

Le fil rouge

REVUE TRIMESTRIELLE
DÉPARTEMENTALE
D'HISTOIRE SOCIALE
4^e TRIMESTRE 2015
N°57 - 11 €



Caillard Le destin d'une entreprise du Havre



Histoire des luttes

Caillard, une usine qui a fait vibrer le Havre p.3



Livre

La Normandie au XIX^e siècle
Entre tradition et modernité p.24



La vie de votre Institut

Vie de l'association :
70 ans des CE à Harfleur p.26



Préparer l'avenir

Ce numéro du *Fil Rouge* retrace l'histoire d'une des plus anciennes entreprises métallurgiques du Havre : Caillard. Après une longue bataille des salariés, elle arrêtera son activité.

Ce sont les années où le trafic maritime se développe, où les porte-containers sont gigantesques – ce qui nécessite de nouveaux équipements portuaires –, c'est une des spécialités de cette usine. Le patronat préférera les importer d'Asie. Là où le code du travail est le moins contraignant, où le prix de la force de travail ne représente qu'une poignée d'euros par mois, où la protection sociale est quasiment inexistante.

Bien qu'il soit difficile au patronat de ramener les salariés français au même niveau, aujourd'hui le Gouvernement ampute le pouvoir d'achat, maintient le SMIC à un bas niveau, abaisse la protection sociale assurée par la Sécurité Sociale, permet la remise en cause d'acquis sur le temps de travail imposée par le MEDEF. Ils vont vers les mêmes objectifs : abaisser la revalorisation de la force de travail, ce qu'ils justifient en s'attaquant au « Code du Travail ».

Ce code n'est pas un document ordinaire, il est le reflet des luttes, des interventions, des exigences que les travailleurs et leurs représentants dans les assemblées ont imposé : au 19^{ème} siècle le droit de grève, contre le travail des enfants; en 1936 les congés payés, les 40 heures hebdomadaires, les conventions collectives. En 1945 sont mis en place les délégués du personnel, les garanties statutaires des fonctionnaires. En 1968 ont voit la mise en place du SMIC, la reconnaissance du droit syndical dans l'entreprise, en 1981 c'est la retraite qui passe de 60 ans au lieu de 65 ans.

Comme par le passé, le monde du travail ne laissera pas le gouvernement et le MEDEF ramener ce livre à « un feuillet de 80 grammes », sinon un grand nombre de salariés sera exclu du progrès et du bien-être dans un avenir pas si éloigné.

Serge Laloyer

Sommaire

p.3

Caillard, une usine qui a fait vibrer le Havre et le quartier de l'Eure

p.24

La Normandie au XIX^e siècle
Entre tradition et modernité.
De Yannick Marec, Jean-Pierre Daviet, Bernard Garnier,
Jean Laspougeas et Jean Quellien

p.25

Résistance(s). Rouen, sa région,
la vallée du Cailly. Entre histoire
et mémoire (1940 -1944)
d'Alain Alexandre et Stéphane Cauchois

p.26

La vie de votre Institut

p.27

Bulletin d'abonnement

p.28

Partenariat TLC

TOUS NOS VŒUX

Avec le présent *Fil Rouge*, dernier de cette année 2015 - année encore une fois marquée par la poursuite et l'aggravation de la politique présidentielle et gouvernementale d'austérité (gel des salaires et des retraites, fiscalité inégalitaire, restrictions sur les droits syndicaux, etc...) et endeuillée par le terrorisme meurtrier (Charlie Hebdo, puis les attentas parisiens de Novembre), tous les membres du Conseil d'administration de notre Institut Cgt d'Histoire Sociale de Seine-Maritime vous remercient de votre précieux et fidèle attachement.

À vous-même et à votre famille, ils souhaitent d'heureuses fêtes de Noël et de Nouvel An et vous présentent leurs vœux les plus sincères pour une meilleure année 2016.

N° 57 - 19^e année

Edité par l'IHS CGT 76

Tél. : 02 35 58 88 60

Courriel : ihs76@cgt76

Site : www.ihs76-lefilrouge.fr

N° ISSN : 1625-4503

N° Siret : 7529047220010

Comité de rédaction

Directeur : Jacky Maussion

Rédacteur en chef : Jacques Defortescu

Membres du comité de rédaction :

Bernard Berthelot, Alain Bozec,
Sylvain Brière, Marie Agnès Lallier,
Serge Laloyer, Pierre Largesse,
Robert Privat.

Ont participé à ce numéro :

François Auvray, Marius Bastide,
Alain Bozec, Max Jacob, Serge Laloyer,
Robert Privat, Pierre Largesse,
Jacky Maussion, Jacques Defortescu.

Iconographie : Archives du syndicat
Cgt Caillard, archives IHS Cgt 76,
Luc Bourlé, Jacques Defortescu,
Havre- Libre, Jean Louis Lajarije.

Conception graphique : Médiris
04 37 28 93 35

http://blog.agence-mediris.com
Numéro d'émetteur : 522992.

Imprimerie : Public Imprim.

N° de commission paritaire en cours.



Caillard, une usine qui a fait vibrer le Havre et le quartier de l'Eure

Les numéros 6, en 1999 et 7, en 2000 du *Fil Rouge*, sous les plumes de Marius Bastide et Albert Perrot, ont déjà traité de l'Histoire Sociale, des avatars de la réparation navale dans notre département, et des luttes pour y faire face. En 2006, le numéro 26 du *Fil Rouge* retraçait l'histoire d'un quartier du Havre, le quartier de l'Eure (autrefois, on écrivait Leures), quartier populaire où les activités industrielles et commerciales liées au port, faisaient l'essentiel de l'activité des dockers, marins, métallos. Cet article écrit par Marius Bastide montrait le lien entre vie au travail et vie du quartier. Il évoquait aussi la montée en puissance de ces activités lors de la « révolution industrielle » de 1850 à 1960, puis le déclin, les changements, les déplacements, la modernisation et l'éclatement de ces activités.

Ce que nous vous exposons ici est :

- I - Un rappel historique de la vie (création, évolution, déclin, disparition) de l'entreprise Caillard.
- II - La présence de la CGT dans l'entreprise.
- III - Un article rédigé par Max Jacob, dessinateur projeteur, militant de la CGT à la division 1, où étaient conçues et réalisées les grues et autres engins de levage qui donnèrent une renommée mondiale à cette entreprise havraise. Cet article évoque, entre autres, la longue lutte de 1981 qui a permis de sauver l'entreprise qui a survécu jusqu'en 2001. Plus tard, le *Fil Rouge* reviendra en détail sur les péripéties et les très nombreuses luttes qui ont jalonné l'activité « réparation navale », mais cela reste à écrire.

■ Joël Hornack.

Texte collectif de Marius Bastide, François Auvray, Alain Bozec, Max Jacob.

I. RAPPEL HISTORIQUE SOCIÉTÉ CAILLARD LE HAVRE

Construction de grues portuaires et d'engins de manutention pour l'industrie Réparation des navires et travaux terrestres de maintenance

Un petit atelier de forge et d'ajustage en 1859, devenu une importante entreprise de la Métallurgie havraise, face à la liquidation de la réparation navale et à la mondialisation de l'industrie du levage.

1. Historique résumé
par Marius Bastide, ancien Secrétaire Général du Syndicat CGT Caillard.

À partir des sources :

- Centenaire de la chambre syndicale des industries métallurgiques de l'arrondissement du Havre, 1981.
- Archives syndicales « Caillard », « Afo », « Arno ».

Pour l'histoire de la branche réparation navale, usine 2, se reporter :

- Archives Fil Rouge n° 6-7-26-44.
- La CGT en Seine-Maritime, ouvrage édité en 1995, pages 116 à 120.
- Un siècle de lutte pour le progrès social en Seine-Maritime, 2013 pages 86 à 93.

1859	Deux frères Caillard créent un atelier de forge et d'ajustage au quartier du Perrey, transféré au 68 quai d'Orléans (actuel quai Georges V) - 25 salariés.
1876	Création des premières grues à vapeur à l'origine de la notoriété de la Société.
1881	Création d'une Chambre Patronale des Constructeurs Mécaniciens de l'arrondissement du Havre à l'initiative de Messieurs Bossière et Caillard.
1883	Caillard s'installe au quartier de l'Eure sur 2 500 m ² , y développe ses activités de levage et d'appareils pour la marine.
1892	La société applique l'électrification sur les grues et ponts roulants du Port du Havre - 190 salariés.
1902	C'est la production de chaudières marine jusqu'à 2 000 chevaux.
1944	En juillet-août, deux grands bombardements détruisent les bâtiments de l'usine. Quinze mois plus tard, les ateliers sont reconstruits. L'activité est croissante pour la remise en état du port.
1957	Caillard reprend la société « Beliard-Crighton », une firme belge qui, lors de la guerre 14-18, a vu ses installations à Anvers détruites par les Allemands et a installé en France deux usines de réparations navales, l'une au Havre, l'autre à Dunkerque. Au Havre, personnel et immobiliers sont absorbés par fusion avec les ateliers Caillard. À Dunkerque, Beliard-Crighton garde son identité, mais est devenu une filiale à 68 % de Caillard SA.
1961	En avril, Caillard reprend le personnel et les installations du service technique de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, situés rue Bellot, face aux cales de l'Eure depuis 1895.
1962	La société réorganise ses ateliers de production en deux usines (plus tard on dira deux divisions): - l'usine 1, rue de Prony, place Caillard pour le levage; - l'usine 2, rue Bellot, pour la réparation navale.
1968	Les usines sont occupées jour et nuit. Les nouveaux droits syndicaux conquis au Constat de Grenelle vont permettre de créer un syndicat d'entreprise réunissant les sections syndicales CGT des deux usines et de développer des sections en direction des Employés Techniciens, et de la Maîtrise. La CGT est largement majoritaire dans les instances représentatives du Personnel CE-DP, Comité Central d'Entreprise, Conseil d'Administration.
1969	La croissance des marchés du levage, en particulier à l'exportation, exige des garanties bancaires que peut difficilement assumer cette grosse PME à actionnariat para-familial. Le statut juridique de la société va à nouveau s'adapter. « Caillard Frères » est devenu, en 1898, une « société en commandite par actions - Caillard et Compagnie », puis Caillard SA, qui se réorganise en Société à Conseil de Surveillance et Directoire. L'actionnariat familial (Conseil de Surveillance) va, pour la première fois, confier la Direction (le Directoire) à une personnalité extérieure à la famille, proche du CNPF, ayant, à priori, la confiance du pool bancaire. Monsieur Perrault, président du Directoire Caillard, devient, de fait, le président du Conseil de Surveillance de la Société Béliard-Crighton de Dunkerque. Au Havre, il préside la Chambre patronale de la métallurgie d'avril 1969 à juin 1975. Il devient alors président de l'Union Patronale Havraise.

1971	Le développement de la Société nécessite de recruter de la main d'œuvre.
1972	Cent Mauriciens vont être sélectionnés, selon leurs compétences professionnelles, pour venir renforcer les effectifs. Les familles viendront les rejoindre et, en majorité, prendront la nationalité française. La CGT Caillard dénoncera les conditions de leur accueil « précaire », les remboursements sur salaire de leur venue en France. Les Mauriciens rejoindront les luttes syndicales. Ils vivront avec angoisse en 1980 les licenciements alors qu'on leur avait fait miroiter emploi et niveau de vie.
1975	Les résultats sont largement positifs. En témoigne le niveau des effectifs: 1 250 personnes ainsi réparties: usine 1, levage 524; usine 2, réparation navale 746. Les luttes syndicales de la CGT dans ce contexte favorable vont permettre d'améliorer: pouvoir d'achat, révision des grilles de rémunération, obtention des primes semestrielles...
1976	La crise est ouverte au plan national pour la restructuration et finalement la liquidation des chantiers de construction navale. À leur tour, les grandes entreprises de réparation navale entrent dans un processus de regroupement, initié par les pouvoirs publics. Au Havre, l'usine 2 de Caillard est particulièrement menacée. C'est le départ des grandes luttes contre trois plans de réduction des effectifs. Le personnel conduira des actions déterminées avec occupation de l'entreprise, des navires en cale sèche, des locaux de la Chambre Patronale de la Métallurgie.
1980	Alors que l'usine 1 vient de terminer des travaux de grues pour la France et d'expédier des grues de relevage pour les chemins de fer du Kenya, les perspectives sont favorables au niveau des marchés pour 10 ports français et 10 pays d'Afrique, du Maghreb, de l'Europe de l'Est, d'Egypte, d'Indonésie... Le pool bancaire (Crédit Lyonnais) se retire des garanties financières de Caillard. La Société se déclare en dépôt de bilan. Un administrateur judiciaire est nommé par le Tribunal de commerce de Paris. Les personnels des deux usines se mobilisent à nouveau pour sauver les emplois et le potentiel industriel.
1981	<p>La situation est la suivante: Effectifs: Division 1 - levage 480 personnes; Division 2 - réparation navale 492 personnes.</p> <p>Sont également concernées les filiales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Société Normande de Réparations » au Havre (99,52 %) propriété d'immeubles et matériels. • « Channel Container Service » au Havre (99,98 %) réparation de conteneurs. • « Fabrique Mécanique de Précision du Mont » (66,37 %) à Saint-Etienne - Loire - hydrauliques - travaux publics. • « Beliard-Crighthon et Cie » (68,14 %) à Dunkerque - réparations navales - environ 500 personnes. <p>Le plan de reprise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Division « Réparations Navales » est reprise par le Groupe National « Ateliers Français de l'Ouest » comme filiale devant être fusionnée avec l'établissement « Chantiers de Normandie » du Havre, du groupe A.F.O, après harmonisation des statuts. • Un plan de départs en préretraite; des démissions pour avoir trouvé un nouvel emploi, vont éviter les licenciements, à l'initiative de la CGT. • La division « levage » est reprise par le groupe « Fives Cail Babcock » sous l'appellation « Société Caillard Levage ». Mais le repreneur entend imposer ses conditions: réduction des effectifs, remise en cause du statut du personnel. • L'usine est occupée jour et nuit, pendant un mois. • La reprise de la principale filiale de « Caillard SA » à 68,14 %. « Beliard-Crighthon et Cie » à Dunkerque va provoquer de rudes débats car Caillard est présent, par ses participations, à 23,63 % dans « Electro Entreprise du Nord », dans « Flandre Industrie » et dans des cautionnements financiers pour la nouvelle cale de radoub. • Les intérêts dunkerquois vont sauvegarder la Société « Beliard-Crighthon et Cie » réparations navales, qui deviendra, à son tour, un établissement du groupe national « Ateliers Français de l'Ouest » (A.F.O.).



II. LE SYNDICAT CGT CHEZ CAILLARD : SON HISTOIRE, SES STRUCTURES, SES LUTTES

2 Départ de manifestation devant Caillard.

C'est au départ une section du syndicat CGT de la Métallurgie du Havre. Son importance va se trouver renforcée à la suite de l'absorption par Caillard de deux autres sociétés situées dans le quartier industriel de l'Eure: en 1957 «Beliard-Crighton et Cie», rue de l'Aviateur Guerin, en 1961 «le service technique de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis», rue Bellot.

Chacune de ces sociétés avait une section syndicale CGT de la Métallurgie havraise. La fusion va non seulement additionner le nombre d'adhérents, mais réunir au quotidien de nombreux militants empreints des traditions des luttes ouvrières et portuaires havraises.

Ainsi, quand Caillard SA est réorganisé en deux usines – Caillard 1, construction de grues, place Caillard et Caillard 2, réparation navale et travaux terrestres, rue Bellot – le panorama syndical est le suivant: à l'usine 1, la CGT face à la CGSI (syndicat

indépendant de tout, sauf de la direction Caillard et de sa tradition paternaliste); à l'usine 2, la CGT face à la CFTC (devenue CFDT).

Trois sections CGT fusionnées, trois parcours de luttes communes

Le livre de l'IHS 76, *La CGT en Seine-Maritime*, (VO - édition 1993) cite à plusieurs reprises Caillard-Beliard-Chargeurs dans les luttes pour les salaires, l'emploi, les libertés syndicales, la solidarité internationale.

Relevons quelques dates:

- **En 1922**, ces trois entreprises sont en lutte avec les Métallos contre le Comité des Forges qui entend baisser les salaires. Pendant 111 jours, le mouvement de grève se poursuit et la colère gronde. Comme à l'usine Mazeline, une voiture

de la société Beliard est renversée rue Aviateur-Guérin. Les gendarmes à cheval vont intervenir cours de la République : quatre morts parmi les manifestants, une vingtaine de blessés, 35 militants emprisonnés.

- **En 1936**, c'est le grand mouvement de grève. Des anciens de Caillard-Beliard, tout jeunes à l'époque, racontaient, en 1968, qu'il y avait eu un grand élan de syndicalisation, mais aucun chiffre précis n'est avancé.
- **En 1940-1945**, les ateliers Caillard et Beliard sont fortement détruits par des bombardements. En quinze mois, les sociétés retrouvent leurs capacités de production dans le levage et la réparation des navires.
- **À la « Libération »**, le personnel qui a souffert beaucoup du sous-emploi connaît une période d'activité économique intense. Le port du Havre doit procéder à la remise en service des quais, des grues. Les trafics maritimes reprennent et augmentent leurs échanges commerciaux, pétroliers... Le contexte politique est favorable à la mise en place du « programme social » élaboré dans la « Résistance » qui va mobiliser les forces syndicales CGT.
- **En 1953**, ce sont les décrets Laniel (attaque contre la fonction publique). En plein mois d'août, la Métallurgie entre dans l'action. Les forces de police font la chasse aux piquets de grève. Le travail reprend sans augmentation de salaire. Le mouvement a duré 36 jours.
- **En 1955**, nouvelle tactique de luttes, les grèves tournantes. À l'usine Caillard, le mouvement dure quatre semaines et se termine par l'occupation des ateliers. Le directeur est retenu dans son bureau. La police intervient, expulse les grévistes. Le lundi 26 septembre, c'est le lock-out par la direction. La pression des travailleurs va obtenir la réouverture de l'usine.

1968 : de nouveaux droits syndicaux - le Syndicat d'Entreprise

Les acquis de 1968 sur les salaires, la réduction du temps de travail, vont s'appliquer selon une programmation dans le temps qui va nourrir le cahier de revendication de la CGT et les luttes des travailleurs.

Les nouveaux droits syndicaux, dont la reconnaissance du syndicat dans l'entreprise, vont donner une forte impulsion aux sections CGT de Caillard.

Le 23 janvier 1971, le syndicat CGT Caillard est créé. Il regroupe les sections syndicales de l'usine 1 et de l'usine 2.

La Société est en plein développement : 1 250 personnes. Le syndicat va s'organiser en 5 sections :

ouvriers division 1, ouvriers ateliers division 2, ouvriers du bord D2, employés, dessinateurs division 1 et 2, maîtrise D2.

En 1972, il y a 430 adhérents à la CGT Caillard.

Des succès confirmés aux élections professionnelles en 1971

Aux comités d'établissement :

• Usine 1 Caillard levage :

CGT : 3 sièges ; 63 % des suffrages.

CGSI : 1 siège ; 23 % des suffrages.

CFDT : 0 siège ; 14 % des suffrages.

• Usine 2 Caillard réparation navale et travaux terrestres

CGT : 4 sièges ; 79,1 % des suffrages.

CFDT : 0 siège ; 17,8 % des suffrages.

En 1975, la maîtrise à l'usine 2 présente une liste CGT au 2^e Collège et remporte 1 siège sur 2.

Quelques temps forts des luttes de 1968 à 1980

De 1968 à 1976

C'est la période de développement de la société. En réparation navale, il y a encore des paquebots et des car-ferries, pétroliers, minéraliers, des transformations de barges, entretien de dragues portuaires.

3 Rue Bellot, Caillard 1 et 2.

« Les nouveaux droits syndicaux, dont la reconnaissance du syndicat dans l'entreprise, vont donner une forte impulsion aux sections CGT de Caillard »



La production des engins de levage se complexifie et le carnet de commande est rempli à 50% pour l'étranger: nord de l'Europe, Maghreb, Afrique, Egypte, Indonésie...

Les luttes vont permettre d'importantes améliorations:

- l'abandon du salaire « au boni » à l'usine 1;
- l'obtention d'une grille des salaires de l'entreprise, alors que la direction prétendait ne connaître que les minis de la chambre syndicale patronale;
- un accord sur l'indexation des salaires par une clause « d'échelle mobile ». L'inflation d'alors était forte de 12% en moyenne;
- le paiement d'un treizième mois, sous la forme de deux primes semestrielles;
- une progression de la grille des salaires, en comparaison avec les autres entreprises locales, suite aux enquêtes menées au sein du syndicat local CGT de la métallurgie.

4 Annonce du 3^e congrès de la CGT le samedi 29 novembre 1975.



Pour l'usine 2:

- l'augmentation des indemnités de déplacements portuaires et leur révision suite à l'extension du port;
- le maintien de l'accord d'entreprise sur la garantie du salaire mini aux ouvriers renvoyés à domicile en cas de baisse du volume de la charge de travail périodique en réparation navale;
- création de la commission de contrôle mensuel des horaires, compte tenu de l'originalité du travail à bord et des dépassements: une nuit après la journée - des suites de nuit... Une certaine maîtrise favorisait quelques « bouffeurs » d'heures payées avec majorations pour se constituer une main d'œuvre disponible à tout moment, même en cas de grève;
- la réduction du temps de travail sera difficile à obtenir mais va provoquer des mouvements importants de luttes comme sur le chantier du Chantilly.

Les agents de maîtrise CGT font grève, à l'embauche, puis successivement ce sont les chaudronniers, les ajusteurs, les tuyauteurs. Le représentant de l'armateur demande à la direction de Caillard quand son navire pourra reprendre la mer, la direction excédée répond « demandez ça à la CGT... ». Bien sûr, le syndicat CGT Caillard n'est pas enfermé sur son entreprise. Il participe à tous les mouvements revendicatifs nationaux, locaux. Pour la métallurgie, il faut noter la mobilisation pour l'obtention d'une « convention collective nationale qui n'aboutira qu'à la reconnaissance dans les grilles de classification du niveau technicien d'atelier » au-dessus de l'OP3. En 1974, c'est le soutien à la lutte des Marins du « France ». La réparation navale est concernée. Ce sont 100000 heures de travail, lors de « l'arrêt technique » annuel du paquebot qui vont disparaître et fragiliser l'emploi. À ces luttes s'ajoutent celles d'une solidarité sans faille à celle des peuples opprimés victimes de l'impérialisme américain et des dictatures sanguinaires. Espagne, Grèce, la paix au Vietnam, la lutte contre l'apartheid en Afrique du Sud... étaient une préoccupation importante de notre syndicat. Cette détermination a conduit la CGT à appeler à une grève massivement suivie après le coup d'état au Chili du 11 septembre 1973.

De 1976 à 1980

C'est la période du déclin du secteur réparation navale de Caillard. Depuis de nombreuses années, la CGT a dénoncé l'insuffisance des équipements de réparation au port du Havre. Un projet avait été obtenu d'un nouveau centre de réparation: deux cales - postes à flot. De fait, les pouvoirs



publics ne retiendront que l'équipement supplémentaire d'un dock flottant qui, de plus, ne sera en exercice qu'en 1982.

Au plan national, la construction navale n'est plus une priorité. Est engagé un processus de regroupement et liquidation des grands chantiers. Un seul devrait subsister à Saint-Nazaire.

Les chantiers de réparations navales vont entrer, à leur tour, dans cette liquidation.

Au Havre, Caillard est parmi les « 4 grands » de la réparation navale, la plus concernée. La « Coger » bénéficie encore de l'appui de la CGM (Compagnie Générale Maritime). Le secteur de réparation navale des ACH est de fait intégré au chantier de construction qui peut encore bénéficier de « commandes aidées ». Les chantiers de Normandie dépendent du Chantier de Construction Navale de Grand-Quevilly.

La liquidation des paquebots battant pavillon français, l'évolution de la flotte de commerce après la crise pétrolière, et le blocage du Canal de Suez vont modifier les marchés de la réparation. C'est un renouvellement des navires pétroliers

« Bien sûr, le syndicat CGT Caillard n'est pas enfermé sur son entreprise. Il participe à tous les mouvements revendicatifs nationaux, locaux »

et minéraliers de grandes capacités préfigurant le gigantisme des porte-containers nécessitant les nouvelles installations de Port 2000.

Ainsi, Caillard va affronter plusieurs vagues de réductions des effectifs. La première en 1976 implique pour la Direction, comme mesure d'accompagnement du plan social, la réduction des horaires à 27 heures hebdomadaires dans les deux usines, mesure qui ne sera jamais appliquée puisque l'usine 1 doit maintenir sa production de grues portuaires et que l'usine 2 pratique des horaires selon la charge de travail en cours sur les navires en réparation. Il s'agit de licenciements à faire justifier par les services de la main d'œuvre départementale.

5 Max Leroy et Pierre Kerampran.



« Au plan national, la construction navale n'est plus une priorité. Est engagé un processus de regroupement et liquidation des grands chantiers »

6 Jean-Pierre Bellet et Henri Batard, division 1 en 1981.

En 1977, seul le secteur de la réparation navale est concerné par des licenciements. Le personnel se mobilise, manifeste en ville, à la Sous-Préfecture, à la Chambre Patronale, sur les navires, auprès des élus locaux et des instances gouvernementales.

Les licenciements pourront être réduits par des départs en retraite, des départs volontaires, des mesures de préretraite dans le cadre de l'accord national pour la construction étendu à la réparation navale. De fait, la réduction des effectifs sera importante. De 1250 en 1975 à 963 en 1979.

1980 : l'année de « l'ouragan », du retrait du pool bancaire et de la liquidation de Caillard

Les dernières livraisons à l'étranger des grues de relevage de chemin de fer du Kenya viennent de faire l'objet d'article de la presse locale assez louangeuse sur les productions Caillard à l'exportation.

La charge de travail est normale à l'usine 1 qui travaille à 50% à l'exportation.

Le pool bancaire retire son soutien à Caillard SA. Certes, on connaît ses difficultés dans sa branche réparations navales, dans ses investissements et cautionnements dans sa filiale Beliard de Dunkerque, mais l'industrie du levage portuaire ne serait-elle pas programmée d'abandon face aux productions asiatiques, chinoises, qui vont livrer tous les portiques de déchargement, pour équiper Port 2000 au Havre.

En décembre 1980, le Tribunal de Commerce de Paris enregistre la cessation de paiement, le dépôt de bilan et le projet d'un plan de reprise.

L'usine 2 réparations navales et travaux terrestres est reprise par le groupe national « Ateliers



Français de l'Ouest » (AFO) en gérance avec maintien du statut du personnel en vue d'une fusion avec l'établissement havrais des Chantiers de Normandie des AFO ; 410 personnes sont reprises.

De longues négociations au siège de l'Inspection du Travail seront nécessaires pour que les suppressions d'emplois se limitent à des préretraites à 55 ans.

L'usine 1 construction de grues portuaires est reprise par le groupe « Fives Cail Babcock ». Mais le repreneur entend imposer ses conditions : suppression de 123 emplois et remise en cause du statut du personnel.

La suite de l'article, écrit par Max Jacob, militant de la CGT à la division 1 sur l'histoire de l'usine 1 raconte le déroulement de ce conflit d'un mois d'occupation des ateliers et bureaux.

7 Manifestation contre les licenciements au centre-ville du Havre.

QUELQUES FIGURES DU SYNDICAT CGT CAILLARD

- **Marius Bastide**, secrétaire général du syndicat dès les années 1975, il est prêtre-ouvrier. Le *Fil rouge* n° 44 été 2012, lui consacra un article ;
- **Paul Belhache**, il fut conseiller général et maire de Bolbec ;
- **Jean-Pierre Bellet**, il fut conseiller municipal de Montivilliers ;
- **Roland Bernard**, il deviendra secrétaire de la fédération du PCF de Seine-Maritime ;
- **Alain Bozec**, il deviendra secrétaire de Tourisme et Travail puis secrétaire général de TLC Vacances ;
- **Guillaume Soto**, il fut adjoint au maire de Gonfreville l'Orcher ;
- **Philippe Tessier**, il fut conseiller municipal d'Harfleur.



III. CAILLARD : UNE USINE AU CŒUR D'UN QUARTIER POPULAIRE HAVRAIS

8 Usine occupée.

Nouveau quartier résidentiel du Havre, le quartier Saint-Nicolas a effacé pour toujours les derniers vestiges de ce que fut cette grande usine du quartier de l'Eure, qui a tant marqué, pendant 150 ans, la vie de ce quartier industriel et portuaire.

Caillard, un constructeur de grues de renommé internationale

À l'occasion des diverses rencontres avec ceux qui y ont travaillé, est née l'idée de retracer le plus simplement possible l'histoire encore récente de cette usine havraise mondialement connue pour ses appareils de levage : grues, ponts roulants et portiques de ports.

Certains pourront trouver ici l'expression de la nostalgie d'un passé perdu, et argueront qu'il faut avancer et accepter les nouvelles mutations de la société « moderne », mais la désindustrialisation

massive du Havre vient témoigner qu'il n'y a pas là que de la nostalgie...

On évoquera rapidement les débuts de Caillard vers 1860, qui construit alors de petites grues à vapeur que l'on retrouvera sur tous les quais de l'époque au Havre, dans le déchargement du charbon et le petit vrac...

Rapidement, Caillard s'est révélé techniquement un des meilleurs constructeurs français. Ainsi, il saura très vite s'adapter du passage de la vapeur à l'électricité et marquera sa place dans pratiquement tous les ports de France. On notera d'ailleurs que Raoul Dufy immortalise ces premières grues électriques dans son tableau « Fin de journée au Havre » peint en 1901.

Et ce n'est pas une mince affaire que d'être et de rester un des premiers levageurs français. Malgré la taille relativement modeste de l'entreprise, les qualités du personnel sont journalièrement

sollicitées en fabrication, en montage, en études. Des prouesses d'ingéniosité font que Caillard parvient à devenir le partenaire indispensable du Port Autonome du Havre qui affronte lui-même la concurrence internationale des grands ports européens.

En 1960, chez Caillard ont construit tout, rien n'est sous-traité

On construit TOUT! L'usine possède ses ateliers de mécanique, de tournage, de fraisage et rabotage mécanique. Ainsi, on étudie et on construit soi-même les réducteurs à engrenages, les freins à bande, les groupes complets de levage, orientation, relevage de flèche, ainsi que les groupes de translation complets pour les grues et les portiques...

La chaudronnerie réalise les charpentes mécanosoudées complètes de portiques, de grues, les flèches, avec les accès complets escaliers et échelles, dont les peintures se font sur le parc extérieur.

Jusqu'en 1960, Caillard possède encore son atelier de fonderie et de modelage, qui réalise les contrepoids en fonte, et les tambours à câbles en acier moulé, ainsi que les réas de tous diamètres. De même, il possède encore pour peu de temps, l'atelier de forgeage à marteau-pilon, qui réalise de grosses pièces de forge, crochets de grues et pièces forgées mécaniques.

L'atelier de menuiserie assure en grande partie tous les travaux spécifiques aux appareils et aux travaux d'entretien des infrastructures.

L'atelier électricité réalise l'ensemble des montages électriques des appareils, des moteurs, montages des armoires électriques complètes, câblage des appareils.

Le service montage assure tous les montages d'appareils, aussi bien au Havre que dans les ports de France et à l'étranger.

Un magasin d'outillage rassemble tous les besoins journaliers des ateliers de fabrication (boulonnerie, visserie, soudage, outillage divers, peinture) et réceptionne tout le gros matériel parvenant de l'extérieur: moteurs, matériel électrique, tours de câbles, etc.

Le « parc aux fers » réceptionne les wagons ou camions qui livrent les tôles et profilés d'acier nécessaires à la fabrication.

Tous les travaux de construction sont planifiés et organisés par un grand bureau de préparation et traçage, qui distribue et suit les travaux de mécanique, de charpente et d'électricité.

Le bureau d'études réalise l'ensemble des plans nécessaires à la fabrication et le nombre de dessinateurs est d'environ 40, dont six ou sept ingénieurs, tandis que l'ensemble de l'entreprise compte environ 500 personnes.

Le bureau d'études du service projet occupe six personnes dont deux ingénieurs maison. La direction technique et commerciale est assurée par Philippe Renard de la famille Caillard.

Pour conclure, il y a encore un service achats, les archives plans et archives dossiers, le service comptabilité, le service du personnel avec les employés au pointage des heures, et enfin le service infirmerie qui comprend une infirmière et un médecin à temps partiel.

La direction générale est assurée par Jean Caillard et Joseph Julien.

En 1960, Caillard est donc une PME de type familiale, avec un conseil d'administration et des actionnaires. D'une manière générale, l'âge du personnel est assez élevé, et on relève qu'au bureau d'études, quelques ingénieurs anciens ont dépassé les 65 ans. Certains ont fait toute leur carrière avec Jean Caillard, ingénieur qui prenait une part active aux travaux d'études dans le domaine des grues ferroviaires.

« Certains pourront trouver ici l'expression de la nostalgie d'un passé perdu, et argueront qu'il faut avancer et accepter les nouvelles mutations de la société "moderne" »

À cette époque, un responsable de commission du comité d'entreprise remarque qu'il y a très longtemps qu'il n'a pas envoyé de mandat à des militaires appelés sous les drapeaux et, là, en l'occurrence, il y en avait quelques uns appelés en Algérie...

9 L'Usine Caillard, 1970.





10 Bulletin du syndiqué
CGT Caillard, février 1974.

10

Caillard une usine qui forme

Cette situation démographique va obliger Caillard à renouveler assez rapidement un nombre important de salariés de tous les secteurs..., tant dans les bureaux que dans les ateliers, faisant de Caillard un formateur à part entière dans le domaine de la métallurgie lourde, et cela pendant une très longue période. Nombreux sont les « métallos » du Havre qui disent être passés chez Caillard pour apprendre leur métier pendant trois ou quatre ans. Dans son système de formation, l'entreprise avait aussi sa propre école d'apprentissage.

La période 1960-1970

C'est une période charnière pour Caillard, mais plus précisément pour l'ensemble du monde maritime et du transport, car l'Amérique développe le trafic par conteneurisation, au détriment du vrac ; ce qui aura pour conséquence les effets que l'on connaît encore aujourd'hui avec l'augmentation considérable des moyens de chargement et déchargement, et l'extension des capacités portuaires et de routage.

L'historien Jean Legoy a dressé, après de nombreuses recherches, l'évolution des travaux portuaires du Havre de cette époque. Y faire référence nous aide à mesurer combien Caillard a collé à cette histoire du développement historique des ports et du port du Havre particulièrement, et explique comment elle est parvenue, jusqu'à la fin de son activité, à être un acteur incontournable de ce développement.

Extrait du livre de Jean Legoy : *Les Havrais et la Mer*, édition du p'tit Normand, 1987.

« La crise économique qui sévit dans le monde depuis une dizaine d'années frappe sévèrement l'activité du port du Havre. Le trafic global est en baisse. Celle-ci est surtout due à la régression de l'importation des produits énergétiques.

D'autre part, le tardif désenclavement du Havre par un réseau routier adapté aux besoins des transports a freiné le développement du trafic des conteneurs. Le rythme accéléré de ce trafic a fait porter l'attention sur l'accès aux quais aménagés de l'Atlantique, de l'Europe et de l'Océan. Tous les porte-conteneurs passent par l'écluse François 1^{er}, d'où risque d'embouteillage et perte de temps. En attendant le doublement de cette écluse, ou mieux la création du port rapide à l'aval, il faut pouvoir gagner la compétition entre les grands ports européens et faire reconnaître Le Havre comme plateforme du transport international.

Dans la cité, deux emplois sur trois sont directement liés à l'activité du port. C'est dire l'importance de l'enjeu. Pour réussir, l'administration du port mise sur la mobilisation des capacités humaines et sur l'accélération des opérations matérielles et commerciales. Dans ce but, un nouvel aménagement de l'espace portuaire est prévu.

La modernisation de la pointe de Floride, avec l'installation de portiques « Caillard », et la création du port rapide d'aval au sud et au nord du bassin René Coty, c'est-à-dire avant le passage de l'écluse, vont rapprocher de la ville l'activité portuaire. Ainsi, les Havrais retrouveront cette vie

en symbiose de la ville et de son port qui constituait, jusqu'à la dernière guerre, un des grands facteurs d'animation de la cité».

L'atelier mécanique était très important, en capacité de production. L'ensemble de cette activité fut pratiquement supprimé en 1981 au profit de la sous-traitance...

L'atelier chaudronnerie devait s'avérer trop étroit au regard des nouvelles productions. C'est en 1972 que l'on construira les halls VI et VII.

En 1960, la France est sous la présidence du Général De Gaulle depuis 1958 et le restera jusqu'en 1969, départ provoqué par le référendum suite aux événements de 1968...

Un climat social calme, qui ne masque pourtant pas les nombreuses revendications

Pendant toute cette période chez Caillard, le climat social est relativement calme. Bien entendu, des revendications salariales restent insatisfaites car la pression patronale est bien effective. Depuis l'après-guerre, la direction a choisi la pratique de l'individualisation des salaires par des primes de boni au rendement en mécanique et ajustage, et en chaudronnerie heures supplémentaires au moment des grosses charges de travail. Mais globalement, les revendications sont en attente...

Les effets économiques des acquis des luttes de 1968, sont presque immédiats. La relance de la consommation s'avère être très importante, au point que les chiffres d'affaires commerciaux de 1969 en général en France vont largement dépasser toutes les espérances. Les «coûts des conquêtes sociales» seront amortis en fin d'année 1969, ce qui n'empêche pas le patronat français de poursuivre l'austérité salariale, nourrissant ainsi les futures revendications...

Dès 1967, des réunions se tiennent au Port Autonome du Havre afin de définir le cahier des charges des futurs portiques à conteneurs. Caillard propose ses solutions de constructeur. Le PAH propose ses options d'utilisateur final. L'entretien des appareils est un des aspects privilégiés par le PAH, qui défend l'option à chariot moteur, levage embarqué sur chariot en cabine, ce qui évite le changement des câbles de direction et les poulies de renvoi du levage... mais qui alourdit considérablement le chariot. Les avant-berc-poutre seront en treillis tubulaire, option favorable au vent et à la tenue des peintures. Voilà figée définitivement l'image des portiques à conteneurs du Havre. Les améliorations futures concerneront les automatismes et l'électronique embarquée...

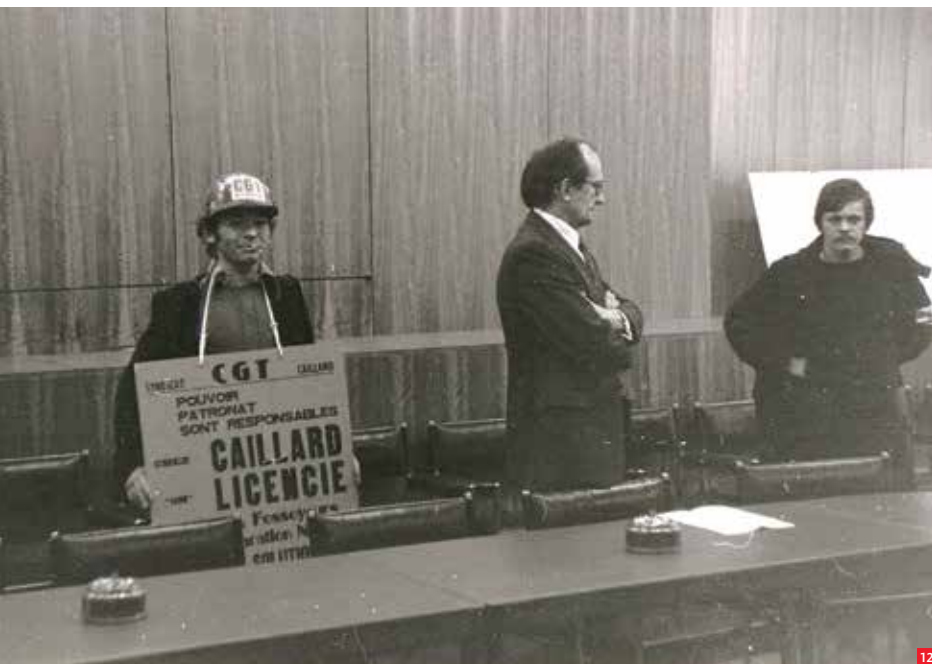
On se souvient que, lors de la construction du paquebot France, des discussions ont précédé le lancement des travaux à Saint Nazaire. Le syndicat CGT de la construction navale proposait la construction de deux navires plus petits pour favoriser la rentabilisation en cas de baisse de charge. La solution ne fut pas adoptée, mais le principe même de la consultation des syndicats reste un exemple en mémoire...

« Dans la cité, deux emplois sur trois sont directement liés à l'activité du port »

Dans le cas du futur projet de port à conteneurs, il n'y eut pas de système consultatif, pas de retour d'infos des réunions. Il y avait pourtant des questions qui se posaient, notamment celles concernant les cavaliers et la logistique de parc, questions sur lesquelles Caillard aurait pu

 Affiche CGT.





« La direction générale est renouvelée et entend exercer un pouvoir plus centralisé »

12 Délégation à la chambre patronale.

être directement intéressé. Le nombre de cavaliers étant très important, cela représentait une future charge de travail favorable à l'emploi local... L'avenir devait confirmer ces observations, car le chômage partiel fut pratique courante dans les ateliers Caillard, parfois six mois consécutifs... mais on ne refera pas l'histoire...

Caillard réorganise sa structure administrative

C'est en 1971 que la société Caillard est réorganisée en société à directoire et à conseil de surveillance. La direction générale est renouvelée et entend exercer un pouvoir plus centralisé. Les accords de salaires seront désormais inclus dans un accord d'entreprise commun aux deux usines qui prendront dorénavant la dénomination de « division 1 pour le levage » et « division 2 pour la navale ».

La désignation de Robert Perrault à la tête de Caillard n'est pas le fruit du hasard. Les actionnaires connaissent les projets de développement du port en cours de réalisation. Pour eux, ils ont choisi celui qu'ils pensent être l'homme de la situation. Celui-ci est issu des mêmes écoles que François Ceyrac, alors président du patronat français. Autant dire que les discussions qui s'annoncent risquent de prendre de la « hauteur »...

La CGT se structure et se développe

Mais la proximité de 1968 et l'arrivée de Robert Perrault auront pour conséquence directe et immédiate la sensibilisation du personnel aux questions syndicales de l'entreprise... De plus, le syndicat CGT étant regroupé en un seul syndicat (D1+D2) verra son influence renforcée du point de vue représentatif.

Les nombreuses revendications en attente produiront la montée de la CGT dans les résultats des élections professionnelles, aux délégués du personnel et au Comité d'Entreprise. Pour la première fois à la D1, la CGT devient majoritaire. Dans les ateliers et bureaux, elle gagne le secrétariat du CE. Les anciens délégués CGT sont responsables pour beaucoup dans ce renforcement syndical. Bien que certains s'approchant de la fin de carrière, ils ont su mobiliser, pendant cette dure période de 68, et ils recueillent les fruits de leur dévouement au collectif. Des nouvelles têtes apparaissent en réunion DP et CE, de nouveaux élus proviennent du bureau d'études, quatre élus de la CGT.

Des travailleurs mauriciens en renfort

Côté direction, cela s'organise également. Afin de répondre aux objectifs de développement de la production, Jean Mouterde, chef du personnel, aura pour mission de ramener de l'île Maurice par deux recrutements successifs plus de 100 ouvriers de toutes qualifications qui se répartiront pour une part chez Caillard levage et pour l'autre côté réparation navale.

L'arrivée des travailleurs Mauriciens se passera très bien. Ils ont tous une bonne formation professionnelle et ils s'intégreront du jour au lendemain dans toutes les équipes de travail, mécanique, ajustage, chaudronnerie, électricité, dessin... Belle capacité d'adaptation de leur part car ce n'était pas évident au départ... La plupart d'entre eux feront venir leur famille ou fonderont un foyer au Havre où ils se fixeront définitivement.

L'entreprise poursuit sa réorganisation

Avec l'arrivée de la nouvelle direction Caillard, des changements importants apparaissent dans la réorganisation des services. Le chef du bureau d'études partant en retraite, est remplacé par un ingénieur issu également de l'industrie du levage. Il va contribuer à une meilleure synchronisation des services et à l'efficacité globale de l'activité. Dans le même temps, la direction décide de construire les halls VI et VII dans l'optique de la construction des grosses parties de portiques à conteneurs qui vont devenir vraisemblablement un objectif prioritaire des grands ports français et étrangers...

Ce sera le cas notamment pour les portiques à conteneurs du quai de l'Atlantique et du quai de l'Europe, puis plus tard du port rapide sud et nord situé avant l'écluse François 1^{er}.

Ainsi, rétrospectivement, on s'aperçoit qu'en une courte période de deux ou trois ans, Caillard a su s'imposer comme constructeur de portiques à conteneurs et devient premier concurrent des principaux constructeurs européens...

La concurrence est déjà rude en ce domaine du levage. Allemands, italiens, anglais, chaque pays possède déjà ses constructeurs de portiques. Pour les spécialistes, il s'agit d'un véritable concours technique et commercial pour emporter un marché... Caillard saura faire valoir l'intérêt de sa proximité auprès du Port Autonome du Havre qui restera un client privilégié. La satisfaction des usagers, en premier lieu des conducteurs de portiques, prouvera à tous les qualités techniques du matériel Caillard.

Autre domaine de compétence: la construction de ponts

Caillard était également constructeur de ponts et de nombreux ponts du Port du Havre ont été restaurés ou entièrement construits par Caillard.

L'écluse François 1^{er} et son pont levant, qui culmine à 82 mètres du sol, fut construit par la CFEM de Rouen.

Le pont Caillard, lui roulant, sera construit du côté ouest de l'écluse, afin de suppléer aux éventuelles défaillances du 1^{er} ou pour son entretien.

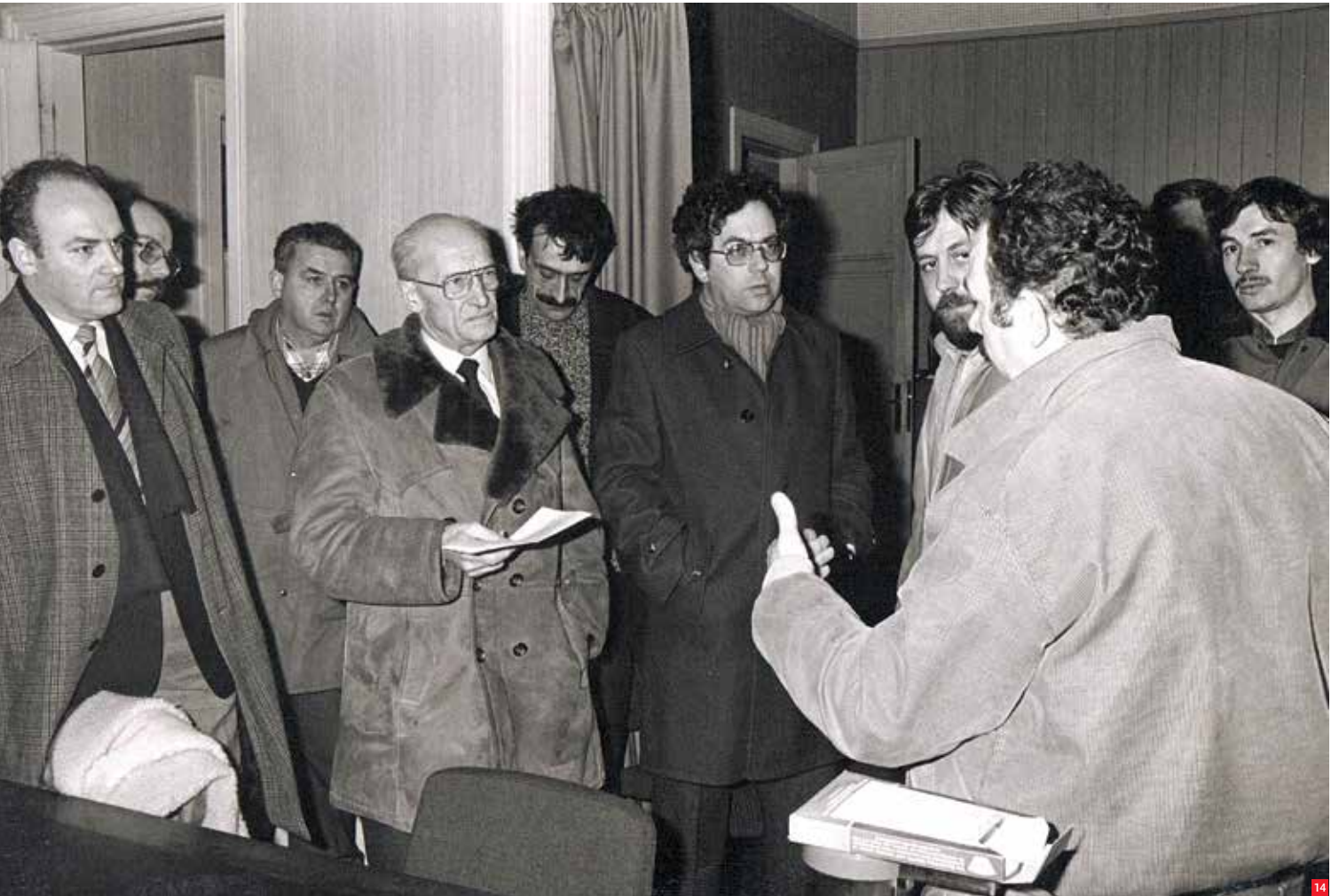
Aussi, lorsque le Port Autonome du Havre demande de construire le 2^e pont de l'écluse François 1^{er}, Caillard obtient la commande. C'est un rude chantier qui s'annonce. C'est un chef monteur de chez Caillard qui prend l'ouvrage en main. À son initiative, le pont est monté sur place sur d'énormes « chandelles » constituées de traverses de chemin de fer qu'il s'est procurées auprès de la SNCF. Des dizaines de « tours » carrées sont ainsi élevées et le pont posé dessus !

Au fur et à mesure de l'avancée du montage, le chef monteur respire de mieux en mieux. Cette technique n'avait jamais été éprouvée auparavant. Un pont qui enjambe les 68 mètres de portée, ce sont là les mêmes contraintes techniques que celles posées au Canal de Panama!

Par la suite, l'utilité de ce deuxième pont s'est révélée indispensable, car les impératifs d'entretien qu'exige la fréquence d'utilisation de l'écluse justifient entièrement la présence de deux ponts à cet endroit stratégique du port du Havre.

13 Manifestation de solidarité place Caillard, devant l'usine occupée.





14 Visite d'André Duroméa lors de l'occupation de Caillard 1 en 1981.

1971-1980, arrivée de la crise et baisse de l'activité

De 1971 à 1980, l'activité économique sera soumise aux graves difficultés de la crise du pétrole et du frein à l'activité contenu dans le plan Mansholt, du nom du commissaire Européen préconisant la croissance zéro...

Dans la même période, la CGT n'a eu de cesse de défendre le pouvoir d'achat et l'activité productive. Ainsi, dans les innombrables manifs de cette période, le slogan chanté sur tous les tons était bien : « augmentez nos salaires, du boulot, des cales, et des bateaux... ».

C'est ainsi que l'on obtient le fameux dock flottant qui manquait au Havre. Celui-ci fut fabriqué aux Chantiers de l'Atlantique et livré en 1982.

« De 1971 à 1980, l'activité économique sera soumise aux graves difficultés de la crise du pétrole et du frein à l'activité »

La société Caillard avait obtenu le marché des deux grues spéciales du dock flottant. Il fut vendu et repartit en 2008.

L'utilisation de ce dock fut soumise aux aléas de la réparation et de la construction navale, dont le démantèlement programmé est à mettre sur le compte des investisseurs qui ont préféré l'exode des fabrications au bénéfice de la spéculation financière, plutôt que la préférence nationale qui aurait dû être favorisée par la grande façade océanique et la tradition navale qu'offre le territoire français.

Au vu de ces pages, on s'aperçoit que les performances techniques de l'entreprise et de ses employés étaient indissociables des luttes qu'ils menaient pour maintenir le niveau de vie et d'emploi. Avec la CGT, les salariés exigeaient l'obtention de meilleurs outils de production pour continuer de produire. Ce fut un combat permanent, lié également à la sécurité sur les lieux de travail par la présence des élus CGT dans les commissions d'hygiène et sécurité.

De 1971 à 1981, les luttes syndicales des Caillard ont eu l'espoir renforcé par la perspective de voir se réaliser le programme commun de gouvernement. Ainsi, quelques militants ont agi durant toutes ces années sur deux plans, le syndical et



1981, une lutte exemplaire

Caillard s'est vu couper les finances par le Crédit Lyonnais. En deux heures, la CGT mobilise les salariés, et occupe le siège du Crédit Lyonnais au Havre... Le journal Le Havre Libre couvre l'évènement... Le 8 janvier 1981, lors d'un Comité Central d'Entreprise Extraordinaire, l'administrateur judiciaire annonce des suppressions d'emplois dont 123 à la division 1. Le repreneur Fives Cail en fait une exigence avec celle de la dénonciation des accords d'entreprise. Le 12 janvier 1981, les syndicats tiennent une assemblée générale au cours de laquelle est décidée l'occupation des locaux et la fermeture des portes en raison de l'intransigeance de Fives Cail.

« La CGT seule va mobiliser le personnel, organiser l'occupation et la solidarité, tenir en haleine les médias et élaborer des propositions économiques et industrielles »

le politique. Leurs espoirs se sont réalisés en 1981 par l'élection de François Mitterrand, avec les conquêtes sociales que l'on connaît concernant la retraite à 60 ans, les droits syndicaux étendus, les salaires, la 5^e semaine de congés... Tout cela ne se serait jamais concrétisé sans leur engagement militant indéfectible...

La crise des années 73 et des suivantes amènera la direction Caillard à l'échec de sa politique d'austérité sociale, qui s'étendait déjà à tous les secteurs de l'économie nationale. C'est en fin 1980 que la société Caillard déposera son bilan, et sera scindée pour être reprise pour la Division 1 construction de grues et d'engins de levage portuaire par Fives-Cail-Babcock (Paribas), et pour la Division 2 réparation navale par le groupe national des « Ateliers Français de l'Ouest » (AFO). En cette fin des années 1970, l'activité exportatrice de Caillard l'a conduit de plus en plus à prendre des risques financiers souvent disproportionnés par rapport à la taille de l'entreprise. Le recouvrement des créances est en principe assuré grâce à la COFACE (organisme bancaire adossé à l'État). Malheureusement, là aussi la COFACE ne fera rien pour aider Caillard... Ce qui amplifiera et précipitera les difficultés.

Le lendemain, la CFDT change de position. La CGT reste seule à occuper le terrain.

On espère que ça ne va pas durer trop longtemps. Ça durera un mois. On fait fonctionner la solidarité comme on peut : tracts, visites aux entreprises, beaucoup de soutiens surtout après l'opération portes ouvertes qui connut un incontestable succès populaire. Le 4 février, Fives Cail accepte la reprise des négociations. On obtient finalement la garantie de reconduction des accords salariaux et sociaux Caillard, mais les suppressions d'emplois sont maintenues. On parviendra à en limiter la portée par des accords de retraite anticipée. La reprise du travail est votée à 80 % par les salariés. À l'occasion de cette lutte-grève avec occupation, la CGT seule va mobiliser le personnel, organiser l'occupation et la solidarité, tenir en haleine les médias et élaborer des propositions économiques et industrielles. Par exemple en développant les cavaliers (engins de manutention des conteneurs, roulants, et automoteurs). Ceci pour répondre aux besoins des ports. Tous les cavaliers utilisés à l'époque sont de fabrication étrangère. Caillard a la maîtrise du levage et le projet CGT prévoit d'associer une entreprise d'hydraulique (elle-même en difficulté) pour les asservissements

15 Occupation de l'usine Caillard contre les 123 licenciements.

et automatismes... avec le soutien du syndicat CGT du port autonome du Havre. Dans les « hautes sphères » on a trouvé le projet intéressant et puis... zéro. Il fallait rentabiliser tout de suite, pas question d'investir dans des études pour un produit nouveau.

En ce début 81 (plus tard aussi), il ne s'agissait pas de donner raison à la CGT et aux travailleurs en lutte. Avec l'Union locale CGT, il est décidé d'une manifestation de soutien devant les portes afin de pouvoir terminer cette grève très dure, mais c'est avec énormément d'amertume que nous cessons ce combat mené contre un des plus puissants adversaires patronal : Fives-Cail-Babcock et la banque Paribas... Soutien de l'union locale CGT et des entreprises havraises Soutien d'André Duroméa, député maire du Havre qui portera notre requête à l'assemblée nationale.

Avec l'arrivée de Fives-Cail-Babcock s'ouvre alors une nouvelle période pour Caillard

Monsieur Pavot devient directeur de l'usine. Il vient de Fives. Il connaît le levage puisqu'ayant été chef de bureau d'études anciennement chez Applevage. Un style plus direct, une vision un peu plus réaliste avec une expérience industrielle, voilà pour ce nouveau départ.

Dès l'ouverture des portes à la fin de cette occupation d'un mois, la CGT fait visiter l'usine à la nouvelle direction, pour lui faire constater l'état de conservation des ateliers et des bureaux. Tout est propre. L'ensemble des occupants s'est appliqué à protéger l'outil de travail.

La première parole de Monsieur Pavot sera : comment travailler dans ces ateliers caduques des années 50 ! Il se trompait puisque les plus grands halls étaient de 1971 (VI et VII), mais voilà pour le moins une parole optimiste. La suite viendra démontrer que le personnel ouvrier sait s'accommoder d'un matériel ancien et que leur savoir-faire palliera bien souvent l'insuffisance de

l'investissement industriel.

Les premières mesures de la direction sont donc de licencier 123 personnes, dans tous les services, mais principalement dans les ateliers mécaniques. Pendant des mois, on verra partir les machines de production, tours, fraiseuses, raboteuses, étaux limeurs, aléseuses... Et ça se traduira dans les productions futures par une augmentation importante de la sous-traitance mécanique avec une incidence sur les coûts de revient finaux.

Il arrivera même que certains acheteurs de ces machines demanderont à Caillard le nom des anciens ouvriers capables de s'en servir pour pouvoir les utiliser ! Ce qui fut fait, mais ce qui veut dire aussi que la machine ne suffit pas, il faut le bon ouvrier pour la faire fonctionner !

L'Union locale CGT avait mobilisé de nombreuses entreprises lors de la réouverture des portes de Caillard. Cette manifestation reste pour nous un inoubliable souvenir et un précieux témoignage de solidarité.

Des phases de licenciements successifs, des conséquences innombrables !

À ce stade de l'histoire de Caillard, il est indispensable de souligner la gravité des pertes de personnel ouvrier, qui vont se poursuivre par la suite jusqu'en 2001, année de la fermeture. Il y aura ainsi 17 plans successifs de licenciements qui vont se suivre, d'année en année, saignée sur saignée, avec une obligation de suivi de sous-traitance massive en fabrication et en études.

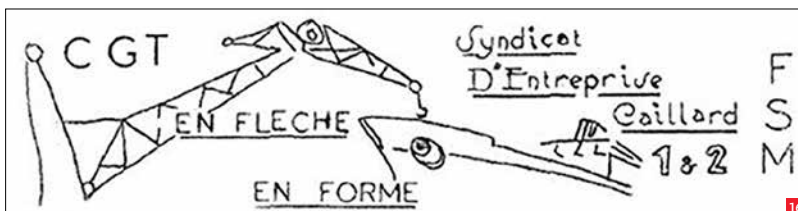
Les conséquences seront multiples, et en premier lieu le suivi des fabrications lointaines. Elles imposeront la mobilité des ouvriers techniciens d'atelier qui seront appelés à suivre ces fabrications en pays lointains. Certains passeront six ans en Chine (Dalian), d'autres trois ans au Kenya (Kenya Ports Authority à Mombasa), d'autres encore deux ans en Afrique du Sud (Durban), certains deux ans en Angleterre pour les grues ferroviaires d'Egypte, d'autres encore en Corée...

Y avait-il un avantage à de telles dispositions industrielles ? Le doute est permis quand on observe le résultat final. Pour nous CGT, il s'agit simplement d'un transfert de technologie et des connaissances dans le domaine du levage, fabrication, montage, mise en service, point final. On a vendu notre technicité sans garantie de retour sur l'investissement humain ! Sans se soucier de l'emploi ici.

D'autres conséquences imposées par la sous-traitance massive seront les exigences du patronat d'imposer aux salariés la polyvalence aux postes de travail. Ainsi polyvalence et mobilité vont devenir à partir de 1981 les maîtres mots

16 En-tête d'un tract de la CGT Caillard.

Tout est propre. L'ensemble des occupants s'est appliqué à protéger l'outil de travail.





du management dans la société Caillard, mais beaucoup plus largement dans toute l'industrie française, et même dans les services non liés à l'industrie, par exemple dans le secteur tertiaire, dans les emplois de service, à la poste, à l'hôpital... Cela correspond à la surexploitation massive des capacités des salariés, dans le but de la rentabilisation la plus forte du capital.

Et là où cela ne sera pas possible, là où l'actionariat aura trouvé des débouchés plus juteux, vont se succéder les fermetures d'usines. Tous ces arrêts d'activité toucheront Le Havre de plein fouet, notamment dans la réparation navale, chez Caillard, aux Chantiers de Normandie, à la Coger, aux ACH. Toutes ces activités traditionnelles havraises ont été rayées de la carte de l'emploi local par les investisseurs privés.

Toutes ces conséquences illustrent bien les propos de Jaurès quand il déclare dès la fin du 19^e siècle, que « la république a fait du travailleur un citoyen dans la cité, mais qu'il reste un serf dans l'entreprise ! ». À la CGT, nous n'avons pourtant eu de cesse d'alerter, critiquer cette démarche et proposer d'autres choix.

Tout cela débouche à notre époque, sur l'exigence syndicale et politique d'ouvrir de véritables perspectives de changement pour les salariés français, et notamment par la maîtrise de l'avenir, y compris dans l'entreprise où le citoyen doit affir-

« Il y aura ainsi 17 plans successifs de licenciements qui vont se suivre, d'année en année, saignée sur saignée »

mer son pouvoir de décision collectif par rapport aux actionnaires. L'intérêt du citoyen-salarié doit devenir prioritaire.

L'arrivée en 1981 de Monsieur Pavot, représentant de Fives, ne laissera pas au personnel de souvenirs impérissables. Jusqu'en 1988, ce sera une gestion dure pour les salariés, et soulignons, en passant, que son chef de fabrication « M. B...é » n'arrangera en rien le climat des ateliers.

Fermeture de l'usine Rousie et absorption de son activité par Caillard

Son départ en 1988 sera suivi de l'arrivée de Monsieur Shwartsman, également de Fives, qui, lui arrive chez Caillard en raison de la fermeture de l'usine de Rousie (dans le département du Nord), qui fabriquait les appareils de manutention continue dont les roues-pelles, les transporteurs à bandes, les jeteurs, les stackers, tous destinés à l'outillage des centrales thermiques (manuten-

17 Manifestation contre les licenciements.

tion de charbon), ou autres produits granuleux ou concassés.

Fives-Cail-Babcock ferme l'usine de Rousie (500 salariés) et ramène sur Le Havre, chez Caillard, l'essentiel de sa fabrication, contre l'avis de la CGT de l'entreprise qui se déclare solidaire du personnel de Rousie. Malgré les luttes des salariés de Rousie, Fives n'a rien lâché. Une fois de plus, le rouleau compresseur des licenciements fonctionne sous la pression de l'actionnariat toujours plus avide de rentabilité financière.

Ainsi on verra arriver chez Caillard cinq ou six salariés, trois ingénieurs et trois dessinateurs de Rousie, qui participeront alors à la reprise de cette activité hautement technique. Avec leur concours, les salariés de chez Caillard devront alors absorber tout le contenu de cette nouvelle technologie de matériel pour garantir rapidement les fabrications et les futures études...

Car le carnet de commandes n'était pas vide à Rousie, loin de là, et même pour certaines affaires, les plans sont pratiquement terminés. C'est ainsi que Caillard débutera dans la manutention continue en livrant au Gabon des roues-pelles et divers matériels déjà conçus par Rousie, mais construits au Havre. Caillard interviendra surtout en révision de plan au niveau des soudures qui seront optimisées, mais c'est tout.

Pendant des années, l'activité manutention continue poursuivra son développement chez Caillard en plus de son activité traditionnelle. Ainsi, on livrera des ensembles complets pour cen-

trales thermiques en Corée, Halla Cement, en Inde (Anpara), en Belgique, au Gabon... Les produits Rousie seront tous optimisés au fil du temps, et au fur et à mesure de la maîtrise technique par les techniciens et dessinateurs de Caillard. Si bien que les produits de manutention Caillard sont devenus par là même concurrentiels.

Les directeurs se suivent, les évolutions se poursuivent

Monsieur Shwartsman arrive avec un plan de réorganisation des services. Il fait construire une grande plateforme technique de 1 000 m² sur une dalle de béton. Au niveau de la préparation, au centre de cette plateforme seront les dessinateurs et leur matériel de dessin, autour desquels seront installés des bureaux individuels aux vitrages donnant sur le BZE, pour les responsables d'études. L'étage supérieur sera réservé à la direction générale et aux techniciens commerciaux.

À partir de ce moment vont commencer les sous-traitances de parties d'études avec suivi par les dessinateurs de Caillard. Il y aura encore beaucoup de transfert de technologie. C'est une véritable surface de formation à laquelle nous aboutirons par moment... Nous y formerons ainsi ceux qui feront notre travail.

Il y aura des problèmes de surcharge de travail pour le personnel Caillard. Chaque produit étant un prototype, il exige un effort de création continu, et en même temps, il faut former des intérimaires et contrôler le travail rendu...

Entre-temps, Monsieur Shwartsman sera appelé à d'autres fonctions dans le groupe Fives. Il sera remplacé par Monsieur Bayram, ingénieur venant de Framatome, qui prend la direction de l'entreprise Caillard vers l'année 1990... Nous sommes toujours dans le groupe Fives.

Monsieur Bayram sera perçu par le personnel comme un directeur possédant une volonté industrielle, mais qui s'est sans doute heurté à la

18 Le quai de l'Atlantique, 1973.

19 Une roue-pelle à charbon, qui n'est pas de construction Caillard, mais qui lui ressemble comme une jumelle, ce qui donne une idée de la diversité des produits...

« Les capacités de Caillard étaient très importantes internationalement. Et ce sont les dirigeants qui ont abandonné l'usine, pas les ouvriers ni les techniciens... »



résistance de Fives lorsqu'il fallait faire des choix de stratégie. Néanmoins, c'est lui qui instaura le passage à l'informatique complète, y compris logiciels de conception assistée par ordinateur (CAO) sur toute la plateforme, qui vit ainsi la disparition des planches à dessin... L'arrivée de la CAO amènera en quelques mois un gain de productivité. Le travail en réseau favorisera le transfert des données, chacun pouvant accéder à tous les plans des collègues travaillant sur une même affaire...

Monsieur Bayram, au constat qu'il a fait de la diminution d'audience de Caillard dans le domaine des portiques à conteneurs, décide de lancer une recherche et développement sur ce produit. Il nomme donc trois personnes du BE pour cette mission. À cet instant, Caillard est à la 15^e place dans les consultations internationales. Il fixe l'objectif d'être dans les cinq premiers... Déjà on parle de l'extension du port vers Port 2000, et la perspective de la production de portiques est bien réelle...

Cette recherche et développement durera deux ans. La première consultation, pour laquelle Caillard soumettra, sera pour une demande d'Israël. L'ouverture des offres de services des constructeurs de levage mondiaux révélera Caillard à la 3^e place mondiale derrière deux offres chinoises. Le 1^{er} chinois est à 17 millions de francs, le 2^e chinois est à 18, le 3^e Caillard est à 22, les suivants, italiens, anglais, américains, s'échelonnent de 26 à 58 milliards de francs.

Ces détails sont donnés ici pour ceux qui pensent que Caillard n'était plus performant et qu'il aurait ainsi perdu l'audience qu'il avait auparavant. C'est le contraire dont il s'agit. Les capacités de Caillard étaient très importantes internationalement. Et ce sont les dirigeants qui ont abandonné l'usine, pas les ouvriers ni les techniciens...

Le rachat par Rolls Royce

En méconnaissance totale de la valeur technique de son usine du Havre, Fives-Cail-Babcock décide de vendre l'usine à Rolls Royce, constructeur anglais spécialisé dans le domaine des moteurs d'avion gros porteurs... En 1995, Caillard est passé sous la propriété anglaise et le sera jusqu'à sa fermeture en 2001. La seule motivation de ces propriétaires successifs aura été la rentabilité immédiate. Aucune perspective sur le long terme ne sera évoquée ou tentée. Seule la rentabilité du capital aura justifié leur intérêt pour une entreprise qui va terminer à genoux. Partant de 600 personnes en 1960, on va finir à 123 en 2001.

Lorsque des gens de Caillard se rencontrent aujourd'hui, le plus souvent ils se disent: «Tu te rap-



20 Manifestation du dock flottant.

nelles! Tout ce qu'on a fait pour sauver la boîte!» Et puisque nous terminons ici cette histoire de Caillard, nous ne pourrions pas ne pas rappeler cette grande grève interprofessionnelle de 1953 où les ouvriers en lutte pour les salaires et les conditions de travail se virent cernés par les forces de police à l'intérieur même de l'usine, à l'appel de la direction. Le triste cortège réuni sous la menace des fusils, s'engagea rue de l'Église pour être dispersé plus loin que le pont IV...

À hauteur de l'imprimerie Legeay, ce lourd piétinement fut stoppé d'un coup par une femme qui se précipitait devant le chef de la police en l'interpellant, ses bras barrant symboliquement le passage, elle lui criait au visage: «N'as-tu pas honte de menacer ces ouvriers de tes fusils? Où étais-tu pendant la guerre? Dis-le? Moi, mon mari, lui, était à Auschwitz parce qu'il était trésorier du syndicat, il s'est battu pour ta liberté!».

D'un geste de leur chef le lourd cortège est reparti, tandis que la pauvre femme continuait de crier sa révolte. Quelques-uns des ouvriers lui souriaient en passant... Certains d'entre eux reconnaissaient la femme de Louis Eudier, ce grand syndicaliste résistant qui fut arrêté par la police française à deux pas de l'usine Caillard et déporté en Allemagne. Il reste dans notre mémoire collective. Il a donné son nom à une rue qui borde l'emplacement de l'ex-usine...

À toi, Louis et à ta femme courageuse, nous vous réitérons notre profonde reconnaissance pour votre combat constant pour la liberté et la dignité humaine. Sachez que votre message reste entendu clair et fort, il est plus que jamais d'actualité.



La Normandie au XIX^e siècle

Entre tradition et modernité.

De Yannick Marec, Jean-Pierre Daviet, Bernard Garnier, Jean Laspougeas et Jean Quellien

Pierre Largesse

Marec (Yannick) (coordinateur), Daviet (Jean-Pierre), Garnier (Bernard), Laspougeas (Jean), Quellien (Jean), La Normandie au XIX^e siècle. Entre tradition et modernité, Editions Ouest-France, 2015. 606 pages, 27 €.

NB : Yannick Marec, professeur d'Histoire contemporaine à l'Université de Rouen, est membre du Conseil scientifique de notre Institut.

Yannick Marec a coordonné cet ouvrage, réalisation d'une décennie. Il nous est impossible ici, de rendre compte de tous les sujets traités; nous nous sommes limités à signaler à nos lecteurs, ce qui devrait les intéresser le plus. Citons au moins les titres de chapitres concernant : l'agriculture et l'élevage, le poids pourtant non négligeable (aux élections notamment) du monde rural; ceux consacrés à la vie religieuse, à l'enseignement, aux sports, à la vie culturelle, à la presse.

Au XIX^e siècle, la révolution des transports par l'amélioration des routes et surtout par l'ouverture de lignes de chemin de fer, permettra le désenclavement du Havre, la desserte des petites villes. La Normandie est une des provinces où la révolution industrielle (dans le textile notamment), la mécanisation, la machine à vapeur, les débuts du pétrole et de l'électricité vont enclencher la question sociale : concentration de salariés, habitat, santé publique, inégalité sanitaire. Enrichissement d'un côté, misère de l'autre. La condition de l'ouvrier va mener aux affrontements sociaux, à la naissance puis à la croissance des mutuelles, des organisations syndicales et du socialisme.

L'étude des niveaux de vie met en évidence la diversité des situations. Elle souligne que les femmes, et encore davantage les enfants sont traditionnellement moins payés que les hommes. Au Havre, les exemples cités sont révélateurs. Un chapitre est consacré à l'émergence de politiques sociales urbaines, de la charité à l'assistance obligatoire; à l'essor modeste de l'idée

de prévention, aux succès et limites de la prévoyance individuelle et collective, et décrit les rares cas de politiques sociales municipales (Sotteville, Elbeuf).

Le chapitre sur le mouvement ouvrier traite successivement de la Basse, puis de la Haute-Normandie. Successivement le lecteur découvre les transformations du mouvement ouvrier havrais, puis rouennais: déclin du corporatisme, prédominance du réformisme, essor et radicalisation des luttes sociales. Cet ouvrage sur le XIX^e siècle, a logiquement 1914 pour date butoir. Dans le champ de l'activité de notre Institut, des pages sont consacrées à la division des organisations syndicales (réformisme ou syndicalisme révolutionnaire?), des partis socialistes. Les études sur la biographie de militants attachés à la défense du salaire et de l'emploi, sont nombreuses : Charles Cord'homme, Emile Aubry, Ernest Vaughan, André Lyonnais, Jules Durand, Léon Torton, etc.

Signalons l'importante bibliographie (qui cite à plusieurs reprises les articles parus dans *Le Fil Rouge*), sur Rouen, Le Havre, Dieppe, Elbeuf, la vallée de la Bresle, etc.

Les index des noms de lieux, des noms de personnes, seront utilisés par les chercheurs voulant traiter de leur ville. Des illustrations bien choisies accompagnent le texte.

Les adhérents de notre Institut CGT d'Histoire sociale, nos lecteurs, les militants engagés aujourd'hui dans la lutte pour la défense des droits acquis, trouveront beaucoup d'intérêt à la lecture de cet ouvrage.



Résistance(s)

Rouen, sa région, la vallée du Cailly
Entre histoire et mémoire (1940 -1944)

d'Alain Alexandre
et Stéphane Cauchois

Robert Privat

Résistance(s).
Alain Alexandre et
Stéphane Cauchois.
224 pages. Éditions
l'Écho des Vagues.
Avril 2015. 29 €

1. **Le Fil rouge**
N°51 avait rendu
compte au
Printemps 2014,
de l'important
ouvrage qu'il
avait co-rédigé
avec Michel
Croguennec:
«Histoire d'Usines».

Des auteurs, tous deux historiens, les lecteurs du *Fil rouge* connaissent surtout Alain Alexandre, adhérent de notre IHS Cgt 76, par ses nombreux écrits, notamment sur la vallée du Cailly¹.

Le présent ouvrage édité en Avril dernier, juste avant le 70^{ème} anniversaire de la capitulation allemande du 8 mai 1945, remporta un vif succès dès sa parution, succès amplement mérité qui se poursuit actuellement. Présenté comme un bel album fortement cartonné (24 x 22 cm) de 224 pages confortées par une riche et souvent inédite iconographie (plus de 250 illustrations: documents, portraits, photos de groupes, fac-similé de journaux et tracts clandestins, etc.) ainsi que par des graphiques et tableaux, une bibliographie, de nombreux témoignages exclusifs. Dans un article du 8 mai 2015, un journaliste de Paris-Normandie écrivait: «*Résistance(s) s'impose comme le véritable film de ces années noires mais aussi comme un ouvrage de référence pour le citoyen curieux ou l'enseignant*».

Alain Alexandre ne manque pas de rappeler le rôle de la classe ouvrière et de ses organisations: «*Ici, les communistes ont résisté dès 1940. Résultat, quatre convois de déportés passant par la prison Bonne Nouvelle. Dès 1942 et jusqu'en juillet 44...*», et de noter la pluralité des participants: «*La Vallée du Cailly est un microcosme concentrant sur 25 kilomètres tous les mouvements de résistance. Communistes, gaullistes, socialistes, giraudistes, chrétiens, sans oublier les services secrets anglais*».

Dans sa préface, Paul Le Goupil, ancien responsable départemental du Front Patriotique de la Jeunesse, remarque combien les auteurs ont fourni un historique complet de Résistances dans le secteur concerné. En effet, la simple énumération des 9 premiers chapitres justifie ce (S): La résistance communiste et syndicale; le Front Patriotique de la Jeunesse; le Réseau Hamelet-Buckmaster; le convoi du 27 avril 1944; le Réseau de renseignements Marathon; le Mouvement Libération-Nord; l'Organisation de Résistance de l'Armée; BOA, le Bureau des Opérations Aériennes; etc.

Les chapitres 10 à 12 témoignent du souci des auteurs d'offrir un panorama complet de l'époque: les bombardements, conséquence de l'action de la Résistance; les travailleurs civils en Allemagne, volontaires, requis et prisonniers transformés; policiers allemands et collaborateurs français.

Enfin le chapitre 13: hommages et lieux de mémoire, avec de nombreuses photos des initiatives pour le devoir de mémoire.

Les deux historiens ont accompli un travail considérable. Leur ouvrage est le fruit de plusieurs années de longues et multiples plongées en diverses archives, de minutieuses recherches, de scrupuleuses rencontres avec les familles de résistants.

Nous ne saurions trop les en remercier. Aussi recommandons-nous à chacun de nos lecteurs d'offrir et (ou) de s'offrir ce Résistance(s).

Depuis la sortie du « *Fil rouge* - n°56 - Spécial CE » de septembre dernier, notre association a été l'invitée de diverses Organisations, de Syndicats, d'Unions locales CGT, etc...

Notons plus particulièrement notre participation :

- aux 120 ans de la CGT à l'invitation de l'Union locale CGT de Saint-Étienne/Sotteville, le 17 septembre, dans les locaux de la Maison du peuple de Sotteville,
- aux 70 ans des Comités d'entreprise de l'agglomération havraise, les 25, 26 et 27 septembre,
- au Congrès des retraités CGT de Seine-Maritime, les 3 et 4 novembre à Saint-Étienne-du-Rouvray,
- au Comité Général de l'Union locale CGT de Lillebonne/Gravenchon/Bolbec, le 6 novembre,
- à la Fête de l'Humanité de Normandie, à Rouen les 21 et 22 novembre,
- au Festival du livre de jeunesse, à Rouen les 4, 5 et 6 décembre.

1 Jacky Maussion et Jenny Grandet

© Luc Bourlé

2 Jacky Maussion et Serge Laloyer

© J. Defortescu

3 © J.L.Lajarige

70 ans des CE à Harfleur : une belle initiative

Les Comités d'entreprise de l'agglomération havraise et lillebonnoise, avaient décidé les 26 et 27 septembre dernier d'organiser un festival pour fêter les 70 ans des Comités d'entreprise. Une exposition sur l'histoire des CE, un débat sur l'enjeu pour demain des Comités d'entreprise, avec des experts et des animateurs du tourisme social, des spectacles, des concerts et un bal populaire ont marqué cet événement, complémentaire à notre *Fil Rouge* n° 56 « Spécial CE ». Jacky Maussion, notre président et la Secrétaire de l'UL CGT d'Harfleur Jenny Grandet, ont pris la parole lors de l'inauguration, le vendredi 25 septembre.



Congrès de l'Union Syndicale des retraités CGT de Seine-Maritime des 3 et 4 novembre 2015

Extrait de l'intervention de Jacky Maussion au congrès de l'Union Syndicale des retraités de Seine-Maritime à Saint-Étienne-du-Rouvray, des 3 et 4 novembre dernier : « *Toute l'histoire sociale nous l'enseigne : sans espérance, la colère ne porte pas vers la lutte mais vers le ressentiment. On ne cherche plus les causes des maux que l'on ne voit pas (les marchés financiers, la part grandissante qui revient aux actionnaires, au capital, au détriment du travail, la fraude fiscale), mais on rend responsable de tous les problèmes le bouc émissaire le plus proche. Voilà des années que l'on nous explique*



que le temps de la lutte des classes est dépassé. L'époque serait aux enjeux « identitaires » et à la « guerre des civilisations ». Or la lutte des classes pousse au rapprochement entre tous les exploités et les opprimés. La guerre des identités, elle, divise le peuple : les natifs contre les étrangers et les réfugiés, les stables contre les précaires, les salariés contre les chômeurs, les parents d'élèves qui bénéficient d'une réduction à la cantine scolaire contre les autres, les salariés de la fonction publique et territoriale, ceux d'EDF-GDF, ceux de la SNCF, contre ceux du privé. Le passage de la lutte des classes à la guerre des identités fait éclater tous les repères, produit un vide de sens. C'est pourquoi, notre souhait, notre ambition, est d'être utile, afin de remettre en perspective des éléments d'histoire qui permettent aux militants de la CGT, aux syndiqués, de mieux appréhender le monde réel dans lequel nous vivons et luttons aujourd'hui. »

À la fête de l'Humanité de Normandie les 21 et 22 novembre 2015



BULLETIN D'ABONNEMENT AU FIL ROUGE

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

Abonnement individuel 2015

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Mail : Tél. :

Adhésion simple sans abonnement au *Fil Rouge*: 10 €/an

Adhésion simple ou abonnement au *Fil Rouge*: 21 €/an
(sans abonnement aux *Cahiers d'Histoire Sociale*)

Adhésion ou abonnement: 34 €/an
(avec abonnement aux *Cahiers d'Histoire Sociale*)

**Abonnement groupé pour 10 abonnés et plus (dans le
cadre d'une association ou d'une section de retraités)**

11 € x (nombre d'abonnés) = €/an

Abonnement groupement ou association 2015

Syndicat, UL ou association: 55 €/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: 85 €/an (avec 3 ex. du *Fil Rouge*)
plus de 500 salariés: 170 €/an (avec 3 ex. du *Fil Rouge*)

Nom et/ou intitulé :

Adresse :

Code postal : Ville :

Mail : Tél. :

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 - PRÉLÈVEMENT AUTOMATIQUE

Réglez votre abonnement par prélèvement automatique afin de ne pas oublier. Nous vous prélèverons **une fois par an**. Envoyez-nous un relevé d'identité bancaire et remplissez l'autorisation de prélèvement ci-dessous, nous ferons le nécessaire. (notre numéro d'émetteur: 522922)

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-dessous.

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

Établissement :

Guichet :

N° de compte :

Clé RIB :

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

Établissement teneur du compte

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Ne pas oublier le RIB



L'assemblée Générale de l'IHS CGT 76 s'est tenue le 16 avril 2015 à Rouen.

Elle a élu son Conseil d'administration composé de :

Jacky Maussion (Président), **Serge Laloyer**, **Pierre Largesse**, **Robert Privat** (vice-présidents) **Jacques Defortescu** (secrétaire) **René Olleville** (secrétaire adjoint) **Marcelle Marécal** (secrétaire archiviste) **Marie Agnès Lallier** (secrétaire administrative) **Pascal Lamotte** (trésorier) **Jean Jacques Lefebvre** (trésorier adjoint).
Commission de contrôle : **Germain Narzis**
François Auvray, **Marius Bastide**, **Bernard Berthelot**, **Luc Bourlé**, **Alain Bozec**, **Sylvain Brière**, **Pierre Lebas**, **Anita Ménendez**, **Pascal Morel**, **Gaël Pasquier**, **Albert Perrot** (membres du CA).

Conformément aux statuts de l'IHS CGT 76, le Conseil Scientifique de l'Institut est composé de : **Croguennec Michel**, archiviste ville de Petit-Quevilly, **Barzmann John**, professeur d'histoire contemporaine, directeur IDEES-Le Havre (cirtai) UMR 6266 CNRS/Université du Havre, **Dhaille/Hervieu Marie Paule**, docteur en histoire contemporaine de l'Institut d'études politiques de Paris, **Ducange Jean Numa**, maître de Conférence en histoire contemporaine Université de Rouen, **Largesse Pierre**, historien, Vice-président de l'IHS CGT 76, **Lecœur Boris**, professeur agrégé d'Histoire, **Marec Yannick**, professeur d'Histoire Contemporaine Université de Rouen, **Mazaure Claude**, professeur émérite d'histoire moderne de l'Université de Rouen, **Pigenet Michel**, professeur d'Histoire contemporaine Paris 1 Sorbonne, **Roland-Simion Monique**, agrégée d'histoire Université de Rouen, **Sanchez Marie**, conservatrice du patrimoine à la CRÉA, **Saunier Éric**, maître de Conférence en histoire moderne Université du Havre, **Sevestre Sandrine**, conservatrice Archives départementales de Seine-Maritime.

Le conseil scientifique s'est réuni le 25 septembre 2014.



LOCATIONS - VACANCES FRANCE

Pensez à réserver dès maintenant !



www.tlcvacances.fr
02.35.21.69.63