enfants durant les vacances de Pâques. «J'étais aussi chargé de stocker les vêtements que les ouvriers apportaient: nous en avons acheminé une camionnette pleine aux mineurs». Il est aussi candidat aux élections municipales à Elbeuf en 1953. Puis en 1959, en 1965 et en 1971, cette fois-ci, à Cléon, il dirige une liste présentée par le Parti Communiste Français: «À chaque fois nous sommes arrivés en deuxième position. La SFIO faisait alliance avec des gens de droite et au deuxième tour elle l'emportait». Durant cette période il est pressenti pour devenir chef d'équipe mais son engagement syndical et politique



est jugé incompatible avec la prise de responsabilité dans l'entreprise. On lui suggère de changer de syndicat, en clair de renoncer ou d'adhérer à la CFTC, il refuse. La direction va lui faire payer cher son engagement. En 1963, après avoir été malade et blessé, il ne retrouve pas son poste en fabrication. Ses horaires de travail sont modifiés, il se retrouve à effectuer « la journée » et non plus les « trois-quarts », avec pour conséquence une perte de salaire. Jusqu'à son départ à la retraite, en 1983, il va décharger les wagons, faire de la peinture et balayer la cour.

### Il renonce à tous ses mandats

Durant cette période, Jacques Leclère participe à toutes les grèves. « Combien d'heures d'arrêt de travail,

**3 Remise de la médaille de l'Union Confédérale des Retraités, en novembre 1987 au siège de l'Union Locale d'Elbeuf.**

Avec Pierre Réaux, Raymond Peulvey, Claude Del Arqua, Jacques Mathoux, Pierre Gransard, Fernand Laparra, Jacques Leclère.

de délégations auprès de la direction ? ». Il ne peut se les remémorer toutes. À la fin des années soixante, il est élu administrateur CGT de la Caisse des Allocations Familiales avec Marcel Hubaille et Daniel Teurquety. En 1965, alors qu'il est confronté à la répression syndicale chez Rhône Poulenc, sa femme décède subitement. Il se retrouve seul avec ses cinq enfants. Il abandonne tous ses mandats. Durant treize ans, il participe néanmoins, en tant que membre de la CGT, à la commission des colonies de vacances du comité d'entreprise et à celle des jardins ouvriers. Une situation familiale difficile qui ne l'empêche nullement de participer à la grève en mai et juin 1968 : « Le bureau du chef du personnel était occupé par les grévistes. Aucun wagon et aucun camion ne rentrait. Des rondes étaient effectuées, nous assurons la sécurité et la préservation de l'outil de travail. Nous avons obtenu des avancées, notamment sur les salaires et des droits syndicaux ».

### La section des retraités

En 1985, il participe à la création de la section multi-professionnelle des retraités de Rhône Poulenc, Aérázur et Renault Cléon. « Nous avons organisé beaucoup de manifestations, à Elbeuf, à Rouen, à Paris ». Lorsqu'il jette un œil dans son rétroviseur, Jacques Leclère fait siens les mots de Gabriel Péri : « Si j'avais à le refaire je referais le même chemin ». Il reste persuadé qu'un combat qui n'est pas mené est un combat perdu : « Il nous faut défendre notre retraite si chèrement acquise. Il reste beaucoup à faire pour rassembler, beaucoup de débats à organiser pour convaincre ».

## LE 6 JUIN 2013, NOTRE INSTITUT À L'ARMADA



**Une exposition réalisée par Michel Croguennec, docteur en histoire, sur « Les chantiers de Normandie 1893-1987 » a été présentée au public de l'Armada dans le stand des « Amis de l'Humanité » le jeudi 6 juin.**

Elle a été inaugurée par Jean-Louis Jégaden, conseiller général communiste, président de l'association de défense des anciens salariés des Ateliers et Chantiers du Havre, en présence notamment de Jacques Defortescu,

de Jacky Maussion, de Jean-Jacques Lefebvre, de Robert Privat, pour l'Institut CGT d'Histoire Sociale de Seine-Maritime et de Jean-Yves Flaux des Amis de l'Humanité. Un débat a eu lieu ensuite en soirée auquel a participé Joël Michel, ancien délégué de la CGT des Chantiers de Normandie.

L'exposition reprenait, pour l'essentiel, l'histoire des Chantiers de Normandie qui a fait l'objet d'un livre de Michel Croguennec et d'un article publié dans le numéro 47 de notre revue « Le Fil Rouge ».

# ARQUES-LA-BATAILLE ET SES INDUSTRIES

Jacky Maussion

Un débat avec Serge Laloyer et une exposition réalisée par des membres de notre Institut ont marqué les manifestations organisées par « Tranche de vie arquaise ».



**1** Le théâtre de la Bataille conte l'histoire sociale et ouvrière d'Arques lors d'une balade nocturne.

## Dis, c'était comment avant ?

Le thème choisi par « Tranche de vie arquaise » a mis en évidence l'importance du passé industriel de la commune. Durant trois semaines, du 30 avril au 19 mai, l'histoire sociale et ouvrière d'Arques fut contée par le théâtre de la Bataille lors d'une balade nocturne. Le projet, mis en scène par Corinne Davenet-Girard, avec un bal musette, une fête du 1<sup>er</sup> mai sous forme de pique-nique au bord d'un plan d'eau, à deux pas du site « Regma », symbole des luttes ouvrières de la commune, s'est conclu par une conférence débat sur le thème « La réindustrialisation est-elle une utopie ? » avec Christian Cuvilliez, ancien maire de Dieppe et Serge Laloyer, président de notre Institut CGT d'Histoire Sociale.

## La réindustrialisation est-elle une utopie ?

« L'histoire industrielle est liée à l'histoire de la condition ouvrière. À l'origine, l'industrie a été conçue pour produire, gagner de l'argent » a rappelé Christian Cuvilliez qui a retracé, à grands traits, les mutations de l'histoire industrielle en mettant en exergue le déséquilibre, qui tend à s'accroître en permanence, entre le partage de la plus-value et le capital constant. Une situation qui fait la part belle à la financiarisation de l'économie et

qui laisse de moins en moins de place à la redistribution sous forme de revenus salariaux, de prestations sociales, et de services publics.

« Il nous faut être capables de porter l'utopie pour la transformer en réalité » a expliqué pour sa part Serge Laloyer. Il a mis en avant plusieurs conditions nécessaires susceptibles de jeter les bases d'une réindustrialisation avec la nécessité de la formation professionnelle, le développement des infrastructures, notamment dans le domaine du transport par le rail, le développement d'industries moins polluantes et des nationalisations qui deviennent réellement des biens publics. Il a conclu son intervention en souhaitant la construction de l'EPR à Penly et la construction d'un IUT à Dieppe.

Le site de « Regma » n'a pas été choisi au hasard pour débattre sur la possibilité de réindustrialiser le pays. Trois entreprises, comptant au total 80 salariés, ont pris possession d'une partie des lieux depuis quelques années. En cinq ans l'une est même passée de quinze à cinquante salariés. Guy Sénécal, la maire communiste d'Arques la Bataille, n'est pas étranger à ce renouveau : « Je ne cesse de me battre pour préserver ce site. Il ne faut rien lâcher ».

## L'histoire des industries de la ville d'Arques

« Dis, c'était comment avant ? » a aussi été l'occasion de présenter une exposition au public qui raconte la ville d'Arques à travers l'histoire de ses industries, qui ont longtemps structuré le quotidien de ses habitants. La Viscose, les usines Thoumyre, Baudelot... Et des aperçus sur le syndicalisme, le paternalisme, l'apprentissage... Cette exposition a été conçue et réalisée avec le concours de membres de notre Institut, notamment Jacques Defortescu, René Olleville, Jean-Numa Ducange, historien, maître de conférence à l'université de Rouen, qui ont prolongé le travail réalisé par notre camarade Guy Décamps, disparu en juillet 2012.



**Succès du numéro 48 du « Fil rouge »**

Notre revue n° 48 du « Fil rouge » de mai dernier consacré aux « Chemins de faire CGT » et à « La véritable histoire du Chiffon rouge » a connu un franc succès puisque nous avons été obligés d'en réimprimer deux centaines. Ce numéro fut l'objet de publications dans la presse havraise, notamment pour la partie festive du 18 juin 1977 avec Michel Fugain. Une diffusion de plusieurs dizaines d'exemplaires a également eu lieu à l'Union Locale CGT du Havre et dans la grande librairie du Havre « La Galerne ».

Il est toujours possible de se procurer ce numéro auprès de l'IHS CGT 76, 26 avenue Jean-Rondeaux, 76108 Rouen cedex (10 €).



**Disparition Michel Vanmuylder,** ex-secrétaire du syndicat CGT de Mobil à Notre-

Dame-de-Gravenchon, nous a quittés fin juin dans sa 78<sup>e</sup> année. Michel était un des tous premiers adhérents de l'IHS CGT 76. Il fut Secrétaire de l'Union Locale de Lillebonne-Gravenchon. On retrouvera dans « Haute-Normandie-Pages d'Histoire Sociale »<sup>1</sup> notre livre paru en 2009 pages 195 et suivantes, la vie bien remplie de notre camarade. À sa femme Claudie et à ses enfants et petits-enfants, notre rédaction adresse ses plus sincères condoléances.

1. « Haute-Normandie-Pages d' Histoire Sociale – Témoignages de syndicalistes » octobre 2009- édité par l'IHS CFT 76 et le Comité régionale CGT de Normandie- 25 €



**COMMÉMORATION DE L'ACTE PATRIOTIQUE DE JEAN DELAUNAY DU 14 JUILLET 1943 À ELBEUF**

À l'initiative de la CGT et du PCF, soutenus par l'IHS et la Municipalité d'Elbeuf, 70 ans après, une commémoration avait lieu place Jean-Delaunay en souvenir de l'acte héroïque de ce jeune résistant communiste qui, avec ses camarades, après le couvre-feu, dans la nuit du 13 au 14 juillet 1943, accrocha un drapeau tricolore sur un câble surplombant le centre-ville. Le 14 juillet, à 11 heures du matin, la Kommandantur ordonna aux pompiers d'aller le décrocher. Ces derniers durent dresser leur grande échelle et celui qui y monta salua le drapeau, avant de le redescendre.<sup>1</sup>

Jean Delaunay fut arrêté et fusillé le 4 février 1944, il avait 20 ans. Son compagnon, Émile Picard fut arrêté et déporté

en camp de concentration, d'autres du commando ne revinrent pas de déportation : Lucien Deneux, Ernest Marie, Jacques Portier. Pierre Cavalier décèdera au maquis.

Soixante-ans après, en ce 14 juillet 2013, les pompiers d'Elbeuf renouvelèrent le salut au drapeau devant l'assistance rassemblée sous la présidence de Pierre Largesse et en la présence du Président du Conseil Général, Didier Marie, de Jean-Pierre Butard, adjoint au maire de Saint-Pierre-lès-Elbeuf et de nombreux Elbeuviens et Elbeuviennes.

1. Les pompiers conservèrent soigneusement cet emblème. À la Libération, ils le remirent aux Résistants. Il figure au musée d'Elbeuf, orné d'une broderie : « Honneur aux Braves »



## FESTIVAL DE ROUEN DU LIVRE DE JEUNESSE

### QUESTIONS À JEAN-MAURICE ROBERT

Du 22 au 24 Novembre prochain aura lieu le 31<sup>e</sup> Festival de Rouen du livre de jeunesse.

Nous avons posé quelques questions à ce sujet à notre camarade Jean Maurice Robert, adhérent de l'IHS CGT 76 et véritable colonne vertébrale de cet événement.

**QUESTION :** Le Festival du livre de jeunesse, après 30 ans d'existence à bien failli disparaître. Peux-tu nous donner les raisons des difficultés rencontrées ?

**JEAN-MAURICE ROBERT :** Le Festival de Rouen du Livre de Jeunesse créé en 1983 par l'Union locale CGT de Rouen et l'Association des Amis de la Renaissance a, devant une situation financière difficile, décidé de déposer son bilan le 30 avril 2013. Le 16 mai, il a été mis en redressement judiciaire : la situation financière difficile est essentiellement causée par la stagnation, la baisse, voire la disparition de subventions alors que, dans le même temps, le coût de la vie et du fonctionnement de nos activités - la manifestation et

les actions d'animations tout au long de l'année, augmentaient. Le redressement judiciaire nous permet de rebondir et de nous réorganiser, sans toucher à l'emploi ni à l'essentiel pour nous : participer à la prévention de l'illettrisme.

**Q. :** Le Festival va donc rebondir, c'est une bonne nouvelle, mais peux-tu nous dire, quelle sera sa forme, il y aura-t-il modification des partenaires ?

**J-M. R :** Cette année, le Festival aura lieu à la Halle aux Toiles les 22, 23 et 24 novembre et nous travaillons, avec la ville de Rouen, à une convention d'objectifs nous permettant d'utiliser cet établissement pendant 3 ans. Cette solution favorisera une diminution des coûts de location. Les partenaires seront les mêmes et une discussion avec les associations est entamée pour que leur présence à nos côtés soient beaucoup plus dynamique sur un espace plus petit.



**Université du Havre, CIRTAI/  
idées avec le concours de  
l'association des Amis  
de Jules Durand**

• Le 13 novembre 2013,  
20h30 à l'université

**Conférence-débat**

Jules Durand vers  
une vraie réhabilitation ?

**John Barzman et Henri Leclerc,  
avocat, président d'honneur de  
la Ligue des Droits de l'Homme.**

• Le 14 novembre 2013  
**Salle R. Queneau,  
Maison de l'étudiant**

**Journée d'étude  
sur Jules Durand**

Connaissances actuelles,  
questions nouvelles

**Sonia Anton, L'Affaire Jules Durand  
dans la littérature : panorama**

**John Barzman, Commerce  
et métiers du charbon**

**Jean-Pierre Castelain, État des  
connaissances et des questions, ce que nous  
savons de Jules Durand et des charbonniers**

**Jacques Defortescu, 1910-1912 la prise en  
compte par la CGT de l'Affaire Durand et  
les conséquences de la répression syndicale**

**Vincent Duclert, L'Affaire Durand :  
nouvelle affaire Dreyfus ?**

**Marc Hédrich, Autopsie de la plus  
grande erreur judiciaire du XX<sup>e</sup> siècle.**

**Laurence Montel, Polices et mouvements  
revendicatifs dans les ports vers 1910**

**Hélène Rannou, L'Affaire Jules  
Durand, paroxysme de la répression  
syndicale au Havre ?**

**Anne Steiner, La grève des charbonniers  
et l'Affaire Jules Durand à travers la presse  
anarchiste et insurrectionnaliste**

**Ainsi qu'Alain Gouiffes, sur la « folie » de  
Jules Durand, et Philippe Huet et Yolande  
Simon sur Jules Durand dans la littérature.**

## LE SITE DE LA CASERNE PÉLISSIER DEVIENT « LE CENTRE MUNICIPAL CHARLOTTE DELBO »

Dans le « Fil rouge » n°46 de l'hiver dernier, nous avons relaté l'action menée par le syndicat CGT des territoriaux de Rouen rappelant le rôle colonialiste meurtrier du Maréchal de France Aimable, Jean, Jacques Péliissier. L'action a payé puisque dans sa séance du 11 juillet dernier, le Conseil Municipal de la Ville de Rouen a dénommé le site municipal « Centre Municipal Charlotte Delbo ».

Cette femme de lettres née en 1913, adhérente à la jeunesse communiste dès 1932, devint en 1937 l'assistante de Louis Jouvet. Partie en mai 1941 avec la troupe théâtrale en Amérique latine sous l'égide du gouvernement de Vichy, elle quitta Rio de Janeiro pour la France lorsqu'elle apprit la mort d'un de ses amis, le jeune architecte Jacques Woog, guillotiné à la prison de la Santé, le 23 octobre 1941, avec le député Jean Catelas et le plombier Adolph Guyot.

Arrivée en France le 15 novembre 1941, elle rejoint alors dans la Résistance son mari Georges Dudach, militant clandestin. Tous deux font partie du groupe « Politzer » chargé de la publication des « Lettres françaises ».

Charlotte Delbo et son mari sont arrêtés le 2 mars 1942 par les Brigades Spéciales<sup>1</sup> de la police française.

Georges Dudach sera, à l'âge de 28 ans, fusillé le 23 mai 1942 au Mont Valérien, avec les professeurs Jacques Solomo, Jacques Decour ( Decourvemanche), Georges Politzer, arrêté le 19 février 1942, le docteur Boer, torturés et condamnés sans jugement, ainsi que cinq autres français.

Charlotte Delbo est déportée à Auschwitz dans le convoi du



24 janvier 1943 de 230 femmes, dont elle sera une des 49 rescapées. Après la guerre, elle travaille à l'ONU et avec le philosophe Henri Lefebvre. Elle écrira une œuvre faite de récits, de pièces de théâtre et de poèmes, essentiellement autour de la déportation. Elle décèdera en 1985. Cette année 2013 marque le centenaire de sa naissance.

1. Les Brigades Spéciales étaient, pendant la Seconde Guerre mondiale, une police française spécialisée dans la traque aux « ennemis intérieurs », syndicalistes, communistes, dissidents, prisonniers évadés, Juifs et réfractaires au STO. Elles dépendaient de la Direction centrale des Renseignements Généraux (RG) et travaillaient en étroite collaboration avec les polices allemandes.

## L'INSTITUT D'HISTOIRE SOCIALE A TENU SON **ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE** LE JEUDI 16 MAI 2013 À ELBEUF.

Le rapport d'activité rappellera les réalisations et activités de l'année écoulée. L'édition de quatre numéros de la revue de l'Institut, « le Fil Rouge », dont les articles dominants furent consacrés aux origines des conventions collectives, à l'histoire des tréfileries du Havre, à l'action des forces syndicales et politiques pour la paix en Algérie, à la construction des centrales nucléaires de Penly et Paluel, aux dernières conférences théâtralisées sur Jean Jaurès à Dives-sur-Mer. Les participants à l'assemblée ont unanimement approuvé les réalisations de 2012 et la mise en place d'un conseil scientifique composé d'universitaires. La présentation du programme pour

2013-2014 a reçu l'assentiment des présents. Il se composera de la publication de quatre numéros du « Fil Rouge », le tirage sera porté à 600 exemplaires.

Le 18 octobre, la sortie du livre marquant le centième anniversaire de la création de l'Union Départementale CGT de Seine-Maritime et considéré par les adhérents de l'IHS comme un événement important dans la vie syndicale de notre département.

L'IHS a atteint, fin 2012, les 326 adhérents individuels et syndicats, comités d'entreprise et bibliothèques municipales ; plusieurs participants à l'assemblée se sont inquiétés du peu de syndicats adhérents à l'Institut par rapport au nombre

de bases syndicales du Département.

À ce sujet, Jean-Jacques Lefebvre, le trésorier a fait remarquer que les principales ressources financières de notre Institut proviennent des cotisations versées par nos adhérents, or on constatait un léger retard dans le règlement des cotisations /abonnement.

L'assemblée a élu à l'unanimité le nouveau Conseil d'Administration, qui s'est renforcé de trois nouveaux membres, Marcelle Marécal, cadre PTT retraitée, Sylvain Brière, ancien secrétaire CGT du Secteur Cheminots Normandie et Hugues Parent, ancien Inspecteur du travail.

# DEVENEZ ACTEURS DE L'INSTITUT CGT D'HISTOIRE SOCIALE DE SEINE-MARITIME

Soutenez-nous, rejoignez-nous, abonnez-vous au Fil Rouge

## Abonnement ou adhésion individuelle

Nom: .....

Prénom: .....

Adresse: .....

Code Postal: ..... Ville: .....

**Adhésion simple ou abonnement au Fil Rouge: 20 €/an**  
(sans abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale)

**Adhésion ou abonnement: 33 €/an**  
(avec abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale)

**Abonnement dans le cadre d'une adhésion d'un groupe-  
ment, d'un syndicat, ou d'une association avec un droit  
unique de plus de 10 exemplaires**

**10 € par numéro** (avec une seule adresse de livraison)

**Versement: 10 € x .....(nombre) = .....€**

## Abonnement groupement ou association

**Syndicat, UL ou association pour 2013: 50 €/an**  
(avec 3 exemplaires du Fil Rouge)

**Comité d'entreprise (ou organisme équivalent):**  
(avec l'abonnement aux Cahiers d'Histoire Sociale)

**moins de 500 salariés: 80 €/an** (avec 3 ex. du Fil Rouge)

**plus de 500 salariés: 160 €/an** (avec 3 ex. du Fil Rouge)

Nom et/ou intitulé: .....

Adresse: .....

Code postal: ..... Ville: .....

Date du paiement: .....

Adressez vos chèques à:  
Institut CGT d'Histoire Sociale  
de Seine-Maritime, maison CGT,  
26 avenue Jean-Rondeaux  
76108 Rouen cedex

## NOUVEAU

Réglez votre cotisation/abonnement par prélèvement automatique afin de ne pas oublier celle-ci. Une fois par an, nous vous la préleverons. Envoyez-nous un relevé d'identité bancaire et nous ferons le nécessaire.

(notre numéro d'émetteur: 522922)

Remplissez l'autorisation de prélèvement ci-dessous.

*J'autorise l'établissement teneur de mon compte à prélever une fois par an sur ce dernier, si la situation le permet, le prélèvement ordonné par le créancier désigné ci-contre.*

*En cas de litige sur un prélèvement, je pourrais 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

Etablissement: .....

Guichet: .....

N° de compte: .....

Clé RIB: .....

**Créancier:** Institut CGT d'Histoire Sociale,  
26 avenue Jean-Rondeaux, 76108 Rouen cedex  
numéro d'émetteur: 522922

### Etablissement teneur du compte

Nom: .....

Prénom: .....

Adresse: .....

Code Postal: ..... Ville: .....

**Ne pas oublier le RIB**



L'Institut d'Histoire Sociale a tenu son assemblée générale annuelle le jeudi 16 mai 2013 à Elbeuf. Elle a élu son Conseil d'Administration composé de: **Serge Laloyer** (Président) **Pierre Largesse**, **Robert Privat** (vice-présidents),

**Jacques Defortescu** (Secrétaire), **René Olleville** (Secrétaire Adjoint), **Jean-Jacques Lefebvre** (Trésorier) **Pascal Lamotte** (Trésorier Adjoint) **François Auvray**, **Marius Bastide**, **Bernard Berthelot**, **Sylvain Brière**, **Jacques Durand**, **Luc Bourlé**, **Régis Gasse**, **Pierre Lebas**, **David Lottin**, **Jacky Maussion**, **Gaël Pasquier**, **Daniel Verger**, **Guy Wurcker**, **Germain Narzis**, **Marcelle Marécal**, **Sylvain Brière**, **Hugues Parent**, **Albert Perrot**, membres du CA.

Conformément aux statuts de l'IHS CGT 76, le Conseil scientifique de l'Institut composé de: **Michel Croguennec**, archiviste à la ville de Petit-Quevilly, **Jean Numa Ducange**, Maître de conférence en histoire contemporaine - Université de Rouen, **Marie Paule Dhaille/Hervieu**, Docteur en histoire contemporaine - Institut d'Etudes Politiques de Paris, **Pierre Largesse** Vice-Président de l'IHS CGT 76, **Boris Lecoeur**, Professeur Agrégé d'histoire, **Yannick Marec**, Professeur d'histoire contemporaine - Université de Rouen, **Claude Mazauric**, Professeur émérite d'histoire moderne - Université de Rouen, **Michel Pigenet** Professeur d'histoire contemporaine Paris 1 Panthéon - Sorbonne, **Monique Rolland-Simion**, Professeur Agrégée d'histoire honoraire - Université de Rouen, **Eric Saunier**, Maître de conférence en histoire moderne - Université du Havre, s'est réuni le 6 septembre 2012.



# T. L. C. Vacances

VOS VACANCES NOTRE PASSION



LOCATIONS - VACANCES FRANCE



Pour un Tourisme social et associatif de qualité pour Tous !

[www.tlcvacances.fr](http://www.tlcvacances.fr)  
02.35.21.69.63

