

le Fil Rouge

REVUE
DÉPARTEMENTALE
D'HISTOIRE
SOCIALE

N°83 - 12 €
2025

 INSTITUT
D'HISTOIRE
SOCIALE
ihs
SEINE-MARITIME

LE TRAIN DIEPPE/GISORS/PARIS, UNE LUTTE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

P.4



**DRAME AU DÉPÔT SNCF DE
SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN,
BOMBARDEMENT
DU 5 SEPTEMBRE 1942**

P.14



**LA NAVALE FRANÇAISE
DU DÉCLIN À
LA RÉSURGENCE ?**

P.24



**UNE PLAQUE
COMMÉMORATIVE
« JULES DURAND »
À ROUEN**

P.25

2025

SOUTENEZ VOTRE INSTITUT & LE FIL ROUGE



Cela fait plus de 20 ans qu'existe notre Institut. Vous appréciez notre travail et nos initiatives ; aidez-nous à faire connaître « Le Fil Rouge » autour de vous, dans votre syndicat, dans votre comité d'entreprise, dans votre bibliothèque ou médiathèque, dans votre municipalité.

Notre Institut CGT d'Histoire Sociale est une association loi 1901. À ce titre, il vit essentiellement des dons provenant de la cotisation annuelle de ses adhérents et adhérentes, ainsi qu'au dévouement de ses militants et d'historiens bénévoles. Chaque mois, tous les adhérents de notre Institut reçoivent, par courriel, une lettre qui les informe de la vie de notre Institut, de ses rendez-vous, de ses initiatives. Toutes ces informations sont actualisées régulièrement sur notre site internet : ihscgt76.fr

2

le Fil Rouge

Sommaire

**LE TRAIN DIEPPE/GISORS/PARIS,
UNE LUTTE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL ... 4**

**DRAME AU DÉPÔT SNCF
DE SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN,
BOMBARDEMENT
DU 5 SEPTEMBRE 1942 14**

**LA NAVALE FRANÇAISE
DU DÉCLIN À LA RÉSURGENCE ? .. 24**

**UNE PLAQUE COMMÉMORATIVE
« JULES DURAND » À ROUEN 25**

**PETIT-QUEVILLY, CAPITALE
FRANÇAISE DE LA FERMETURE
ECLAIR (1924-1989) 26**

**HOMMAGE À
PIERRE LARGESSE 27**

N° 83 - 24^e ANNÉE

Directeur :
Jacky Maussion

Responsable de la publication :
Jacky Maussion, Alain Bozec,
Sylvain Brière, Grégory Laloyer,
Florent Godguin, André Delestre.

Ont participé à ce numéro :
Jacky Maussion, André Delestre,
Sylvain Brière, Pascale Cartegnie.

Iconographie :
Archives IHS CGT 76, Jacky Maussion,
coll Sotteville au fil du temps, coll S.
Brière, coll J. Drouaire, Coll R. Tabert.
Coll E. Rondel, André Delestre, Bernard
Lefebvre (Archives départementales).

Conception graphique :
Agence Bdsa

Numéro d'émetteur :
522992.

Imprimerie :
MEDIA GRAPHIC

Édité par :
l'IHS CGT 76

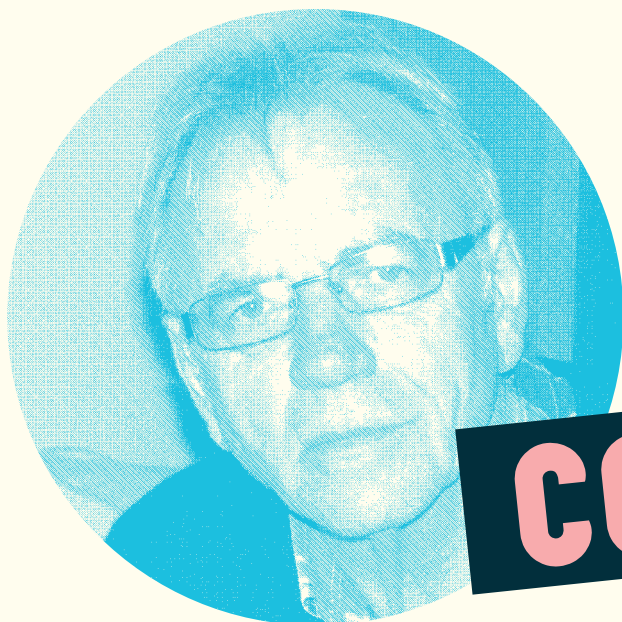
Courriel :
ihscgt76@laposte.net

Site :
www.ihscgt76.fr



N° ISSN : 1625-4503

N° Siret : 7529047220028



COMPROMIS

Dans l'automobile, la chimie ou la grande distribution les annonces de réduction des effectifs, de licenciements se succèdent. La CGT évoque 150 000 suppressions d'emplois. Pourtant, malgré l'échec patent de sa politique, le gouvernement accélère : le temps de travail devrait augmenter, le nombre d'agents diminuer dans plusieurs services publics.

3

Au parlement, une majorité très relative enfermée dans ses dogmes, défend encore et toujours les allègements de cotisations sociales.

Les élus de droite et de l'extrême centre, toutes tendances confondues, comme ceux de l'extrême droite, s'acharnent à exiger d'abaisser ce qu'ils nomment « le coût du travail » (les salaires et la protection sociale) au nom de la compétitivité, au risque d'assécher les ressources de la Sécurité sociale et le financement des retraites. Leur obsession consiste à désagréger ce qui reste de « l'Etat social » qui contribue à la cohésion nationale et au recul des inégalités. Haro sur l'Etat qui contrôle, par exemple, le respect des normes dans le travail, des normes écologiques dans la fabrication, celui qui réprime la fraude et l'évasion fiscale.

Les entreprises qui reçoivent à fonds perdus des aides et des subventions conduisent leurs propres stratégies : elles délocalisent, sous-traitent, évacuent les salariés âgés et intensifient le travail de ceux qui restent. La pression s'accroît sur les fonctionnaires, boucs émissaires faciles du manque des dysfonctionnements politiques. Au parlement le bloc bourgeois martèle que des

économies sur le budget de l'Etat comme sur celui de l'assurance-chômage doivent compenser les aides aux entreprises, les baisses d'impôt, et les cadeaux fiscaux aux plus riches.

Dans ce contexte, les incitations au compromis ne manquent pas. Il faudrait rapprocher les points de vue et se mettre d'accord. Sur quoi ? Sur tout ce qui reste en dehors d'une vraie rupture avec les décisions politiques qui ont conduit à la situation que nous vivons. Pas question de toucher aux boursicoteurs, pas question d'abroger la « réforme » des retraites, pas question d'augmenter le SMIC, pas question d'une véritable justice fiscale. Les militants syndicaux savent, par expérience, ce que signifie un compromis. Un compromis se négocie lorsqu'il y a du grain à moudre. Force est de constater, dans l'état actuel des choses, qu'on ne voit pas poindre le moindre petit grain à l'horizon. Le compromis n'a jamais consisté à accompagner un recul social. Nous ne sommes pas de ceux, pour paraphraser Beaumarchais, qui considèrent que le gouvernement nous fait déjà beaucoup de bien lorsqu'il ne nous fait pas trop de mal.

Jacky Maussion

LE TRAIN DIEPPE/GISORS/PARIS, une lutte d'intérêt général

Par André Delestre

Élu CGT au CER SNCF de Normandie (1985-1993)

Président de la commission économique du CER

Secrétaire général du Syndicat CGT des cheminots de Rouen (1993-2001)

4



Paris-Normandie 18 mai 2022. Archives IHS CGT 76

Le 22 juillet 2024, la section de ligne Serqueux/Gisors est fermée au Service voyageur. Rouverte trois ans plus tôt, rien n'a pour autant été fait par l'exécutif régional de droite, l'État et la SNCF pour sa fréquentation.

Revenir sur l'histoire de cette ligne et celle des luttes s'opposant à son déclin orchestré par les mêmes, depuis trop longtemps, s'avère par conséquent utile aujourd'hui...

En 1986, le directeur régional SNCF de Normandie annonce la fermeture de la ligne ferroviaire Dieppe/Gisors lors d'une séance plénière du CER (Comité Régional d'Établissement) SNCF de la région Normandie. Cette portion de ligne figure sur une liste qui réduit drastiquement le réseau ferroviaire du quotidien des Normands. Interpellé, le directeur régional confirme l'accord du président de la région Haute-Normandie, Roger Fossé (1982-1992), à cette casse. Nous sommes dans la mise en œuvre du contrat de plan qui lie l'État à la SNCF pour la période 1985-1990. Il est signé par les ministres Bérégovoy, Quilès et Auroux du gouvernement Fabius et le PDG SNCF André Chadeau. Immédiatement, face aux annonces, les mandats CGT du CER, avec leurs syndicats locaux, rendent compte aux cheminots et s'engagent dans une campagne d'alerte (conférence de presse, diffusion d'un tract) auprès des populations concernées pour la mobilisation.

La ligne ferroviaire Dieppe - Gisors - Paris, un drain vital pour les territoires desservis.

D'une longueur de 161 km, la radiale est la plus courte à avoir été construite entre Paris et la mer. Mise en service entre 1846 et 1873, elle dessert sur sa partie normande Gisors, Sérifontaine (Oise), Ferrières-en-Bray, Forges-les-Eaux, Serqueux en double voie puis Neufchâtel-en-Bray, Arques-la-Bataille et Dieppe. En 1986, la ligne participe au drainage économique, social et touristique du pays de Bray, de la région dieppoise et de son port ainsi que le nord de la Seine-Maritime aux confins de la Picardie. Elle s'intègre dans le maillage du réseau ferroviaire national et européen. Avec l'Armement naval SNCF, elle assure la continuité territoriale vers Newhaven/Londres. Venant de Paris, des trains spéciaux circulent l'été pour accéder à la station balnéaire. La ligne est gravée dans la mémoire ouvrière des premiers congés payés en 1936. La gare de Serqueux est un nœud ferroviaire tourné également vers Rouen et Amiens, vers Lille, double voie électrifiée en 1984.

Dans le même moment, se discute le tracé de la LGV (Ligne à grande vitesse) vers Lille, Bruxelles et Londres, avec deux hypothèses : celui qui passe par Amiens et irrigue les bassins de vie ou celui qui longe l'autoroute A1, éloigné de 40 km de la capitale de la Picardie.

La décision s'inscrit dans les orientations du premier contrat de plan 1985-1990.

Du rapport Nora de 1971 à la mise en œuvre des recommandations du rapport Guillaumat en 1979, la SNCF, entreprise publique, est dans la tourmente du désengagement financier de l'État, du rabougrissement du réseau, du sous-investissement, de la réduction drastique des effectifs... Les actions des cheminots se multiplient dans un contexte de perspectives politiques autour du programme commun de gouvernement.

En 1981, avec l'arrivée de l'union de la gauche au pouvoir, le communiste Charles Fiterman est nommé ministre des Transports.

Dès 1982, la LOTI (Loi d'Orientations des Transports Intérieurs)



Manifestation à Rouen. 1995. Archives IHS CGT 76

est votée. Un document du Secteur fédéral CGT des cheminots de Normandie la qualifie : « (...) d'exemplaire ! Elle institue le droit au transport, intègre la nécessaire complémentarité des modes de transports (...) dans une efficacité économique et sociale. Elle est déterminante pour le service public en intégrant le coût social, l'aménagement du territoire. Elle développe le concours financier de l'État à la SNCF. Elle institue la juste rémunération du transporteur. Elle rompt avec le critère de rentabilité financière à court terme pour restituer le transport dans l'efficacité économique et sociale, de croissance ».

En 1983, la nouvelle SNCF devient un EPIC (Établissement Public, Industriel et Commercial). La démocratie entre dans l'entreprise avec la création d'un Conseil d'administration composé de représentants de l'État, d'usagers et de cheminots élus, ainsi que l'arrivée d'instances représentatives du personnel du droit commun (DP, CHSCT et CE-CCE). La décentralisation participe des éléments essentiels du service public par le conventionnement entre les Régions et la SNCF. Un cahier des charges accompagne la SNCF renouée en définissant les missions pour les transports des biens et des personnes, en affirmant les principes de service public pour l'exploitation ferroviaire, en organisant les relations contractuelles avec l'État mais aussi les collectivités territoriales... Cette période suscite beaucoup d'espoirs, d'abord par les embauches importantes de cheminots autour d'axes de développement du service public ferroviaire. Ainsi, la réouverture de lignes sur notre région comme Bréauté / Fécamp ou l'étude de faisabilité sur Rouen St-Sever/Elbeuf-ville, au potentiel conséquent avec 200.000 habitants sur l'axe, seront l'affirmation de choix politiques forts.

En mai 1983, le tournant vers le libéralisme et l'austérité entraîne le départ des ministres communistes. Le contrat de plan quinquennal, signé le 26 avril 1985, a une logique exclusivement financière.

Au 31 décembre 1989, l'équilibre financier sera atteint, mais à quel prix pour les usagers, le service public... et les cheminots ? Le trafic des marchandises recule de 8,7%. La qualité de service aux voyageurs baisse ainsi que le trafic express malgré la performance du TGV. La péréquation tarifaire est remise en cause. Le chiffre d'affaires recule de 7%, soit 3 milliards de francs constants. L'endettement explose par la contrainte de l'autofinancement des lignes TGV et l'emprunt sur les marchés internationaux. Le déclassement d'emprises ferroviaires et la vente d'actifs, en particulier fonciers, s'accroissent. 50.000 emplois de

cheminots sont supprimés, avec en prime le financement des départs volontaires, « *un investissement immédiatement rentable* », dit le directeur régional de l'époque. Les effectifs régionaux en fin d'année 1988, par rapport à fin 1983, hors SERNAM, baissent de 20,6% (source bilan social SNCF Normandie).

Dieppe/Gisors vers Paris, la mobilisation s'organise dans le rassemblement.

Les élus CGT, dont Philippe Stalin de Dieppe et André Delestre de Rouen, au CER, lancent une étude, validée par ceux de la CFDT et de la FMC (Fédération Maîtrises et Cadres), avec le cabinet SECAFI sur le compte d'exploitation de la ligne Dieppe/Gisors. Le schéma comptable et financier « *FC 12 K* », montre que les coûts des trains-km sont calculés sur la base de valeurs forfaitaires (coûts moyens nationaux), tout comme les coûts de l'infrastructure et les recettes. On y retrouvera des coûts tunnels (?) et caténaires. Un billet Marseille - Neufchâtel-en-Bray n'est affecté que pour les recettes de la partie normande. L'observation montre une méthode comptable créant le déficit, celui-ci augmentant proportionnellement au trafic. De plus, ce calcul n'inclut ni l'effet réseau de l'aménagement du territoire, ni les coûts réels des transports (occupation de l'espace et imperméabilisation des sols, pollutions et bruits, usures des routes et transfert de la charge d'entretien sur les collectivités locales, accidents et services de sécurité...). C'est une logique mortifère pour l'ensemble du réseau ferré. **Toute fermeture de ligne devient un choix politique, sous couvert de chiffres fallacieux.** Un dossier argumentaire est réalisé afin d'alimenter la protestation et les propositions de développement de la ligne, en lien avec les besoins de transports du quotidien. À noter que les préoccupations environnementales apparaissent dans les tracts CGT, mettant en valeur les atouts du chemin de fer et du service public, du « Bien Commun ».

En 1988, une auto-saisine du CESR (Conseil économique et social régional) de Haute-Normandie est sollicitée par les syndicats CGT de cheminots et les Unions départementales CGT de Seine-Maritime et de l'Eure, relayée par Bruno Canivet, administrateur CGT au CESR pour un schéma directeur ferroviaire fret comme voyageur. Un avis argumenté sera émis vers le Conseil Régional. La même démarche sera faite en Basse-Normandie par Jacques Marie, membre CGT du CESR, mais n'aboutira pas.

Lucien Lecanu, cheminot et militant CGT élu de 1982 à 1998 au conseil d'administration de la SNCF¹, intervient auprès du PDG.

En 1987, les syndicats des cheminots CGT de Rouen et de Dieppe avec leurs Unions locales diffusent un tract d'alerte auprès des populations. La presse locale et régionale est saisie. Les rencontres avec les élus se multiplient : Jean Wattré, maire divers droite de Neufchâtel-en-Bray et Christiane Fiocre, conseillère municipale communiste, Christian Cuvilliez, adjoint au maire et conseiller régional communiste de Dieppe, Jean-Paul Gauzès, maire divers droite de Sainte Agathe-d'Alhiermont et conseiller régional, Alain Carment maire socialiste de Gournay-en-Bray, Antoine Bernasconi, maire divers gauche de Ferrières-en-Bray, Bernard Leduc, maire communiste de Sérifontaine,

Marcel Larmanoux, maire communiste de Gisors, Michel Lejeune, élu municipal de droite à Forges-les-Eaux et Bernard Leblond, maire de Serqueux. Ils font part aux cheminots de leur inquiétude et s'engagent à intervenir dans leurs instances. La position de la CGT est réaffirmée. Cette dernière défend les 50 emplois à statut et les contractuels de tous les services concernés. Les élus sensibilisent leurs populations, agissent contre cette menace qui pèse sur leur territoire.

La ville de Dieppe se mobilise car il en va d'un combat vital pour cette agglomération tournée vers la mer. D'autant que le contrat de plan fait obligation d'atteindre l'équilibre financier des liaisons transmanche, dont celle de Dieppe/Newhaven vers Londres, gérée par la SNCF². Il en va de même pour le SERNAM (Service National des Messageries) dont l'agence de Dieppe ferme en 1987.

Les cheminots se mobilisent contre la suppression des effectifs, lors des protestations nationales de grèves et de manifestations mais aussi localement par des motions, pétitions, rassemblements au siège de la région SNCF. Sur la ligne, on assiste au regroupement des brigades du service d'entretien de la voie vers Serqueux avec pour conséquence des dysfonctionnements, déjà jugée vétuste, la fermeture partielle ou totale des gares de la ligne... La presse est saisie pour dénoncer ces pratiques de la SNCF.

1988, l'année noire du pays de Bray et de la région dieppoise.

En juin 1988, les organisations syndicales cheminotes et les unions locales de la CGT appellent à un rassemblement en gare de Serqueux. Une première en pays de Bray ! Au-delà des cheminots et des élus mobilisés, la population répond présent dont nombre d'usagers. Des candidats à la députation participent également, le communiste Jacques Fiocre, par ailleurs secrétaire de l'Union locale CGT de Neufchatel et Jean-Paul Gauzès. Alain Levern, maire socialiste de Saint-Saëns, se met en scène avec une affirmation péremptoire « *confiez-moi le dossier, élu, je le défendrai !* » Le 12 juin au soir du second tour, à la surprise générale, il bat le député sortant, le RPR Georges Delatre, avec 50,58% des voix. François Mitterrand élu à la présidence de la République en mai 1988. Michel Rocard est nommé Premier ministre (1988-1991) avec un gouvernement de coalition PS/MRG/UDC à la suite des élections législatives. Ce gouvernement ne remettra pas en cause la politique ferroviaire contractualisée par la droite.

En pleine période des congés d'été, le ministre des Transports, Michel Delebarre, valide le tracé technocratique du futur TGV Nord, qui longe l'A1 avec « *une gare des betteraves* » à 40km d'Amiens. Le 22 août 1988, il autorise la SNCF à supprimer la desserte ferroviaire entre Dieppe et Serqueux.

La décision ministérielle suscite la colère. Le député de la 10^{ème} circonscription de Seine-Maritime est interpellé. Le verbiage autour des thèmes porteurs en politique autour de l'emploi, du développement économique, de l'environnement voire du service public serait-il sans lendemain ?

(1) Lucien Lecanu, Le Maitron, notice biographique n° 5720.

(2) Institut d'histoire social CGT de Seine-Maritime, Le fil rouge n°49, automne 2013, Tempêtes sociales sur la ligne Dieppe-Newhaven par Jacky Maussion, P. 12 à 20.

CGT

SYNDICAT DES CHEMINOTS DE ROUEN

SERQUEUX - GISORS :

→ SILENCE ,

ON FERME !

Les périodes de congés sont toujours propices aux mauvais coups :

« C'est un 22 Août 1988 que le Ministre aux Transports de l'époque, Mr. DELEBARRE autorisait la SNCF à supprimer la desserte ferroviaire entre DIEPPE et SERQUEUX.

Cette décision a été largement encouragée par le Conseil Régional de Haute Normandie de transférer par cars les dessertes régionales.

« Depuis cette période, la SNCF a supprimé le trafic marchand sur l'ensemble de la ligne :

GISORS - DIEPPE

« Neutralisation de la voie SERQUEUX - DIEPPE

« Fermeture de SERIFONTAINES, puis de GOURNAY en juin 91, avec transfert sur route.

Et maintenant, c'est le coup de grâce :

La SNCF « ENVISAGE » LA FERMETURE DEFINITIVE DE LA LIGNE :

SERQUEUX - GISORS

La SNCF ne fera plus parler d'elle dans le pays de BRAY !

Ainsi va le processus de désertification d'une région accompagnée, organisée par des entreprises qui, au nom de la rentabilité financière, liquide le Service Public :

Ainsi va la montée des poids lourds et autocars sur les routes avec son lot d'accidents, de pollution, de bruit.

Ainsi va l'inquiétante montée des Chômeurs dans notre région.

Mesures envisagées à compter de l'été 1992

Relations concernées	Mesures envisagées	gains estimés (en millions de francs)
Paris - Dieppe	Suppression des trains 2114-2115-2120-2121-2124-2126	3 120 000
	Suppression des trains 1800/1 et 131 et 1028/9 et 102	101 500
	Limitation à Cherbourg de 1400 Paris-Langres 1821-1828	70 100
	Suppression des trains 1180 et 1181 et 1182 et 1183 et 1184 et 1185 et 1186 et 1187 et 1188 et 1189 et 1190 et 1191 et 1192 et 1193 et 1194 et 1195 et 1196 et 1197 et 1198 et 1199 et 1200 et 1201 et 1202 et 1203 et 1204 et 1205 et 1206 et 1207 et 1208 et 1209 et 1210 et 1211 et 1212 et 1213 et 1214 et 1215 et 1216 et 1217 et 1218 et 1219 et 1220 et 1221 et 1222 et 1223 et 1224 et 1225 et 1226 et 1227 et 1228 et 1229 et 1230 et 1231 et 1232 et 1233 et 1234 et 1235 et 1236 et 1237 et 1238 et 1239 et 1240 et 1241 et 1242 et 1243 et 1244 et 1245 et 1246 et 1247 et 1248 et 1249 et 1250 et 1251 et 1252 et 1253 et 1254 et 1255 et 1256 et 1257 et 1258 et 1259 et 1260 et 1261 et 1262 et 1263 et 1264 et 1265 et 1266 et 1267 et 1268 et 1269 et 1270 et 1271 et 1272 et 1273 et 1274 et 1275 et 1276 et 1277 et 1278 et 1279 et 1280 et 1281 et 1282 et 1283 et 1284 et 1285 et 1286 et 1287 et 1288 et 1289 et 1290 et 1291 et 1292 et 1293 et 1294 et 1295 et 1296 et 1297 et 1298 et 1299 et 1300 et 1301 et 1302 et 1303 et 1304 et 1305 et 1306 et 1307 et 1308 et 1309 et 1310 et 1311 et 1312 et 1313 et 1314 et 1315 et 1316 et 1317 et 1318 et 1319 et 1320 et 1321 et 1322 et 1323 et 1324 et 1325 et 1326 et 1327 et 1328 et 1329 et 1330 et 1331 et 1332 et 1333 et 1334 et 1335 et 1336 et 1337 et 1338 et 1339 et 1340 et 1341 et 1342 et 1343 et 1344 et 1345 et 1346 et 1347 et 1348 et 1349 et 1350 et 1351 et 1352 et 1353 et 1354 et 1355 et 1356 et 1357 et 1358 et 1359 et 1360 et 1361 et 1362 et 1363 et 1364 et 1365 et 1366 et 1367 et 1368 et 1369 et 1370 et 1371 et 1372 et 1373 et 1374 et 1375 et 1376 et 1377 et 1378 et 1379 et 1380 et 1381 et 1382 et 1383 et 1384 et 1385 et 1386 et 1387 et 1388 et 1389 et 1390 et 1391 et 1392 et 1393 et 1394 et 1395 et 1396 et 1397 et 1398 et 1399 et 1400 et 1401 et 1402 et 1403 et 1404 et 1405 et 1406 et 1407 et 1408 et 1409 et 1410 et 1411 et 1412 et 1413 et 1414 et 1415 et 1416 et 1417 et 1418 et 1419 et 1420 et 1421 et 1422 et 1423 et 1424 et 1425 et 1426 et 1427 et 1428 et 1429 et 1430 et 1431 et 1432 et 1433 et 1434 et 1435 et 1436 et 1437 et 1438 et 1439 et 1440 et 1441 et 1442 et 1443 et 1444 et 1445 et 1446 et 1447 et 1448 et 1449 et 1450 et 1451 et 1452 et 1453 et 1454 et 1455 et 1456 et 1457 et 1458 et 1459 et 1460 et 1461 et 1462 et 1463 et 1464 et 1465 et 1466 et 1467 et 1468 et 1469 et 1470 et 1471 et 1472 et 1473 et 1474 et 1475 et 1476 et 1477 et 1478 et 1479 et 1480 et 1481 et 1482 et 1483 et 1484 et 1485 et 1486 et 1487 et 1488 et 1489 et 1490 et 1491 et 1492 et 1493 et 1494 et 1495 et 1496 et 1497 et 1498 et 1499 et 1500 et 1501 et 1502 et 1503 et 1504 et 1505 et 1506 et 1507 et 1508 et 1509 et 1510 et 1511 et 1512 et 1513 et 1514 et 1515 et 1516 et 1517 et 1518 et 1519 et 1520 et 1521 et 1522 et 1523 et 1524 et 1525 et 1526 et 1527 et 1528 et 1529 et 1530 et 1531 et 1532 et 1533 et 1534 et 1535 et 1536 et 1537 et 1538 et 1539 et 1540 et 1541 et 1542 et 1543 et 1544 et 1545 et 1546 et 1547 et 1548 et 1549 et 1550 et 1551 et 1552 et 1553 et 1554 et 1555 et 1556 et 1557 et 1558 et 1559 et 1560 et 1561 et 1562 et 1563 et 1564 et 1565 et 1566 et 1567 et 1568 et 1569 et 1570 et 1571 et 1572 et 1573 et 1574 et 1575 et 1576 et 1577 et 1578 et 1579 et 1580 et 1581 et 1582 et 1583 et 1584 et 1585 et 1586 et 1587 et 1588 et 1589 et 1590 et 1591 et 1592 et 1593 et 1594 et 1595 et 1596 et 1597 et 1598 et 1599 et 1600 et 1601 et 1602 et 1603 et 1604 et 1605 et 1606 et 1607 et 1608 et 1609 et 1610 et 1611 et 1612 et 1613 et 1614 et 1615 et 1616 et 1617 et 1618 et 1619 et 1620 et 1621 et 1622 et 1623 et 1624 et 1625 et 1626 et 1627 et 1628 et 1629 et 1630 et 1631 et 1632 et 1633 et 1634 et 1635 et 1636 et 1637 et 1638 et 1639 et 1640 et 1641 et 1642 et 1643 et 1644 et 1645 et 1646 et 1647 et 1648 et 1649 et 1650 et 1651 et 1652 et 1653 et 1654 et 1655 et 1656 et 1657 et 1658 et 1659 et 1660 et 1661 et 1662 et 1663 et 1664 et 1665 et 1666 et 1667 et 1668 et 1669 et 1670 et 1671 et 1672 et 1673 et 1674 et 1675 et 1676 et 1677 et 1678 et 1679 et 1680 et 1681 et 1682 et 1683 et 1684 et 1685 et 1686 et 1687 et 1688 et 1689 et 1690 et 1691 et 1692 et 1693 et 1694 et 1695 et 1696 et 1697 et 1698 et 1699 et 1700 et 1701 et 1702 et 1703 et 1704 et 1705 et 1706 et 1707 et 1708 et 1709 et 1710 et 1711 et 1712 et 1713 et 1714 et 1715 et 1716 et 1717 et 1718 et 1719 et 1720 et 1721 et 1722 et 1723 et 1724 et 1725 et 1726 et 1727 et 1728 et 1729 et 1730 et 1731 et 1732 et 1733 et 1734 et 1735 et 1736 et 1737 et 1738 et 1739 et 1740 et 1741 et 1742 et 1743 et 1744 et 1745 et 1746 et 1747 et 1748 et 1749 et 1750 et 1751 et 1752 et 1753 et 1754 et 1755 et 1756 et 1757 et 1758 et 1759 et 1760 et 1761 et 1762 et 1763 et 1764 et 1765 et 1766 et 1767 et 1768 et 1769 et 1770 et 1771 et 1772 et 1773 et 1774 et 1775 et 1776 et 1777 et 1778 et 1779 et 1780 et 1781 et 1782 et 1783 et 1784 et 1785 et 1786 et 1787 et 1788 et 1789 et 1790 et 1791 et 1792 et 1793 et 1794 et 1795 et 1796 et 1797 et 1798 et 1799 et 1800 et 1801 et 1802 et 1803 et 1804 et 1805 et 1806 et 1807 et 1808 et 1809 et 1810 et 1811 et 1812 et 1813 et 1814 et 1815 et 1816 et 1817 et 1818 et 1819 et 1820 et 1821 et 1822 et 1823 et 1824 et 1825 et 1826 et 1827 et 1828 et 1829 et 1830 et 1831 et 1832 et 1833 et 1834 et 1835 et 1836 et 1837 et 1838 et 1839 et 1840 et 1841 et 1842 et 1843 et 1844 et 1845 et 1846 et 1847 et 1848 et 1849 et 1850 et 1851 et 1852 et 1853 et 1854 et 1855 et 1856 et 1857 et 1858 et 1859 et 1860 et 1861 et 1862 et 1863 et 1864 et 1865 et 1866 et 1867 et 1868 et 1869 et 1870 et 1871 et 1872 et 1873 et 1874 et 1875 et 1876 et 1877 et 1878 et 1879 et 1880 et 1881 et 1882 et 1883 et 1884 et 1885 et 1886 et 1887 et 1888 et 1889 et 1890 et 1891 et 1892 et 1893 et 1894 et 1895 et 1896 et 1897 et 1898 et 1899 et 1900 et 1901 et 1902 et 1903 et 1904 et 1905 et 1906 et 1907 et 1908 et 1909 et 1910 et 1911 et 1912 et 1913 et 1914 et 1915 et 1916 et 1917 et 1918 et 1919 et 1920 et 1921 et 1922 et 1923 et 1924 et 1925 et 1926 et 1927 et 1928 et 1929 et 1930 et 1931 et 1932 et 1933 et 1934 et 1935 et 1936 et 1937 et 1938 et 1939 et 1940 et 1941 et 1942 et 1943 et 1944 et 1945 et 1946 et 1947 et 1948 et 1949 et 1950 et 1951 et 1952 et 1953 et 1954 et 1955 et 1956 et 1957 et 1958 et 1959 et 1960 et 1961 et 1962 et 1963 et 1964 et 1965 et 1966 et 1967 et 1968 et 1969 et 1970 et 1971 et 1972 et 1973 et 1974 et 1975 et 1976 et 1977 et 1978 et 1979 et 1980 et 1981 et 1982 et 1983 et 1984 et 1985 et 1986 et 1987 et 1988 et 1989 et 1990 et 1991 et 1992 et 1993 et 1994 et 1995 et 1996 et 1997 et 1998 et 1999 et 2000 et 2001 et 2002 et 2003 et 2004 et 2005 et 2006 et 2007 et 2008 et 2009 et 2010 et 2011 et 2012 et 2013 et 2014 et 2015 et 2016 et 2017 et 2018 et 2019 et 2020 et 2021 et 2022 et 2023 et 2024 et 2025 et 2026 et 2027 et 2028 et 2029 et 2030 et 2031 et 2032 et 2033 et 2034 et 2035 et 2036 et 2037 et 2038 et 2039 et 2040 et 2041 et 2042 et 2043 et 2044 et 2045 et 2046 et 2047 et 2048 et 2049 et 2050 et 2051 et 2052 et 2053 et 2054 et 2055 et 2056 et 2057 et 2058 et 2059 et 2060 et 2061 et 2062 et 2063 et 2064 et 2065 et 2066 et 2067 et 2068 et 2069 et 2070 et 2071 et 2072 et 2073 et 2074 et 2075 et 2076 et 2077 et 2078 et 2079 et 2080 et 2081 et 2082 et 2083 et 2084 et 2085 et 2086 et 2087 et 2088 et 2089 et 2090 et 2091 et 2092 et 2093 et 2094 et 2095 et 2096 et 2097 et 2098 et 2099 et 2100 et 2101 et 2102 et 2103 et 2104 et 2105 et 2106 et 2107 et 2108 et 2109 et 2110 et 2111 et 2112 et 2113 et 2114 et 2115 et 2116 et 2117 et 2118 et 2119 et 2120 et 2121 et 2122 et 2123 et 2124 et 2125 et 2126 et 2127 et 2128 et 2129 et 2130 et 2131 et 2132 et 2133 et 2134 et 2135 et 2136 et 2137 et 2138 et 2139 et 2140 et 2141 et 2142 et 2143 et 2144 et 2145 et 2146 et 2147 et 2148 et 2149 et 2150 et 2151 et 2152 et 2153 et 2154 et 2155 et 2156 et 2157 et 2158 et 2159 et 2160 et 2161 et 2162 et 2163 et 2164 et 2165 et 2166 et 2167 et 2168 et 2169 et 2170 et 2171 et 2172 et 2173 et 2174 et 2175 et 2176 et 2177 et 2178 et 2179 et 2180 et 2181 et 2182 et 2183 et 2184 et 2185 et 2186 et 2187 et 2188 et 2189 et 2190 et 2191 et 2192 et 2193 et 2194 et 2195 et 2196 et 2197 et 2198 et 2199 et 2200 et 2201 et 2202 et 2203 et 2204 et 2205 et 2206 et 2207 et 2208 et 2209 et 2210 et 2211 et 2212 et 2213 et 2214 et 2215 et 2216 et 2217 et 2218 et 2219 et 2220 et 2221 et 2222 et 2223 et 2224 et 2225 et 2226 et 2227 et 2228 et 2229 et 2230 et 2231 et 2232 et 2233 et 2234 et 2235 et 2236 et 2237 et 2238 et 2239 et 2240 et 2241 et 2242 et 2243 et 2244 et 2245 et 2246 et 2247 et 2248 et 2249 et 2250 et 2251 et 2252 et 2253 et 2254 et 2255 et 2256 et 2257 et 2258 et 2259 et 2260 et 2261 et 2262 et 2263 et 2264 et 2265 et 2266 et 2267 et 2268 et 2269 et 2270 et 2271 et 2272 et 2273 et 2274 et 2275 et 2276 et 2277 et 2278 et 2279 et 2280 et 2281 et 2282 et 2283 et 2284 et 2285 et 2286 et 2287 et 2288 et 2289 et 2290 et 2291 et 2292 et 2293 et 2294 et 2295 et 2296 et 2297 et 2298 et 2299 et 2300 et 2301 et 2302 et 2303 et 2304 et 2305 et 2306 et 2307 et 2308 et 2309 et 2310 et 2311 et 2312 et 2313 et 2314 et 2315 et 2316 et 2317 et 2318 et 2319 et 2320 et 2321 et 2322 et 2323 et 2324 et 2325 et 2326 et 2327 et 2328 et 2329 et 2330 et 2331 et 2332 et 2333 et 2334 et 2335 et 2336 et 2337 et 2338 et 2339 et 2340 et 2341 et 2342 et 2343 et 2344 et 2345 et 2346 et 2347 et 2348 et 2349 et 2350 et 2351 et 2352 et 2353 et 2354 et 2355 et 2356 et 2357 et 2358 et 2359 et 2360 et 2361 et 2362 et 2363 et 2364 et 2365 et 2366 et 2367 et 2368 et 2369 et 2370 et 2371 et 2372 et 2373 et 2374 et 2375 et 2376 et 2377 et 2378 et 2379 et 2380 et 2381 et 2382 et 2383 et 2384 et 2385 et 2386 et 2387 et 2388 et 2389 et 2390 et 2391 et 2392 et 2393 et 2394 et 2395 et 2396 et 2397 et 2398 et 2399 et 2400 et 2401 et 2402 et 2403 et 2404 et 2405 et 2406 et 2407 et 2408 et 2409 et 2410 et 2411 et 2412 et 2413 et 2414 et 2415 et 2416 et 2417 et 2418 et 2419 et 2420 et 2421 et 2422 et 2423 et 2424 et 2425 et 2426 et 2427 et 2428 et 2429 et 2430 et 2431 et 2432 et 2433 et 2434 et 2435 et 2436 et 2437 et 2438 et 2439 et 2440 et 2441 et 2442 et 2443 et 2444 et 2445 et 2446 et 2447 et 2448 et 2449 et 2450 et 2451 et 2452 et 2453 et 2454 et 2455 et 2456 et 2457 et 2458 et 2459 et 2460 et 2461 et 2462 et 2463 et 2464 et 2465 et 2466 et 2467 et 2468 et 2469 et 2470 et 2471 et 2472 et 2473 et 2474 et 2475 et 2476 et 2477 et 2478 et 2479 et 2480 et 2481 et 2482 et 2483 et 2484 et 2485 et 2486 et 2487 et 2488 et 2489 et 2490 et 2491 et 2492 et 2493 et 2494 et 2495 et 2496 et 2497 et 2498 et 2499 et 2500 et 2501 et 2502 et 2503 et 2504 et 2505 et 2506 et 2507 et 2508 et 2509 et 2510 et 2511 et 2512 et 2513 et 2514 et 2515 et 2516 et 2517 et 2518 et 2519 et 2520 et 2521 et 2522 et 2523 et 2524 et 2525 et 2526 et 2527 et 2528 et 2529 et 2530 et 2531 et 2532 et 2533 et 2534 et 2535 et 2536 et 2537 et 2538 et 2539 et 2540 et 2541 et 2542 et 2543 et 2544 et 2545 et 2546 et 2547 et 2548 et 2549 et 2550 et 2551 et 2552 et 2553 et 2554 et 2555 et 2556 et 2557 et 2558 et 2559 et 2560 et 2561 et 2562 et 2563 et 2564 et 2565 et 2566 et 2567 et 2568 et 2569 et 2570 et 2571 et 2572 et 2573 et 2574 et 2575 et 2576 et 2577 et 2578 et 2579 et 2580 et 2581 et 2582 et 2583 et 2584 et 2585 et 2586 et 2587 et 2588 et 2589 et 2590 et 2591 et 2592 et 2593 et 2594 et 2595 et 2596 et 2597 et 2598 et 2599 et 2600 et 2601 et 2602 et 2603 et 2604 et 2605 et 2606 et 2607 et 2608 et 2609 et 2610 et 2611 et 2612 et 2613 et 2614 et 2615 et 2616 et 2617 et 2618 et 2619 et 2620 et 2621 et 2622 et 2623 et 2624 et 2625 et 2626 et 2627 et 2628 et 2629 et 2630 et 2631 et 2632 et 2633 et 2634 et 2635 et 2636 et 2637 et 2638 et 2639 et 2640 et 2641 et 2642 et 2643 et 2644 et 2645 et 2646 et 2647 et 2648 et 2649 et 2650 et 2651 et 2652 et 2653 et 2654 et 2655 et 2656 et 2657 et 2658 et 2659 et 2660 et 2661 et 2662 et 2663 et 2664 et 2665 et 2666 et 2667 et 2668 et 2669 et 2670 et 2671 et 2672 et 2673 et 2674 et 2675 et 2676 et 2677 et 2678 et 2679 et 2680 et 2681 et 2682 et 2683 et 2684 et 2685 et 2686 et 2687 et 2688 et 2689 et 2690 et 2691 et 2692 et 2693 et 2694 et 2695 et 2696 et 2697 et 2698 et 2699 et 2700 et 2701 et 2702 et 2703 et 2704 et 2705 et 2706 et 2707 et 2708 et 2709 et 2710 et 2711 et 2712 et 2713 et 2714 et 2715 et 2716 et 2717 et 2718 et 2719 et 2720 et 2721 et 2722 et 2723 et 2724 et 2725 et 2726 et 2727 et 2728 et 2729 et 2730 et 2731 et 2732 et 2733 et 2734 et 2735 et 2736 et 2737 et 2738 et 2739 et 2740 et 2741 et 2742 et 2743 et 2744 et 2745 et 2746 et 2747 et 2748 et 2749 et 2750 et 2751 et 2752 et 2753 et 2754 et 2755 et 2756 et 2757 et 2758 et 2759 et 2760 et 2761 et 2762 et 2763 et 2764 et 2765 et 2766 et 2767 et 2768 et 2769 et 2770 et 2771 et 2772 et 2773 et 2774 et 2775 et 2776 et 2777 et 2778 et 2779 et 2780 et 2781 et 2782 et 2783 et 2784 et 2785 et 2786 et 2787 et 2788 et 2789 et 2790 et 2791 et 2792 et 2793 et 2794 et 2795 et 2796 et 2797 et 2798 et 2799 et 2800 et 2801 et 2802 et 2803 et 2804 et 2805 et 2806 et 2807 et 2808 et 2809 et 2810 et 2811 et 2812 et 2813 et 2814 et 2815 et 2816 et 2817 et 2818 et 2819 et 2820 et 2821 et 2822 et 2823 et 2824 et 2825 et 2826 et 2827 et 2828 et 2829 et 2830 et 2831 et 2832 et 2833 et 2834 et 2835 et 2836 et 2837 et 2838 et 2839 et 2840 et 2841 et 2842 et 2843 et 2844 et 2845 et 2846 et 2847 et 2848 et 2849 et 2850 et 2851 et 2852 et 2853 et 2854 et 2855 et 2856 et 2857 et 2858 et 2859 et 2860 et 2861 et 2862 et 2863 et 2864 et 2865 et 2866 et 2867 et 2868 et 2869 et 2870 et 2871 et 2872 et 2873 et 2874 et 2875 et 2876 et 2877 et 2878 et 2879 et 2880 et 2881 et 2882 et 2883 et 2884 et 2885 et 2886 et 2887 et 2888 et 2889 et 2890 et 2891 et 2892 et 2893 et 2894 et 2895 et 2896 et 2897 et 2898 et 2899 et 2900 et 2901 et 2902 et 2903 et 2904 et 2905 et 2906 et 2907 et 2908 et 2909 et 2910 et 2911 et 2912 et 2913 et 2914 et 2915 et 2916 et 2917 et 2918 et 2919 et 2920 et 2921 et 2922 et 2923 et 2924 et 2925 et 2926 et 2927 et 2928 et 2929 et 2930 et 2931 et 2932 et 2933 et 2934 et 2935 et 2936 et 2937 et 2938 et 2939 et 2940 et 2941 et 2942 et 2943 et 2944 et 2945 et 2946 et 2947 et 2948 et 2949 et 2950 et 2951 et 2952 et 2953 et 2954 et 2955 et 2956 et 2957 et 2958 et 2959 et 2960 et 2961 et 2962 et 2963 et 2964 et 2965 et 2966 et 2967 et 2968 et 2969 et 2970 et 2971 et 2972 et 2973 et 2974 et 2975 et 2976 et 2977 et 2978 et 2979 et 2980 et 2981 et 2982 et 2983 et 2984 et 2985 et 2986 et 2987 et 2988 et 2989 et 2990 et 2991 et 2992 et 2993 et 2994 et 2995 et 2996 et 2997 et 2998 et 2999 et 3000 et 3001 et 3002 et 3003 et 3004 et 3005 et 3006 et 3007 et 3008 et 3009 et 3010 et 3011 et 3012 et 3013 et 3014 et 3015 et 3016 et 3017 et 3018 et 3019 et 3020 et 3021 et 3022 et 3023 et 3024 et 3025 et 3026 et 3027 et 3028 et 3029 et 3030 et 3031 et 3032 et 3033 et 3034 et 3035 et 3036 et 3037 et 3038 et 3039 et 3040 et 3041 et 3042 et 3043 et 3044 et 3045 et 3046 et 3047 et 3048 et 3049 et 3050 et 3051 et 3052 et 3053 et 3054 et 3055 et 3056 et 3057 et 3058 et 3059 et 3060 et 3061 et 3062 et 3063 et 3064 et 3065 et 3066 et 3067 et 3068 et 3069 et 3070 et 3071 et 3072 et 3073 et 3074 et 3075 et 3076 et 3077 et 3078 et 3079 et 3080 et 3081 et 3082 et 3083 et 3084 et 3085 et 3086 et 3087 et 3088 et 3089 et 3090 et 3091 et 3092 et 3093 et 3094 et 3095 et 3096 et 3097 et 3	



Rassemblement pour défendre la ligne Dieppe/Newhaven. Archives IHS CGT 76

8

Le 7 novembre 1991, c'est la foule des grands jours à Gournay. À l'invitation de la CGT, près de 100 personnes sont rassemblées pour sauver le réseau ferroviaire dans le pays de Bray, «*Chronique d'une mort dénoncée*» titre *Le Réveil Brayon* du 15 novembre. Tous les élus sont là, y compris les représentants des villes de Dieppe, Christian Cuvilliez et de Neufchâtel, Jean Wattré, déjà frappé par la casse. Le journaliste J.B Héry note que «*de mémoire de politiques, on aura rarement vu autant de gens de pensées et de convictions différentes se serrer les coudes pour que ne meure pas une nouvelle gare avant la suppression totale de la ligne Gisors/Dieppe. Trop, c'est trop ! La campagne n'est pas décidée à se laisser faire*». Quelques jours avant, dans Paris-Normandie, Alain Carment, maire de Gournay, député suppléant d'Alain Levern annonce «*se mettre en congé du Parti Socialiste (...) à propos de la lettre reçue de la SNCF concernant Gisors/Serqueux, le document sur la Haute-Normandie dans le grand bassin parisien ou le Bray-sud n'apparaît plus (...) les discours lénifiants, langue de bois des professionnels de la politique*». Et de souligner la difficulté du grand écart entre les décisions prises dans les cabinets ministériels et la réalité vécue à laquelle sont confrontés les élus locaux. À cette réunion, Roger Lederff, Secrétaire général du Syndicat CGT des cheminots de Rouen et André Delestre, élu CGT au CER, interpellent sur la responsabilité de chacun et rappellent que «*le mouvement syndical, la CGT, dans son rôle, prend les siennes*».

Les conteneurs, entrant par le port du Havre, et Serqueux/Gisors, quel rapport ?

Les conteneurs sont toujours plus grands et plus larges. Le port du Havre, à l'importation, voit augmenter son trafic. La desserte terrestre ferroviaire Le Havre vers Paris est très encombrée avec un goulot d'étranglement à Rouen. En 1985, lors d'un CRT (Comité régional des transports) et en 1986, lors d'une séance plénière du CER, les élus CGT revendiquent la modernisation de la section de ligne fret Motteville/Montérolier-Buchy et la mise au gabarit C des 11 tunnels de la ligne Le Havre/Paris. D'autant que la SNCF, par sa politique d'abandon des trafics du wagon isolé et des dessertes terminales, se positionne sur les flux massifiés. **Cette logique de rentabilité accompagne et accélère la casse industrielle en cours de notre département.** Les usines et zones d'activité sont progressivement débranchées du ferroviaire. Les trois gares de triage normand, Soquence, Mézidon et Sotteville-lès-Rouen, une des plus modernes de France, voient leur activité fermée ou réduite.

Le Port Autonome du Havre (PAH) modernise ses installations pour accueillir les conteneurs. En 1990, il lance son projet Port 2000. Le CER SNCF de Normandie finance une étude sur les capacités ferroviaires induites au projet. Le cabinet d'ingénierie SECAFI montre une SNCF complètement en retrait sur ce projet, axant toute sa stratégie de développement et d'investissement sur l'axe Nord/Sud des ports d'Anvers et de Rotterdam vers Marseille. Ce rapport conforte les remarques du rapport de la DRE (Direction Régionale de l'Équipement) de mars 1987 «*Genèse et perspectives du transport de conteneurs*



Pose d'un rail à Rouen lors des manifestations de décembre 1995. Archives IHS CGT 76

en Haute-Normandie». Les élus CGT, après des échanges avec le Syndicat CGT des dockers du Havre et celui du PAH, rencontrent les élus havrais, les autorités portuaires. La CGT élabore un cahier revendicatif reprenant ses propositions de développement pour renforcer, entre autres, les dessertes ferroviaires de l'hinterland Nord-Est du PAH. Celui-ci positionne la section Motteville/Buchy vers Amiens et Rouen/Serqueux/Gisors vers Paris dans le développement portuaire normand. Dans ce contexte de déréglementation et de dérégulation des transports, la CGT rappelle que les marchandises arrivant sur le continent sont des produits manufacturés fabriqués dans des pays aux conditions sociales inégales et contraires aux droits acquis par les travailleurs européens. C'est aussi le règne des pavillons de complaisance. Le transport routier est trop souvent synonyme de flexibilité et de précarité. En juillet 1992, la réforme Josselin éclate le statut des dockers. Partout, la CGT agit pour maintenir les industries utiles, à proximité des débouchés, afin de préserver l'emploi et les savoir-faire dans nos territoires.

1990-1995, peser sur les décisions politiques par la convergence de luttes usagers-cheminots.

Pendant toute la durée du contrat de plan, se multiplient les actions de grèves et de manifestations nationales, régionales ou locales. Rassemblements et manifestations à Rouen devant la préfecture et le siège du Conseil régional de Haute-Normandie, motions présentées dans les conseils municipaux, adresses aux conseillers généraux et régionaux, réunions publiques, pétitions, banderoles déployées devant les gares concernées, tracts argumentaires

et affiches... sur toute la région car la SNCF ne brutalise pas uniquement le pays de Bray et la région dieppoise.

L'imagination est au pouvoir, quelques exemples en attestent. Sur Yainville, une manifestation en vélo rail conduite par le conseil municipal, la CGT et la CFDT sera organisée. Le maire communiste de Gisors, Marcel Larmannoux exige le droit à la tarification parisienne (carte orange). Le syndicat CGT de Paluel agit auprès de la direction EDF pour maintenir la desserte ferroviaire de la centrale nucléaire. Sur la façade de la gare de Barentin est déployée une banderole CGT : «*Non à la fermeture de la Gare Multi Fonction*». Sur l'agglomération rouennaise, la CGT multiplie les initiatives autour de sa proposition élaborée en 1988. Elle revendique la réactivation de l'étoile ferroviaire avec réouverture de ligne et exploitation de type RER en complémentarité du bus et du tramway mis en service en 1994. C'est par ailleurs cette même revendication qui est toujours défendue aujourd'hui, sous l'appellation de Service express régional métropolitain (SERM), par les cheminots CGT et le Comité citoyen de défense du rail public à leurs côtés, SOS Gares. Lors de l'Armada de la Liberté 1994, la CGT lance l'idée auprès des organisateurs de présenter la locomotive Pacific 231 G 558 de l'Association sottevillaise «*Pacific Vapeur club*», sur la voie portuaire rive droite. Dans ces propositions figure une meilleure desserte du pays de Bray au départ de la gare de Rouen, via celle de Darnétal...

Des Assises du rail sont organisées par les élus du CER SNCF de Normandie, ouvertes aux responsables politiques et économiques, aux associations d'usagers, aux acteurs associatifs, sportifs et culturels, aux spécialistes du transport et de l'urbanisme, aux syndicalistes relevant du champ professionnel. L'unité syndicale en est

le moteur dynamique avec une CGT qui représente un cheminot sur deux, la CFDT, la FMC et FO. Sont mises en débat les propositions de la CGT pour le développement du mode ferroviaire et du service public. **Le 27 octobre 1992, ce sera la première euro-grève des cheminots contre la libéralisation des transports publics édictée par le Traité européen de Maastricht.**

1995, la bataille du rail et du service public à son paroxysme.

Nous ne développerons pas cette période ⁴, mais nous donnons des éléments repères de la bataille du rail qui concernent plus particulièrement le nord de la Seine-Maritime. Le bilan du contrat de plan 1990-1995 est désastreux. En mai 1995, Jacques Chirac est élu président de la République et Alain Juppé nommé Premier ministre. Le projet de contrat de plan 1995-2000 est piloté par Jean Bergougnoux. En février 1995, les fédérations syndicales cheminotes, hormis la CGC, lancent une pétition unitaire sous le slogan « *la SNCF appartient à la Nation* ». La pétition recueillera plus de 116.000 signatures, remises au ministre des Transports en novembre 1995. Après la réforme Balladur des retraites du régime général de 1993, le plan Juppé s'attaque aux régimes particuliers des retraites. Celui-ci recueille l'assentiment, avec la droite, d'une partie des socialistes et de la CFDT.

À la suite des annonces effectuées par Alain Juppé à l'Assemblée nationale le 15 novembre 1995, prévoyant une réforme de la Sécurité sociale et des régimes spéciaux, celle de la SNCF avec le contrat de plan, les organisations syndicales cheminotes appellent à manifester le 24 novembre. Les mots d'ordre visent à préserver le régime de retraite de la corporation et à s'opposer au contrat de plan porté par la direction de la SNCF qui prévoit notamment la suppression de 6.000 à 16.000 km de lignes et la réduction des effectifs cheminots.

Le 24 novembre est la première journée d'action d'une mobilisation, élargie à toutes les professions. Elle constitue le plus grand mouvement social en France depuis 1968. La grève chez les cheminots durera jusqu'au 18 décembre. À Serqueux, les cheminots de l'Équipement et du Transport tiennent un piquet de grève journalier pour rassembler les collègues dispersés sur le secteur. Une manifestation interprofessionnelle est organisée à Neufchâtel. Du jamais vu, dans le nombre de manifestants au cœur du pays de Bray. Les cheminots sont également mobilisés à Dieppe et à Gisors. Le plan Juppé est retiré ainsi que le contrat de plan Bergougnoux.

En janvier 1996, des militants cheminots de la CFDT de Rouen/Sotteville-lès-Rouen quittent leur organisation syndicale et créent SUD-Rail (Solidaire, Unitaire et Démocratique). Cette décision est motivée par l'opposition d'une partie des cheminots à la politique menée par Nicole Notat à la tête de la confédération CFDT et, notamment, son soutien apporté au plan Juppé. Ils ne répondront pas à l'invitation des syndicats CGT et UFCM-CGT mais aussi du secteur fédéral CGT de Normandie, d'une rencontre pour réfléchir à un syndicalisme rassemblé.

(4) Institut d'histoire social CGT de Seine-Maritime, Le fil rouge n°48, été 2013, Chemins de « faire » CGT..., par Sylvain Brière, P. 3 à 14.

(5) Institut d'histoire social CGT de Seine-Maritime, Le fil rouge n°34, printemps 2009, La longue marche vers la nationalisation des chemins de fer, par Guy Decamps avec le concours de Gilles Pichavant, P. 4 à 22.

« LE TRAIN SERA LE MODE DE TRANSPORT DU 21^E SIÈCLE, S'IL SURVIT AU 20^E SIÈCLE. »

La citation célèbre de Louis Armand, Directeur général en 1949 et président de la SNCF de 1955 à 1958, est souvent rappelée aujourd'hui pour défendre le ferroviaire. Avec Pierre Semard, autre grande figure de la corporation, Secrétaire général de la fédération CGT des Cheminots, Louis Armand, ingénieur des mines, travailla à la Compagnie du chemin de fer Paris - Lyon - Méditerranée puis à la SNCF, à sa création en janvier 1938 (application du décret-loi du 31 août 1937) ⁵. Pendant l'occupation, il est un des animateurs du réseau « *Résistance fer* ». Arrêté par la Gestapo le 25 juin 1944, la grève insurrectionnelle des cheminots puis la Libération de Paris le sauve. Il présidera également l'UICF (Union Internationale des Chemins de Fer).

De l'hiver 1995 à 2023, que devient le service public ferroviaire dans le pays de Bray ?

Rappelons quelques dates et moments clés :

- En 1996, un grand débat national et régional s'ouvre sur les transports ferroviaires et le Secteur fédéral CGT de Normandie sera auditionnée par le Conseil Régional de Haute-Normandie.
- L'entrée de la CGT dans la CES (Confédération Européenne des Syndicats) et l'arrivée de Bernard Thibault à la direction de la CGT.
- La création de RFF en février 1997, gestionnaire des infrastructures ferroviaires.
- En 2000, le ministre communiste aux transports, Jean-Claude Gayssot, du gouvernement Jospin, fait voter la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, appelée Loi SRU. Elle renforce de fait la démocratie et la décentralisation avec la généralisation au 1^{er} janvier 2002 de la "régionalisation ferroviaire".
- La mise en œuvre des 35h à la SNCF et l'embauche massive de jeunes après 10 ans de baisses constantes et importantes des effectifs cheminots.
- La relance du fret ferroviaire avec l'objectif de doubler le trafic.
- En 2002, le SERNAM devient une société anonyme.
- Dans cette période les autorités organisatrices des transports que sont devenues les Régions lancent un programme d'investissements et de modernisation des réseaux.
- De 1998 à 2015, les communistes Patrice Dupray puis Noël Levillain, sous la présidence Levern, auront en charge les transports au Conseil Régional de Haute-Normandie.
- L'intermodalité tarifaire ATOUMODE sera lancée sur l'agglomération rouennaise.

**C
GT**

Le train pour le Grand-Rouen

**C'EST
SÛR !**

**C'EST
RAPIDE !**

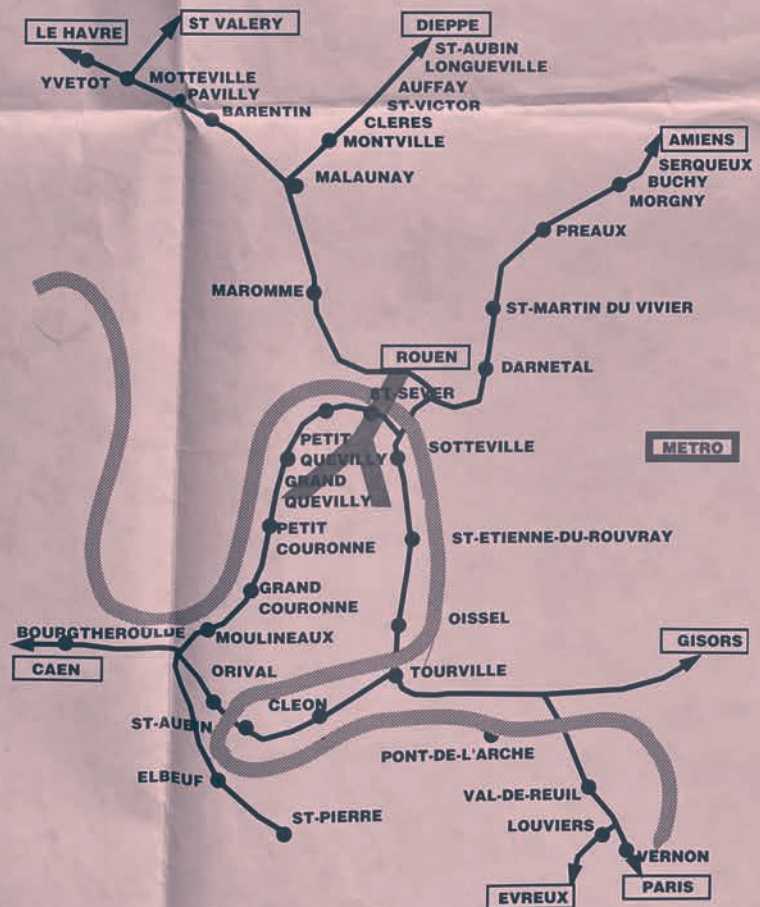
**C'EST
ÉCOLO !**



➔ **COMPLÉMENTARITÉ**
entre **MÉTRO**, **BUS**
et **TRAIN**

➔ **L'AVENIR** de notre
ENVIRONNEMENT

➔ **la SÉCURITÉ**
dans la **RAPIDITÉ**



11

➔ **AGISSONS POUR LE DÉVELOPPEMENT
DU SERVICE PUBLIC SNCF**

- En 2003 puis 2006, sous le gouvernement Villepin, le fret est ouvert à la concurrence. Les autoroutes sont privatisées alors que les recettes devaient abonder l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports.
- Le 4 décembre 2012, le décret d'application permet une charge de 44 tonnes au lieu de 40 pour le transport routier.
- En 2013, lancement de OUIGO.
- Novembre 2013, Alain Levern, 65 ans, est embauché à la SNCF comme directeur général Régions et Inter-cités. Il prend sa retraite mi 2015.
- Les effectifs sont rabaissés drastiquement chaque année, contribution au désengagement de l'État et à l'endettement structurel.
- En 2015, RFF devient SNCF Réseau dans un EPIC avec SNCF exploitation.
- En 2016, les régions Haute et Basse Normandie sont fusionnées.
- En 2019, ouverture du Technicentre SNCF Lignes normandes.
- En 2020, le groupe SNCF devient une société anonyme à capitaux publics avec une société mère (SNCF) et plusieurs sociétés anonymes, SNCF Réseau, SNCF Voyageur, Rail & Logistic Europe, Keolis et Geodis.
- Au 1^{er} janvier 2024, face au fiasco du recours à la concurrence, le gouvernement compte imposer l'abandon des trafics exploités par Fret SNCF. Les organisations syndicales cheminotes se mobilisent et alertent.

De Paris à Gisors, la ligne et les dessertes sont complètement intégrées dans le réseau des transports en commun de la région parisienne. Y compris la tarification ! Du matériel moderne fait son apparition.

Le tronçon à double voie entre Gisors et Serqueux est fermé le 19 janvier 2009 pour cause de vétusté. Suite à des travaux de modernisation de la plate-forme, il a été rouvert le 15 décembre 2013 au Service voyageur. Il est parcouru par des TER Haute-Normandie, avant de fermer à nouveau le 11 décembre 2017. La deuxième phase de modernisation de cette section permet au trafic fret du port du Havre de rejoindre Paris en empruntant ce tronçon électrifié, via le raccordement de Serqueux réactivé.

De 2004 à 2008, la section Motteville/Buchy est entièrement rénovée et électrifiée. Puis, dès 2020, d'importants travaux se déroulent sur le secteur de Buchy afin de constituer un itinéraire de fret reliant le port du Havre à Valenton, empruntant cette section vers Serqueux/Gisors : électrification des voies de service, création d'un PAI (Poste d'aiguillage informatisé) et réhabilitation du raccordement sud de Serqueux. Le 12 mars 2021, le service fret ouvre puis le 29 mars 2021, c'est au tour du Service voyageur.

Sur le tronçon reliant Serqueux/Dieppe, les dessertes de type TER et Grandes lignes sont remplacées par des autocars. Concernant la section de Serqueux à Arques-la-Bataille à voie unique, le Conseil d'État, par sa décision n°



241137 du 4 août 2006, annule le décret de retranchement du réseau ferré national, et ce, bien que les installations aient été déposées et la plate-forme ferrée transformée en «Avenue verte» reliant Paris à Londres. Cette décision conforte les élus de Dieppe de revoir des trains directs Paris. La démographie a baissé sur Neufchâtel, passant de 5.498 habitants en 1982 à 4.646 en 2020, constat identique sur le tronçon et la région dieppoise. Et ce malgré la traversée de l'A29 et A28, dénommée autoroute des estuaires.

Sur le tronçon Malaunay/Dieppe, la plate-forme ferroviaire a été refaite et des modernisations ont été opérées qui permettent des vitesses à 140 km/h pour les trains de voyageurs et 120 pour les marchandises. Le tunnel d'entrée en gare de Dieppe est en cours de réhabilitation. Reste que la ligne n'est toujours pas électrifiée, malgré les centrales nucléaires de Penly et de Paluel, le développement de l'éolien offshore, la perspective d'un EPR à Penly. La liaison transmanche entre Paris/Dieppe et Newhaven/Londres est gérée par délégation de service public du Conseil général de Seine-Maritime, via un Syndicat mixte.

Malgré des modernisations sur l'axe Le Havre/Rouen/Paris et sur le matériel, en 40 ans, la qualité de service s'est fortement dégradée (fiabilité, temps de parcours). La pression sur les effectifs de tous les métiers de cheminots, les goulots d'étranglement à Rouen, en région parisienne... posent vraiment la question d'investissements sans précédents pour répondre aux besoins de transport des biens et des personnes inter et intra régionaux. Guillaume Pepy, PDG de la SNCF de 2008 à 2019 l'a confessé lors d'un colloque sur l'axe Seine : «*La SNCF a une dette vis à vis de la région*». La LNPN (Ligne Nouvelle Paris-Normandie) est un « serpent de mer » qu'il va falloir débloquent, en priorité entre Paris et Mantes, afin qu'elle réponde réellement aux enjeux de mobilité. C'est la volonté politique qui le fera.

À condition que les usagers, les élus, les acteurs économiques, associatifs..., par la convergence, se mobilisent, agissent et poussent les décideurs politiques à s'engager dans le développement de l'axe de la vallée de la Seine et la relocalisation des activités industrielles. Les organisations de la CGT sont disponibles pour ce combat vital. Comme nous le sommes contre l'autoroute A133-A134 improprement appelé «*contournement Est de Rouen*». La baignoire déborde, à quoi sert d'augmenter encore le débit ? Saturation du réseau routier qui fracture les territoires, malgré des investissements sans précédent, urgence environnementale face au réchauffement climatique, exigence sociale de mobilité et d'aménagement du territoire : le mode ferroviaire public reste une modernité, axe central de toute politique vers la transition énergétique.

L'histoire de la ligne, qui irrigue le pays de Bray et la région dieppoise, les combats menés sont emblématiques. Les propositions, les convergences d'intérêts entre les salariés et la population, la responsabilité citoyenne, le combat tenace et déterminé autour du «*Bien commun*» ouvrent toujours des perspectives. **Les batailles du rail et du service public restent d'actualité. Tous ensemble !**

SOURCES : Archives du CER SNCF de Normandie, du Syndicat CGT des cheminots de Rouen, du Secteur fédéral CGT des cheminotes de Normandie ; INSEE ; Wikipédia ; notes de l'auteur ; Paris-Normandie ; L'Éclairer Brayon ; La Dépêche du pays de Bray ; Le Réveil de Neufchâtel ; Les Informations Dieppoises ; Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier et social Le Maitron .

BIBLIOGRAPHIE : Vincent Doumayrou, «*La fracture ferroviaire, Pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*», 2007, aux Éditions de l'Atelier.

LES ACTEURS DU COMBAT DIEPPE- GISORS

Comment ne pas évoquer tous ceux qui se sont mobilisés ? Et d'abord les cheminots de l'Équipement, agents des brigades de Gisors, Gournay, Serqueux, Forges et Dieppe et les agents du Service électrique, ceux du transport, agents mouvement et commercial, les contractuels, les agents de conduite, les contrôleurs. Ils n'ont pas failli à défendre leur outil de travail au service du «*Bien commun*» en participant aux diffusions des tracts, aux manifestations en gare de Serqueux, à Neufchâtel, à Rouen et Dieppe, aux réunions publiques, aux piquets de grève dans le froid piquant de l'hiver 95... Sans oublier les camarades de la CGT des entreprises privées et publiques du pays de Bray croisés dans le mouvement. Nous soulignons quelques parcours :

- **Philippe Stalin** est né en 1955. Agent mouvement sur le secteur de Dieppe, il est élu au premier CER en 1985. Il sera membre du CCE (Comité central d'entreprise) de la SNCF. À l'Union Locale de Dieppe, il en deviendra le Secrétaire général de 1994 à 2004.
- **Philippe Bridoux**, né en 1956, est surveillant des installations de signalisation basé en gare de Serqueux. Militant de la CGT, il devint délégué du personnel à l'Établissement équipement de Rouen Nord.
- **Roger Lederff** est né en 1946. Agent de bureau au Service national messagerie (SERNAM), service de la SNCF, il est Secrétaire général du Syndicat CGT des cheminots de Rouen et membre de la commission exécutive de la fédération des cheminots CGT (1992-2003).
- **Jacques Fiocre** est né en 1940. Technicien en télécommunications aux PTT, il est Secrétaire général de l'UL CGT de Neufchâtel et membre du bureau de l'Union départementale.
- **Lucien Lecanu** est né en 1946. Il est embauché à la SNCF en gare de Serqueux puis fera sa carrière comme cadre au Poste de commandement de Paris St Lazare. Responsable de l'UFCM (Union Fédérale des Cadres et Maîtrises) de la CGT, il est élu au Conseil d'Administration de la SNCF de 1982 à 2000. À la retraite, il devint adjoint au maire de Dieppe.
- **Bruno Canivet**, après des études au lycée Blaise Pascal à Rouen, il devint technicien chez Portenseigne à Louviers (Eure). Membre de l'UD de l'Eure, il représente la CGT au Conseil économique et social de Haute-Normandie de 1980 à 2002. Adjoint au maire communiste à Louviers, il devint expert en transports urbains.
- **Daniel Vézic** est né en 1955. Secrétaire général (1983-1996) du Secteur fédéral des cheminots CGT de la région Normandie, il représente l'organisation syndicale au CER SNCF. Il est membre de la commission exécutive de l'UD CGT de Seine-Maritime.
- Pendant les années 1986-1995, ce combat a été mené dans l'unité syndicale. Nous évoquerons **Jacques Hais**, Secrétaire du Syndicat CFDT des cheminots de Sotteville de 1983 à 1995, et **Roger Petiot**, élu de la FMC (Fédération Maîtrise et Cadre) au CER de 1985 à 1997. Ils ont apporté une pierre à la mobilisation.

DRAME AU DÉPÔT SNCF

de Sotteville-lès-Rouen, bombardement du 5 septembre 1942

Par Sylvain Brière



Destruction des ateliers Buddicom.
Coll Sotteville au fil du temps

Le Dépôt SNCF de Sotteville a fait place à une friche où la végétation peu à peu reprend ses droits sur près d'un siècle et demi d'activité ferroviaire. C'en est fini en ces lieux du travail revêtu du bleu de chauffe, des bruits caractéristiques qui le punctuaient, des luttes, des meetings syndicaux improvisés de la fin 1995 sous son atelier dans la fosse du pont transbordeur... Le temps fait son œuvre et efface cette mémoire ouvrière, celle aussi du drame du 5 septembre 1942 et de ceux subis sous la Seconde Guerre mondiale. Avant que cette amnésie ne soit irréversible, il fallait agir...

Devoir de mémoire...

Le Dépôt SNCF historique de Sotteville-lès-Rouen, communément appelé « *Dépôt des locomotives, Dépôt, Dépôt Sédentaires ou Roulants* » est construit en 1883, quarante ans après l'achèvement de la ligne ferroviaire Paris-Rouen. Avec les dessertes du port de Rouen et des usines de l'agglomération, il devient rapidement un gros Dépôt vapeur à vocation marchandises (190 locomotives en 1939). Il a pour maître d'ouvrage la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest¹. Propriété du réseau de l'État en 1909, puis en 1938 de la SNCF (Société nationale des chemins de fer français), il est démoli au cours du deuxième et troisième trimestre 2023, année de son cent quarantième anniversaire. Quatre ans auparavant, fin 2019, un nouvel établissement de la fonction Matériel de SNCF Mobilités prend progressivement son relais. Cet atelier moderne de maintenance ferroviaire, conforme à répondre aux nouvelles technologies des trains express régionaux normands (TER), dénommé Technicentre Lignes Normandes, le remplace dorénavant. Il a pris place dans la gare de triage de Sotteville, à quelques centaines de mètres de l'atelier de réparation spécialisé de wagons de marchandises vidés ou chargés : « *le P.E.* » (Petit Entretien).

Cette démolition n'est pas sans générer de l'émotion dans la cité ferroviaire dans et hors des rangs cheminots. Elle pose la question de la sauvegarde de l'histoire ouvrière en ces lieux, singulièrement celle sous la Deuxième Guerre mondiale et des 26 victimes figurants sur son monument aux morts. Sensibles au sort de leurs collègues, en un contexte préoccupant quant au retour possible de pareille tragédie, les cheminots, leurs représentants syndicaux et la direction de ce nouvel établissement s'accordent pour se réapproprier la connaissance de cet événement dramatique. Action qu'ils mènent en cohérence avec une nouvelle implantation souhaitée de ce cénotaphe au siège du site de Sotteville du Technicentre SNCF Lignes Normandes. Devoir de mémoire, par conséquent, celle de ses travailleuses et travailleurs, « chiffons gras » d'hier astreints à la maintenance des locomotives à vapeur et autres engins moteurs thermiques ou autorails à celui des opérateurs techniciens cheminots d'aujourd'hui, œuvrant désormais sur des rames automotrices à la pointe de la technologie et de la modernité.

La démarche se heurte toutefois aux limites de la connaissance des faits avec peu d'écrits en présence, la disparition de témoins directs, et ce malgré une vie associative riche tant dans cette commune que dans cette corporation. Subsistait bien le souvenir d'un hommage annuel où tous les agents sédentaires de l'atelier du dépôt étaient conviés par leur encadrement et celui, tenace, de prises de parole d'agents de conduite fleurissant cette « sentinelle de pierre » à l'occasion de leurs départs en retraite. Une transmission, dès lors, essentiellement orale. Restait donc à rechercher et rédiger les circonstances de ce drame, de ces 26 « lignes de vie » et leur « arrêt à quai brutal ». Lourd tribut payé par celles et ceux de ce dépôt ferroviaire et leurs familles. Trop lourd en vérité quand on sait que tout au long de la Seconde Guerre mondiale cet établissement a eu à déplorer 57 autres tués en service, 5 fusillés, 2 morts en déportation, 1 guillotiné en captivité et 1 disparu parmi les fusillés ou déportés toujours objet de nos recherches.

De la mémoire à l'histoire, celle de Sotteville, d'Hiroshima et de Nagasaki...

Sous la Seconde Guerre mondiale, l'aviation allemande puis alliée bombardent à 38 reprises la ville de Sotteville-lès-Rouen. Pas moins de 7.000 bombes sont ainsi larguées sur cette cité ferroviaire. Le premier bombardement est provoqué par l'armée de l'air allemande, la Luftwaffe, le 4 septembre 1939 à quatre heures du matin. Le dernier a lieu la veille de la Libération de Sotteville, le 30 août 1944, et résulte d'un duel d'artillerie entre des batteries des armées allemandes et canadiennes. Les sites stratégiques constituées à l'époque par l'une des plus grandes gares de triage d'Europe, ses ateliers de maintenance et de construction de matériel ferroviaire, expliquent cela, mais également sa proximité avec les plages normandes de l'offensive des Canadiens à Dieppe, le 19 août 1942 (opération *Jubilee*), et du débarquement des Alliés en baie de Seine sur les côtes du nord-est du Cotentin (Manche) et de l'ouest du Calvados, le 6 juin 1944 (opérations *Neptune* et *Overlord*). D'une manière générale, ces raids aériens manquent de précision. Le viseur d'altitude *Norden* qui équipe les appareils de l'U.S. Air Force à l'été 1942 est expérimenté pour la première fois au-dessus de l'agglomération rouennaise. Il n'est pas au point. Il le sera trois ans plus tard, les 6 et 9 août 1945 au-dessus du Japon pour Hiroshima et Nagasaki.

En ces conditions, les Sottevillaises et Sottevillais prennent très vite la mesure des dangers de cette proximité avec le rail, objet de ces attaques aériennes à répétition. 54 alertes retentissent rien que pour le seul mois de mai 1940 ! L'absence relative de justesse de ce viseur d'altitude est d'autant plus préjudiciable pour les civils, que dès cette période c'est la méthode dite des *carpet bombing*² qui est utilisée. Outre de semer la mort et le chaos à Sotteville, ces assauts du ciel perturbent graduellement ses activités et son trafic ferroviaire pour le réduire quasi à néant fin juillet 1944. En cet été, après la « semaine rouge » du 30 mai au 5 juin 1944 visant surtout Rouen, c'est toute son agglomération qui est prise sous les feux des Alliés. Les bombardements des 12 et 22 juin, ceux des 4, 8, 15, 18 et 25 juillet achèvent la destruction quasi complète des ateliers de Buddicum, de Quatre-Mares (QM) et du Dépôt. Ce dernier, ainsi que celui de Rouen Martainville, dans la journée du 26 août sont de plus incendiés par l'armée allemande. Leurs ponts tournants sont tous anéantis ; 84 locomotives dont le foyer a été bourré d'explosifs (cheddite) sautent les uns après les autres. Le plus effroyable de ces bombardements est sans conteste celui de l'aviation anglo-américaine (*Bomber Command*) intervenu dans la nuit du 18 au 19 avril 1944. En trois vagues successives, 6.000 bombes, l'équivalent de 1.500 tonnes d'explosifs provoquent également l'horreur à Amfreville-la-Mi-Voie, Bois-Guillaume, Bonsecours, Le Grand et Petit-Quevilly, Rouen, Saint-Étienne-du-Rouvray.

(1) La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest voit le jour le 16 juin 1855. Le mouvement de concentration sous Napoléon III de ces compagnies fait que de 27 on passe à 6. Avant la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, on en observe deux autres et brièvement une troisième : la Compagnie du chemin de fer de Paris la mer, qui fait faillite en 1838 ; la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, qui prend sa suite en 1840 ; la compagnie du chemin de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest en 1855. La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest est rachetée en 1908 par l'État et devient la Compagnie de l'Ouest-État.

(2) « Tapis de bombes » ou largage d'un maximum de torpilles en un minimum de temps.

Quarante-quatre minutes d'apocalypse, de 0h14 à 0h58. Rien que pour Sotteville, on dénombre : 561 morts dont 13 cheminots ; 14 disparus ; 226 blessés graves, une centaine de blessés légers ; 1.575 sinistrés ; 200 hectares ravagés sur les 700 que la ville compte au total. Son centre, dévasté, est rayé de la carte. Sotteville-lès-Rouen est libérée le 31 août 1944. Les troupes allemandes y étaient entrées dans la matinée du 13 juin 1940. Plus de 50 mois d'occupation ! Les bilans de ses pertes humaines et de ses destructions sont terribles : 722 morts dont 47 fusillés ou morts en déportation ; 1.814 maisons totalement détruites, 3.143 gravement endommagées sur 7.895, soit près des deux tiers. Parmi ces victimes, nous totalisons : 108 cheminots morts sous les bombes ; plus de 300 totalement sinistrés, près de 900 partiellement ; 30 tués par faits de guerre ; 17 morts en déportation sur 21 déportés ; 4 fusillés.

Sur l'ensemble du territoire français on estime à plus de 9.000 le nombre de cheminots tués sous la Seconde Guerre mondiale. La majorité de ces décès est imputée aux bombardements et aux mitraillages des trains. Par ailleurs, sont recensés très précisément : 2.229 cheminots victimes de la répression menée par les autorités nazies et le régime de Vichy (75% pour des actes de résistance, 15% par des représailles de l'armée allemande, particulièrement massives et aveugles en 1944), auxquels s'ajoutent 443 autres tués au combat contre les troupes allemandes, sans que l'on puisse prétendre pour autant ces nombres comme exhaustifs³. Parmi ces martyrs, figurent 46 natifs de notre département (Seine-Inférieure à l'époque) ; 14 assassinés sur son sol avec des dizaines d'autres issus de départements voisins.

16

Bombardement du 5 septembre 1942...

Il fait beau sur Sotteville ce samedi 5 septembre 1942. À 10h30, une alerte retentit, la treizième depuis le début de l'année. Puis sonne la fin de celle-ci. Après trente minutes d'appréhension à scruter le ciel, c'est le soulagement pour celles et ceux de Rouen et sa banlieue. Dans les têtes, les 51 morts et la centaine de blessés déplorés dix-neuf jours plus tôt, aux environs de 18h40, le 17 août, lors du premier raid aérien américain de l'United States Army Air Force (USAAF ou US Air Force) sur l'Europe occupée⁴. Mais le répit est de courte durée. Les sirènes retentissent de nouveau à 11h30. Pour de bon cette fois ! Le reflet du soleil sur des ailes et fuselages redoutés est sans équivoque possible. Les mêmes carlingues de bombardiers 31 B-17 que celles d'août, mais au nombre de 37, escortées de chasseurs. La plus forte concentration d'appareils jamais réalisée à cette date pointe à l'ouest à une très haute altitude, hors de portée des tirs de la D.C.A. allemande. Comme à la parade, vue de toutes et de tous, cette escadrille survole d'abord Rouen, Sotteville, Saint-Étienne-du-Rouvray, Oissel, puis fait demi-tour et pilonne une à une les installations ferroviaires des lieux. L'attaque dure moins de dix minutes, mais ses dégâts sont considérables tout à l'entour ; bien plus en proportion que sur ces cibles ferrées assignées. Sur les deux rives de la Seine c'est la désolation, l'effroi... 65 bombes sont tombées sur Rouen, places de l'Hôtel de Ville, des Carmes, rues Louis Ricard, Charles Lenepveu, Beauvoisine, l'Avalasse, d'Ernemont, Eau de Robec... 70 tonnes d'explosifs, rien que sur les installations ferroviaires de Sotteville. 103 Rouennaises et Rouennais perdent ain-

si la vie sur un total de 122 tués, près de 200 blessés, pour la plus grande partie à Sotteville. Les communes de Bois-Guillaume, Saint-Étienne-du-Rouvray ne sont pas non plus épargnées. Au Dépôt de Sotteville, c'est le drame. Sa tranchée-abri a été touchée et est en partie détruite par une torpille. Albert Serigne⁵ témoigne :

« J'assurais ce matin-là mon service au poste 2 de Sotteville, poste d'aiguillage situé sous le pont d'Eauplet, à la sortie du faisceau du même nom, côté Rouen. Ce poste fut détruit en 1944. Je me trouvais en compagnie de mon chef et ami Paul Queteil. Nous étions au service électrique signalisation. Il était environ 11h, je crois, lorsque nous vîmes apparaître les escadrilles alliées. Elles venaient de l'ouest mais allaient vers Oissel faire demi-tour pour prendre les installations ferroviaires en enfilade. Le poste 2 ne disposant pas d'abri anti-aérien, nous avions le choix entre la tranchée-abri du Dépôt et celle de l'usine électrique d'Eauplet. Pour aller au Dépôt, il nous fallait traverser les voies et franchir la butte de la voie 1 rapide en construction. Comme nous avions nos bicyclettes, nous avons préféré foncer à toutes pédales par la piste vers l'usine. À peine étions-nous arrivés que le fracas des explosions commença. Le sol tremblait et ce fut pour apprendre que l'abri du Dépôt que nous avions dédaigné avait été touché. La tranchée-abri était non seulement bouleversée mais noyée par l'eau qui s'échappait des réservoirs de 900 m3 au pied desquels elle avait été imprudemment creusée. Une trentaine de personnes y trouvèrent la mort dont l'infirmière du Dépôt. Nous travaillâmes tard dans la soirée pour dégager les corps de nos malheureux camarades et je vois encore comme si c'était hier les camions-pompes des vidanges sottevillaises, tentant en vain d'écouler l'eau qui s'échappait des réservoirs crevés. Ce fut une des journées les plus pénibles de ma vie. »

Le journal de Rouen⁶ atteste dans ses colonnes le tragique bilan de ce bombardement et les deux alertes. Il précise la fin de la deuxième à 12h50. Son observation des aiguilles de l'horloge de l'Hôtel de Ville de Rouen, arrêtées à 11h37, permet d'estimer et de valider la durée de cette « giboulée de fer et de feu ». Courte par conséquent vue du ciel, mais éternité au sol à extraire les victimes des

(3) L'association Résistance-Fer dénombre en 1955 : 809 fusillés, qui comprend sans doute les condamnés à mort, les otages et les exécutés sans jugement, et 1.157 morts en déportation. Ce dernier nombre sera réévalué en 1993 à 1.206 morts dans les camps sur 2.744 transportés vers le Reich.

(4) Il implique 12 avions, mais a une portée stratégique capitale puisqu'il lance la campagne de bombardements massifs en Europe. À bord des appareils, le général Eaker commandant en chef de la 8^e US Air Force. Ce dernier conduit lui-même l'opération en pilotant le bombardier B-17 de tête. Quant au major Paul Tibbets, qui bombarde Hiroshima, c'est sa première mission opérationnelle.

(5) SERIGNE, Albert, Henri, Jean, Claude, né le 13 avril 1921 à Saint-Nicolas-près-Granville (Manche), mort le 5 octobre 2010 à Rouen (Seine-Maritime). Cheminot électromécanicien, militant de la CGT, Albert Sérigne fut surveillant des installations électriques dans le service des télécommunications de la gare de Rouen avec Pierrot Lugat. Spécialiste des téléimprimeurs, il connut le centre de transit en gare de Rouen droite occupé par les allemands. Il évoquait souvent la révocation de son père cheminot en 1920, suite aux grèves. Il était profondément attaché à l'unité syndicale. En 1976, il prit sa retraite, mais garda un lien étroit avec ses collègues actifs du centre de transit télécom et la section des retraités CGT du syndicat de Rouen. Lors du mouvement de l'hiver 95, il soutint la longue grève en encourageant les plus jeunes. Féru d'histoire, il était la mémoire du bassin cheminot de Rouen Sotteville. Sources : État civil. Notes d'André Delestre. Archives du syndicat CGT des cheminots de Rouen.



Destruction église Notre Dame de l'Assomption proche du Dépôt de Sotteville. Coll Sotteville au fil du temps

décombres, relever ce qui a été détruit. Le temps est figé, celui du deuil pendant des jours et des jours à rendre hommage et à procéder aux cérémonies d'obsèques. Celles, officielles à Sotteville des 26 du Dépôt sont décrites dans un long article de ce même journal, le mercredi 9 septembre. Sous une plume et dans un style rompu à l'exercice mélodramatique au service de l'occupant et de Vichy, sa lecture en dit long sur la tristesse et l'émotion suscitées par cette tragédie. D'autres journaux relatent également en détail ces obsèques : *L'Oeuvre*, *Le Matin*, *L'Écho d'Alger*... Dans les Informations professionnelles, organe de presse de la Fédération nationale « légale » des travailleurs des chemins de fer et Fédération des cadres, précurseur de *La Tribune des Cheminots*, on y apprend que l'Union des Syndicats des Cheminots de la Région Ouest et la Fédération y sont représentées par les camarades Badinot, Balluais, Teurquetil et Cancouet, le Secteur et le Syndicat de Sotteville par Lemercier et Goujon, assistés de très nombreux camarades. On y lit aussi le témoignage poignant recueilli au chevet du camarade Huguerre, enseveli dans cet abri avec près d'une trentaine de ses collègues au total.

92 cheminots du Dépôt sont tués sous la Seconde Guerre mondiale...

Tragédie, le mot n'est pas trop faible, d'autant que 66 autres cheminots tués par faits de guerre sont aussi à déplorer sur cet établissement sous la Deuxième Guerre mondiale ! Du 18 mai 1940 au 12 février 1945, dates des premières et de la dernière victime⁷, 92 de ses cheminots sur un effectif de près de 1.000 en 1939 (personnels sédentaires et roulants) perdent ainsi la vie. Outre l'hécatombe du 5 septembre 1942, le Dépôt en avait connu une autre deux ans plus tôt, le dimanche 9 juin 1940 : 6 de ses agents sont tués par un bombardement aérien lors de l'évacuation du Dépôt de Saint-Pierre-lès-Elbeuf. La bataille de la Seine fait rage ! Le même jour, les troupes allemandes entrent dans Rouen. Autres destins funestes,

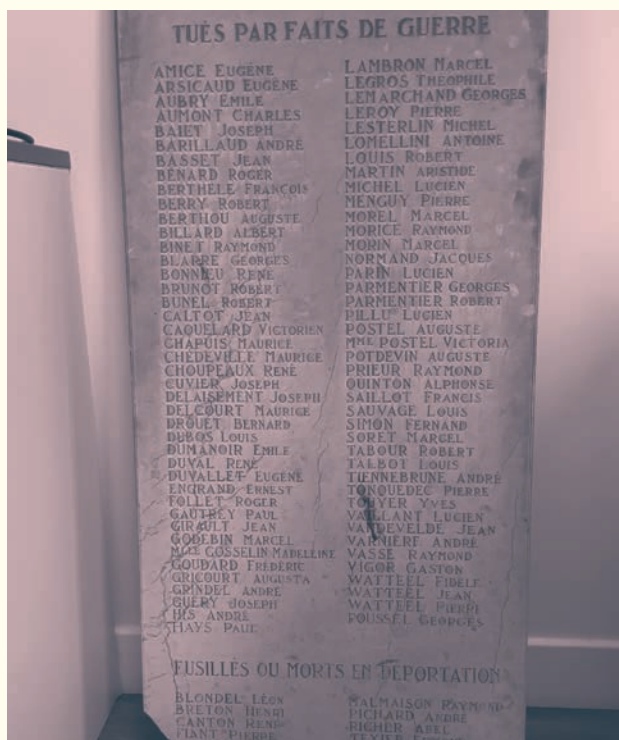
ceux des deux femmes de ces 92 martyrs : Madeleine Gosselin et Victoria Postel. La première n'est autre que la jeune infirmière auxiliaire du Dépôt dont *Le journal de Rouen* nous apprend qu'elle était sur le point de se marier. La deuxième, Victoria Postel, également auxiliaire au Dépôt, est probablement l'épouse d'Auguste Postel, et de connaître, un an et vingt-deux jours plus tard, le 27 septembre 1943, le même sort que son mari. Ce jeune couple laisse seule une petite fille âgée de deux ans. Nous comptabilisons 73 orphelins, nombre en deçà de la réalité puisque nos recherches n'ont pu aboutir pour 39 % de ces 92 victimes.

Résistance et bataille du rail à Sotteville...

Enfin, convient-il d'évoquer brièvement la Résistance des cheminots à Sotteville où, comme ailleurs, nous en distinguons trois niveaux : la « *Petite* » pour tout ce qui vise à entraver la production et le transport au service de l'ennemi, des « *Réseaux organisés* » et une « *Résistance active* ». L'« *Organisation civile et militaire* » (OCM) est caractéristique de la deuxième. Elle apparaît en Normandie en 1942 et est issue de l'« *Armée des volontaires* ». D'obédiences politiques libérale et conservatrice, cette dernière rassemble un bon nombre de cadres et d'em-

(6) Durant tout le XIX^e siècle et jusqu'en 1944, le Journal de Rouen est le principal titre de presse de Seine-Inférieure. Il se fait l'écho de la vie politique, artistique et culturelle locale mais surtout de l'actualité nationale et internationale. Le titre passe progressivement d'une demi-douzaine à une vingtaine de pages. Lors de la Seconde Guerre mondiale, il continue à paraître, reprenant les positions officielles du Gouvernement de Vichy. À la libération de Rouen, ses bureaux, rotatives et ressources sont confisquées par le conseil local de la Résistance. Le Journal de Rouen change intégralement et devient Normandie parle français. Ce titre évolue deux ans plus tard et devient Paris-Normandie.

(7) AUMONT Charles et GRICOURT Auguste, respectivement Chauffeur et Mécanicien de route, sont tués le 18 mai 1940 en gare d'Amiens Saint-Roch lors d'un bombardement aérien. RICHER Abel est guillotiné le 12 février 1945 en Allemagne à la prison de Volfenbüttel.



Stèle en hommage aux 92 victimes du dépôt tuées sous la seconde guerre mondiale. Coll S.Brière

18

ployés essentiellement au sein de QM. Il n'en est pas de même des Francs-tireurs et partisans (FTP), mouvement de résistance intérieure française créé à la fin de 1941 et officiellement fondé en 1942 par la direction du Parti communiste français⁸. Ces derniers se concentrent quant à eux aussi bien sur les ateliers de QM et de Buddicom⁹ que sur celui du Dépôt. Ces FTP, composante essentielle de la « Résistance active », se distinguent par leurs actes de sabotage, dits terroristes, tandis que l'OCM, en lien avec la « France libre », se spécialise davantage dans les renseignements, les infiltrations, les parachutages, les détentions d'armes. L'OCM à QM est organisée en « triangle », constituant des groupes d'action ne dépassant pas 3 membres et sans contact direct entre eux.

D'une poignée de femmes et d'hommes courageux à l'origine, les rangs de la Résistance grossissent au fil des mois sous l'Occupation et significativement après l'instauration par le gouvernement de Vichy, en septembre 1942, du Service du Travail Obligatoire. La convention d'armistice du 22 juin 1940, neuf jours seulement après l'arrivée à Sotteville de la Wehrmacht, prévoit en zone occupée la mise à disposition pleine et entière à l'autorité allemande des transports des chemins de fer français. Intégrés de force au réseau de la Deutsche Reichsbahn, placés sous ses ordres, les cheminots œuvrent dans un secteur clef de l'économie de guerre hitlérienne et sont détenteurs d'informations cruciales pour la Résistance, ce qui, à Sotteville comme ailleurs, les prédispose à y entrer ou à contribuer à son action. 4 sur 5 d'entre eux sont syndiqués au plan national, sur un effectif total de l'ordre de 500.000 agents. 360.000 le sont à la CGT. Dissoute en 1940, la CGT se reconstitue clandestinement à partir de 1942. La Résistance s'organise quant à elle entre 1941 et 1942. À partir de cette période et tout au long de la guerre, à l'occasion du 1^{er} mai, 14 juillet et 11 novembre, des actes patriotiques et symboliques locaux, comme le fait de fleurir les monuments aux morts, pavoiser tels

ou tels sites, etc... ont lieu en réaction au sort des militants et résistants arrêtés. Ils constituent les prémices d'autres opérations, individuelles ou organisées, qui vont se propager, s'amplifier et participer à la déroute finale du Troisième Reich et du gouvernement de Vichy.

À Sotteville, l'action du 22 juin 1941, jour où l'armée allemande envahit l'U.R.S.S., est singulière. À 23h, un groupe de cheminots défile de la place Voltaire à la gare en chantant l'Internationale. Poursuivis, leur connaissance des lieux et la proximité immédiate du triage fournissent les portes de leur salut. L'étau répressif se resserre néanmoins sur d'aucuns d'entre eux après une autre action. Dans la nuit du 19 au 20 octobre 1941, avec le concours des « Bataillons de jeunesse », les jeunes cheminots FTP de QM assurent la réussite d'un déraillement d'un train de matériel militaire allemand entre les gares de Malaunay et de Pavilly. En représailles, dès le lendemain et trois jours durant, des rafles ordonnées par la police allemande, auxquelles participe la gendarmerie française, sont organisées. 203 militants et sympathisants communistes sont ainsi arrêtés en Seine-Inférieure. Plusieurs d'entre eux le paient de leur vie, pris pour otage et envoyés en camps de concentration dont ils ne sont pas revenus. Parmi eux, des syndicalistes et communistes cheminots arrêtés à Sotteville par la gestapo, torturés et déportés à Auschwitz, Sachsenhausen et Buchenwald, où ils meurent dans le courant de l'année 1942. Rien n'y fait pour autant, d'autres coups de force suivent, engendrant la même répression, les mêmes sacrifices, les mêmes martyrs, participant à l'éveil des consciences et à la levée des masses.

Au registre de cette résistance sottevillaise, il convient aussi de noter celui de la solidarité apportée aux victimes et à leurs familles par deux grands organismes : le Secours national français et le Comité national de solidarité des cheminots avec ses comités locaux dont celui de QM. C'est que les situations de détresse sont nombreuses. Fin juillet 1944, ce n'est que chaos et désolation à Sotteville, les installations ferroviaires et les habitations les jouxtant ne sont plus que ruines. L'armée allemande a été incapable d'apporter des renforts sur le front de Normandie. Elle bat en retraite en août.

(8) Ce mouvement de résistance intérieure française regroupe les trois organisations armées communistes, indépendantes l'une de l'autre jusqu'en novembre 1941, l'« Organisation spéciale », les « Bataillons de la jeunesse » et les « groupes spéciaux » de la Main-d'œuvre immigrée (MOI).

(9) De l'ingénieur et entrepreneur anglais William Barber Buddicom (1816 – 1887), constructeur de locomotives et de matériels ferroviaires.



Dépôt dans les années 1960. Coll SNCF E. Rondel

L'après-guerre...

Le Dépôt de Sotteville est reconstruit en 1948. Ses activités se modifient en lien avec la suppression de ceux de Rouen Martainville, en octobre 1962, et de Rouen Orléans, en septembre 1972. Trois Dépôts étaient donc implantés dans l'agglomération rouennaise avant la guerre :

- Rouen-Martainville, construit en 1870, après l'ouverture de la ligne Rouen-Amiens en 1867, était à vocation voyageurs, assurant un service « vitesse » avec les locomotives 231 F.
- Rouen-Orléans, construit en 1885, date de l'ouverture de la ligne Rouen-Chartres-Orléans, devient Dépôt autorails en 1936. Il retrouve en 1939 et ce jusqu'en juillet 1953 une activité vapeur (garage des autorails), puis redevient Dépôt thermique (autorails et diesels). L'établissement cède ses engins diesels au Dépôt de Sotteville le 24 septembre 1967 avant de fermer définitivement cinq ans après avec le transfert du matériel autorails et remorques.

Enfin, lors de l'électrification de la ligne Paris-Le Havre, un relais électrique est construit entre le Dépôt et la gare de Sotteville en juillet 1966.

Quatre-vingt-deux ans après, en 2024, alors que partout dans le monde des femmes, hommes et enfants sont en butte au capitalisme et à ses maux, que des conflits ne cessent de creuser des puits sans fond de souffrances et de destructions, que des risques de leur extension menacent à nouveau, que la contagion de l'extrême droite qui se nourrit de ces contextes se fait de plus en plus prégnante et dangereuse, puissent les générations futures des cheminots du dépôt devenu technicentre, se souvenir longtemps de leurs collègues martyrs et avec eux, des valeurs qui ont triomphé du totalitarisme nazi.

BIBLIOGRAPHIE : Sotteville Les feuilles mortes - volume II - de Léon Leroy, Daniel Andrieu et Jean-François Glabik - Éd. : Maison pour tous de Sotteville-lès-Rouen, 1990 ; Sotteville Après la pluie - volume III - de Léon Leroy, Daniel Andrieu, Jean-François Glabik et Régis Sénécal - Éd. : Maison pour tous de Sotteville-lès-Rouen, 1993 ; Les ateliers de Quatre-Mares Huit décennies au service de la réparation des locomotives - Thème V La période de la guerre (1939-44) - Groupe archives Quatre-Mares : Sandrine Folliot, Loïc Leblanc, Joël Lemaure, Michel Croguennec, Stéphane Lenglet et Raymond Thieulin - Éd. : La Vie du Rail, 1996 ; ROUEN et sa région pendant la guerre 1939-1945 - de G. Pailhès - Éd. : Bertout "La Mémoire Normande", 1993 ; Rouen désolée - de René-Gustave Nobécourt - Éd. Médicis, 1949 ; Objectif Rouen 1^{er} raid américain sur l'Europe 17 août 1942 - de Paul Le Trevier - Éd. : Comever Rameau, 2005 ; Ce qui s'est vraiment passé le 19 avril 1944. Le martyre de Sotteville, Rouen et la région de Paul Le Trevier & Daniel Rose - Éd. : Comever Rameau, 2004 ; Cheminots justes parmi les Nations de Laurent Thévenet - Éd. Rails & histoire, 2023 ; Le Patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français - Éd. : Flohic, 1999 ; RÉSISTANCE(S) Rouen, sa région, la vallée du Cailly entre histoire et mémoire (1940-44) de Alain Alexandre et Stéphane Cauchois - Éd. : L'écho des vagues, 2015 ; Cheminots victimes de la répression 1940-1945 Livre mémorial sous la direction de Thomas Fontaine - Éd. : Perrin/ SNCF/Rails et histoire, Paris 2017. AUTRES SOURCES : Écrits encadrement du Dépôt ; Sotteville au fil du temps, Site Internet de photographies et d'histoire de la commune de Sotteville-lès-Rouen créé en 2015, association depuis 2023 ; Le fil rouge n° 48 et 77, journal de l'Institut d'histoire sociale de l'Union Départementale CGT de Seine-Maritime (Ihs Cgt 76), 1^{er} trimestre 2013 et 2023.



Pacific 231 G 558 stationne dans la cour du dépôt. Coll R.Tabart

Les 26 victimes du bombardement du 5 septembre 1942

19

AMICE Eugène, ajusteur, marié, 45 ans ; **AUBRY Émile**, ajusteur, marié, 33 ans, un enfant de 6 ans ; **BARILLAUD André**, ajusteur, marié, 31 ans ; **BASSET Jean**, Manœuvre, marié, 50 ans, quatre enfants de 22, 20, 15 et 12 ans ; **BERRY Robert**, aide-ajusteur, marié, 28 ans ; **BERTHOU Auguste**, chef de brigade d'ouvriers, marié, 46 ans, un enfant de 22 ans ; **BINET Raymond**, conducteur d'autorail, marié, 34 ans, quatre enfants de 12, 8, 4 et 1 an ; **BLARRE Georges**, ajusteur, marié, 31 ans, 2 enfants de 3 et 1 an ; **CHOUPEAUX René**, ajusteur, marié, 29 ans ; **ENGRAND Ernest** ; **GIRAULT Jean**, ajusteur, veuf, 36 ans, un enfant de 7 ans ; **GOSSELIN Madeleine**, infirmière auxiliaire, célibataire sur le point de se marier, 28 ans ; **GRINDEL André**, ajusteur, marié, 47 ans, un enfant de 19 ans et trois beaux-enfants de 18, 17 et 14 ans ; **HIS André**, chaudronnier, marié, 29 ans, un enfant de 4 ans ; **LEMARCHAND Georges**, 21 ans ; **LOUIS Robert**, manœuvre au dépôt de Sotteville, marié, 30 ans, un enfant de 1 an ; **MENGUY Pierre**, ajusteur auxiliaire, célibataire, 22 ans ; **MICHEL Lucien**, ajusteur, marié, 27 ans, deux enfants de 2 ans et 3 mois ; **NORMAND Jacques**, marié, 31 ans, trois enfants de 8, 6 et 1 an ; **PARIN Lucien**, aide-ajusteur, marié, 37 ans ; **PARMENTIER Robert**, aide-ajusteur, marié, 32 ans, un enfant de 7 ans ; **POSTEL Auguste**, chaudronnier, marié, 30 ans, un enfant de 1 an ; **POTDEVIN Auguste**, chaudronnier, marié, 32 ans ; **SALLIOT Francis**, aide-ajusteur, marié, 29 ans, un enfant de 4 ans ; **SAUVAGE Louis**, aide-ajusteur au dépôt de Sotteville, marié, 30 ans ; **TIENNEBRUNE André**, aide-chaudronnier au dépôt de Sotteville, marié, 30 ans, un enfant de 5 ans.

Les 57 autres sous la Seconde Guerre mondiale (1939- 1945)

ARSICAUD Eugène, mécanicien de route, marié, 49 ans, tué le 28 novembre 1942 vers 23h30 au cours du mitraillage du train 6218 à Elbeuf-St-Aubin ;

AUMONT Charles, chauffeur de route, marié, 39 ans, trois enfants, tué par bombardement aérien le 18 mai 1940 en gare d'Amiens St-Roch alors qu'il remorquait un train ;

BAIET Joseph, mécanicien de route, détaché à Dieppe, marié, 45 ans, un enfant de 22 ans, tué le 11 août 1943 à 12h sur le train 1055 mitraillé en gare de Longueville-sur-Scie ;

BÉNARD Roger, chauffeur de route, marié, 45 ans, tué le 9 juin 1940 dans un tamponnement en évacuant le dépôt de St-Pierre-lès-Elbeuf au cours d'un bombardement ;

BERTHELÉ François, conducteur d'autorail faisant fonction de chauffeur de route, marié, 34 ans, trois enfants, tué le 1^{er} juillet 1943 sur la machine 230.201 du train 3100 mitraillé entre Motteville et Barentin ;

BILLARD Albert, mécanicien de route, marié, 38 ans, un enfant, tué le 9 juin 1940 dans un tamponnement en évacuant le dépôt de St-Pierre-lès-Elbeuf au cours d'un bombardement ;

BONNIEU René ; BRUNOT Robert ; BUNEL Robert ; CALTOT Jean, manœuvre, marié, 37 ans, huit enfants, tué le 9 juin 1940 dans un tamponnement en évacuant le dépôt de St-Pierre-lès-Elbeuf au cours d'un bombardement ;

CAQUELARD Victorien ; CHAPUIS Maurice, manœuvre, marié, 41 ans, deux enfants, tué le 9 juin 1940 dans un tamponnement en évacuant le dépôt de St-Pierre-lès-Elbeuf au cours d'un bombardement ;

CHEDEVILLE Maurice ; CUVIER Joseph ; DELAISEMENT Joseph ; DELCOURT Maurice, chauffeur de route, marié, 41 ans, trois enfants de 13, 9 et 7 ans, tué grièvement brûlé le 26 juillet 1942 à 2h45, entre les gares de Foucart-Alvimare et de Bolbec-Nointot par un avion qui mitraillait son train 51-29 et tombé à proximité de sa machine après avoir pris feu ;

DROUET Bernard ; DUBOS Louis ; DUMANOIR Émile, manœuvre, marié, 34 ans, deux enfants de 6 et 5 ans, tué le 9 janvier 1943 vers 17h30 lors du bombardement du dépôt de Sotteville ;

DUVAL René ; DUVALLET Eugène ; FOLLET Roger ; GAUTREY Paul, chauffeur de route, marié, 37 ans, huit enfants de 14, 12, 10, 7, 5, 4, 4 et 1 an, tué le 5 août 1944 par mitraillage ;

GODEBIN Marcel ; GOUDARD Frédéric, mécanicien de route, marié, 55 ans, un enfant, tué le 5 juin 1940 à proximité de la bifurcation de La Londe, au cours du déraillement de sa machine sur une voie détruite par un bombardement aérien ;

GRICOURT Auguste, mécanicien de route, 52 ans, tué le 18 mai 1940 à Amiens St-Roch, victime d'un bombardement aérien en réparant sa machine ;

GUERY Joseph, chauffeur de route, marié, 39 ans, un enfant, tué le 9 juin 1940 dans un tamponnement en évacuant le dépôt de St-Pierre-lès-Elbeuf au cours d'un bombardement ;

HAYS Paul ; LAMBRON Marcel ; LEGROS Théophile, élève mécanicien, marié, 38 ans, un enfant de 20 ans, blessé grièvement le 5 décembre 1942 vers 14h50 lors du mitraillage du train qu'il remorquait à Saussay St-Martin et décédé peu après des suites de ses blessures ;

LEROY Pierre ; LESTERLIN Michel ; LOMELLINI Antoine, chauffeur, marié, 29 ans, un enfant de 2 ans, tué le 26 novembre 1942 vers 23h30 au cours du mitraillage du train 6218 à Elbeuf-St-Aubin. Avait été blessé une première fois le 28 juillet 1942 sur sa machine, train 5129 entre Vernon et le Goulet, plaie jambe droite par éclats ;

MARTIN Aristide, mécanicien de route au dépôt de Sotteville, marié, 41 ans, trois enfants de 15, 14 et 8 ans et également en charge d'un neveu de 8 ans, le 29 juillet 1942 vers 17h15 entre Longueville et Auffay, équipant le train 24-24/2685 mitraillé par avion, a reçu des balles dans la tête et l'omoplate gauche occasionnant son décès vers 19h10 ;

MOREL Marcel ; MORICE Raymond ; MORIN Marcel ; PARMENTIER Georges ; PILLU Lucien, manœuvre, marié, 32 ans, deux enfants de 4 et 1 an, tué le 27 septembre 1943 au cours du bombardement aérien de Sotteville ;

POSTEL Victoria, auxiliaire au dépôt de Sotteville, veuve, 30 ans, un enfant de 2 ans, tuée en service le 27 septembre 1943 au cours du bombardement aérien de Sotteville ;

PRIEUR Raymond ; QUINTON Alphonse ; ROUSSEL Georges ; SIMON Fernand, manœuvre, marié, 37 ans, un enfant de 3 ans, tué le 3 novembre 1942 à 2h40, lors du mitraillage du train 51-71 entre Grémonville et Doudeville ;

SORET Marcel ; TABOUR Robert ; TALBOT Louis ; TONQUEDEC Pierre, mécanicien de route, veuf, 48 ans, une fille infirme de 23 ans, blessé grièvement par balle le 10 août 1944 lors d'un mitraillage aérien entre Morgny et Préaux-Isneville et décédé le 12 août 1944 ;

TOUYER Yves, chauffeur de route à Sotteville, 38 ans, tué le 5 juin 1940 à proximité de la bifurcation de La Londe, au cours du déraillement de sa machine sur une voie détruite par un bombardement aérien ;

VAILLANT Lucien ; VANDEVELDE Jean ; VARNIÈRE André ; VASSE Raymond ; VIGOR Gaston, mécanicien de route, 47 ans, blessé en service le 6 septembre 1943 au cours du bombardement aérien de la gare de Serqueux, est décédé le 11 septembre 1943 à 6h45 des suites de ses blessures ;

WATTEEL Fidèle, mécanicien de route, marié, 41 ans, un enfant, tué le 9 juin 1940 dans un tamponnement en évacuant le dépôt de St-Pierre-lès-Elbeuf au cours d'un bombardement ; **WATTEEL Jean ; WATTEEL Pierre**.



Le nouveau monument aux morts inauguré le 6 septembre 2024. Photo J. Maussion

Les 9 cheminots fusillés ou morts en déportation

BLONDEL Léon, mécanicien de route, 53 ans, exécuté le 26 août 1944 à Saint-Étienne-du-Rouvray après qu'il ait tenté avec cinq autres camarades de récupérer des armes et du matériel se trouvant dans des camions allemands. **BRETON Henri**, chaudronnier, marié, 46 ans, assassiné le 19 septembre 1942 à Auschwitz en Pologne. Depuis 1933, il est membre du conseil d'administration de la maison du peuple de Sotteville. En 1934, il en devient le trésorier. Actif à la cellule communiste du Dépôt, le 29 novembre 1941, avec d'autres cheminots, il est arrêté par la police française qui agit pour la Feldkommandantur de Rouen. Soupçonné d'avoir participé à l'attentat contre une librairie allemande, il est transféré au camp de Royallieu à Compiègne, puis désigné comme otage et déporté au camp de concentration d'Auschwitz-I où il arrive le 8 juillet 1942. Il y meurt le 19 septembre de la même année. **CANTON René**, ouvrier, 33 ans, condamné à mort et fusillé le 30 juillet 1943 à Grand-Quevilly. Membre de la cellule communiste du Dépôt, il agit dans la résistance dès février 1941, puis au sein des FTP créés en avril 1942. Interpellé et arrêté le 19 mars 1943 à son domicile, il est inculpé par la justice française « d'incendies volontaires, d'activité communiste, de détention d'armes et de menées subversives ». Le 23 juillet 1943, sous l'inculpation d'activité de franc-tireur, il est condamné à la peine capitale. Sept jours plus tard, il est fusillé à 6h21 au stand de tir du Madrillet à Grand-Quevilly. **FIANT Pierre**, manœuvre, marié, 30 ans, un enfant, exécuté le 26 août 1944 à Saint-Étienne-du-Rouvray après qu'il ait tenté avec cinq autres camarades de récupérer des armes et du matériel se trouvant dans des camions allemands. **FORFAIT André**. **MALMAISON Raymond**, élève mécanicien (janvier 1941), marié, 40 ans, condamné à mort et fusillé le 10 mars 1943 à Grand-Quevilly. Résistant, le 21 septembre 1942, il est surpris à couper les conduites de frein d'un wagon de marchandises et est incarcéré. Vingt-neuf sabotages similaires sont dénombrés par l'occupant dans le même secteur depuis le 5 septembre. Condamné le 15 janvier 1943 à huit ans de réclusion en pénitencier, ce jugement est annulé treize jours plus tard pour qu'il comparaisse de

nouveau, le 4 mars, cette fois sous l'inculpation d'activité de franc-tireur et de déprédation commise avec instrument. Condamné à la peine capitale le 10 mars 1943, il est fusillé à 7h14 au stand de tir du Madrillet à Grand-Quevilly. **PICHARD André**, ajusteur-monteur, marié, 41 ans, un enfant, fusillé comme otage le 31 mars 1942 à Grand-Quevilly. Le 31 janvier 1942, il est identifié comme l'auteur du vol d'un pistolet automatique appartenant à un des marins allemands. Quelques semaines plus tard, il est condamné à la peine capitale. Ce jugement n'est pas confirmé tout en réservant la possibilité de le désigner comme otage potentiel. Le 23 février, un attentat est perpétré au Havre contre un détachement de marins allemands. En représailles, André Pichard est fusillé le 31 mars au stand de tir du Madrillet à Grand-Quevilly. **RICHER Abel**, manœuvre spécialisé, marié, 32 ans, arrêté dans le Reich, condamné à mort et guillotiné le 12 février 1945. Le 4 décembre 1942 il est requis pour travailler en Allemagne. Embauché comme chauffeur de locomotive dans la Ruhr, il dérobe régulièrement sur son lieu de travail des colis postaux destinés aux militaires allemands, ou en détruit volontairement le contenu. Appréhendé, il est écroué à la prison de Hagen, puis le 20 novembre 1944 à Dormund, où il est condamné à mort le 20 décembre 1944. Transféré le 12 janvier 1945 à la prison de Wolfenbüttel, il y est guillotiné un mois plus tard, le 12 février 1945 à 12h21. **TEXIER Edmond**, ouvrier tourneur retraité, veuf, 60 ans, mort en déportation le 15 août 1943 à Sachsenhausen. De 1932 à 1939, il est membre administrateur de la Maison du peuple à Sotteville et fait partie du bureau du rayon communiste local. Le 29 novembre 1941, il est arrêté, puis livré comme otage par les services français, le 21 janvier 1942. Cette arrestation fait suite à l'attentat dirigé à Rouen contre un magasin de propagande allemand, rue Jeanne d'Arc. Transféré au camp d'internement de Compiègne le 24 janvier 1943, il est déporté à Sachsenhausen dans le cadre de l'Aktion Meerschaum visant à envoyer de la main-d'œuvre esclave dans le système concentrationnaire. Il y meurt le 15 août 1943.

Source : livre Mémorial Cheminots victimes de la répression 1940-1945 Ed. PERRIN/SNCF/Rails et histoire, Paris 2017

Le Dépôt prête sa fosse et délivre un message de paix...

En 1997, la septième édition du festival de musique classique Octobre en Normandie est placée sous le signe de la ville. Y sont déclinées les thèmes de la ville sonore, en fête, industrielle et blessée. Quatre concerts sont programmés dans la fosse du chariot transbordeur du dépôt SNCF de Sotteville, lieu remarqué lors du mouvement social de la fin 1995 par le directeur de cet événement culturel. Enthousiasmés par ce cadre insolite, véritable « cathédrale de verre et d'acier », les musiciens de l'ensemble instrumental suisse Basel Sinfonietta, ceux de l'orchestre philharmonique de Saint Pétersbourg et symphoniques du Théâtre des Arts de Rouen et d'Hiroshima s'y produisent. Des milliers de spectateurs, dont de nombreuses familles de cheminots qui assistent pour la première fois à de telles représentations, confirment par leurs applaudissements ce pari réussi. L'émotion est à son comble dans la soirée du 11 octobre pour celles et ceux qui connaissent ce lien dramatique, décrit dans

cet article, entre Sotteville, l'endroit et Hiroshima. Pour cause, fondée en 1963, ambassadrice de la paix et de la culture depuis 1991, et pour la première fois jouant en France, la formation japonaise sous la baguette du chef Naohiro Totsuka débute sa prestation par un hommage aux victimes du premier bombardement nucléaire en interprétant l'œuvre de Krzysztof Penderecki : « *Threnody to the victims of Hiroshima* ». Une ville, des milliers de cris, puis plus rien... Ou, comme le souligne la presse locale du Havre dans sa promotion de cette même représentation au Volcan, la veille : « *D'un côté quelques 2.000 tonnes de bombes en deux heures d'enfer avec plus de 3.000 morts, de l'autre, au Japon, une seule bombe et près de 200.000 morts en une seconde* ». De l'avis général, dont les bénévoles cheminots en renfort à l'organisation, ce concert fut le plus émouvant et le plus apprécié des quatre qui eurent lieu dans la fosse. Inoubliable !

Source : Archive Dominique SCOUR, livret offert aux bénévoles cheminots, confectionné par Michel Léger, chargé de communication de l'EMM SNCF de Normandie, reprenant l'historique et le déroulement des opérations de préparation, ainsi que la revue de presse des concerts du festival Octobre en Normandie 1997.

JOURNAL DE ROUEN N° 217, ARTICLE PARU EN UNE DE L'ÉDITION DU JEUDI 10 SEPTEMBRE 1942, SIGNÉ PAR D. DE BERGEVIN

Sotteville-lès-Rouen fait d'émouvantes obsèques aux victimes du bombardement

Sotteville-lès-Rouen a fait hier d'émouvantes funérailles aux victimes du bombardement britannique de samedi.

La ville de Sotteville, partie intégrante de l'agglomération rouennaise, que seule une conception périmée sépare administrativement de la capitale de la Normandie, a été elle aussi, on le sait lourdement frappée par l'odieuse agression anglo-saxonne de samedi dernier. D'un abri touché en plein par une torpille, vingt-six cadavres d'ouvriers ont été retirés. C'est aux obsèques de ces victimes innocentes, massacrées en plein travail, qu'une foule immense a assisté hier matin.

Dès 9 heures, plusieurs milliers de personnes étaient massées sur la place de la Mairie, où une chapelle ardente avait été dressée dans un bâtiment municipal. Là au milieu des tentures, sous des monceaux de fleurs, dans l'odeur lourde des cierges, vingt-cinq corps s'alignent, devant lesquels les familles en pleurs se sont placées. Quelques minutes avant que les autorités ne viennent s'incliner devant elles, un vingt-sixième cercueil est apporté : c'est celui de Michel Lucien, dont le corps n'a pu être retiré de sa gangue de terre que quelques instants auparavant.

À 10h30, les notabilités, en tête desquelles se trouvent le lieutenant-colonel Henri Laporte, représentant M. de Brinon, délégué général du gouvernement français en zone occupée ; M. Julien, ingénieur en chef,

représentant M. Gibrat, ministre des Communications, et M. Pujes, préfet délégué de la Seine-Inférieure, pénétrèrent dans la chapelle pour présenter leurs condoléances aux familles et douloureusement éprouvées.

Parmi les nombreuses personnalités présentes, on relève au passage le nom de : MM. Le Clerc du Sablon, directeur général adjoint de la S.N.C.F. ; Poissant, maire de Rouen ; Tilloy, maire de Sotteville, entouré de son Conseil municipal et de M. Boissière, secrétaire général, ainsi que du personnel de la mairie ; M. Hébert, directeur du Service central du matériel de la S.N.C.F. ; Maincent, ingénieur en chef de la traction ; Guillemot, ingénieur principal de la traction ; Lemerrier, secrétaire de la Fédération des Cheminots ; Bethuel, président du Sanatorium des Cheminots ; Badinot, Cancouet, Turquetil, Balluals, délégués de l'Union des Syndicats de Paris.

MM. Prévost, président de la section de Rouen de la Croix-Rouge Française ; le docteur Cauchois, délégué départemental et M. Samson, délégué local du Secours National, et les membres du comité.

MM. Hempel, maire de Saint-Étienne-du-Rouvray ; Lozay, maire de Petit-Quevilly ; Quetteville, maire de Grand-Quevilly ; Ruquier, maire de Oissel.

On remarque également de très nombreuses délégations représentants les cheminots allemands, les représentants des sociétés locales, les délégués du Comité ouvrier du Secours Immédiat, etc.

La cérémonie officielle

C'est ensuite la cérémonie officielle. Devant la chapelle, une estrade a été dressée, à la droite de laquelle se massent les notabilités, cependant que les familles se groupent de l'autre côté.

Le long des murs, des centaines de couronnes, des gerbes innombrables, ont été apportées par des mains amies. On remarque celles de la S.N.C.F., de M. le Préfet de la Seine-Inférieure, de la ville de Sotteville, du personnel du dépôt « À leurs camarades morts victimes du devoir »...

Le premier, M. Lemerancier prend la parole. Il décrit sobrement la terrible matinée où ses amis ont trouvé la mort : Nos chers camarades, dit-il, travaillaient pour pouvoir alimenter le mieux possible la femme et les petits ; ils avaient devant les yeux le moment où, la carrière terminée, ils pourraient en famille se reposer et profiter un peu de leur dur labeur.

Nous nous inclinons très respectueusement devant ces tombes ouvertes trop tôt, devant des familles douloureuses, des enfants en larmes. Nous nous rappellerons ces heures cruelles, et nous voulons croire que ces sacrifices humains ne seront pas vains et que les hommes comprendront enfin qu'il est plus profitable pour tous, plus humain surtout, de penser à travailler pour soulager plutôt que pour détruire.

M. Le Clerc du Sablon prononce ensuite quelques paroles d'adieu et souligne que la S.N.C.F., s'il lui est impossible, hélas ! d'apaiser les douleurs suscitées par l'atroce tragédie, fera du moins tout son possible pour calmer les souffrances matérielles infligées par la disparition du chef de famille.

L'instant est particulièrement poignant en sa simplicité dépouillée. De la foule immense et recueillie, qui se presse sur la vaste esplanade, ne montent ni un bruit ni un murmure. Seuls, autour de la petite tribune où successivement les deux orateurs ont parlé, des sanglots éclatent, impossibles à réprimer. On apporte des chaises : des femmes défaillent ; des hommes pleurent sans un mot, sans un cri, et l'on voit des visages burinés, halés par le soleil et le grand air, sur lesquels silencieusement coulent des larmes qu'un revers de main vient de temps à autre essuyer.

Et au moment où les deux orateurs soulignent le sort tragique de ces ouvriers frappés à leur poste de labeur, véritables martyrs civils du travail, une émotion intense semble sourdre de la foule muette.

La cérémonie religieuse

Puis, alors que cinq corbillards partent directement pour le cimetière, M. le chanoine Depardé, curé de Notre-Dame de l'Assomption, assisté de MM. Les chanoines Quilan, curé de Saint-Vincent de Paul et Lemaire, ainsi que des vicaires des paroisses sottevillaises, vient procéder à la levée des corps qui, au nombre de vingt-et-un, sont transportés à l'église voisine.

Ce sont les camarades de travail des défunts qui, de leurs bras, transportent les cercueils jusque dans le chœur, à peine assez grand pour les contenir tous. Les notabilités prennent place au premier rang des chaises ; les familles se massent derrière elles, et autour du chœur, mais l'église, elle, est trop exigüe et des centaines de personnes doivent rester dehors.

La cérémonie est présidée par Mgr Petit de Julleville, archevêque de Rouen, assisté de M. le vicaire général Cahard et de M. le chanoine Tamigi, directeur du Bulletin religieux.

La messe est dite par M. le chanoine Quilan. Avant l'absoute, Mgr Petit de Julleville s'adressant aux familles, leur offre ses paternels encouragements ; il recommande ensuite à toute l'assistance de prier pour que l'heure de l'entente et de la paix arrive prochainement. Après l'absoute, M. le chanoine Depardé, en termes élevés, remercie la foule. Puis M. le chanoine Quilan conduit les corps qui vont reposer dans le cimetière sottevillais.

Il convient de noter la parfaite ordonnance de cette triste cérémonie. Le service d'ordre fut assuré avec la précision de la discrétion qui convenait par M. Féraud, commissaire de police, et son personnel, ainsi que par l'adjudant Cohou, commandant les brigades de gendarmerie de Sotteville.

À ROUEN

À Rouen, l'émotion soulevée par la lenteur avec laquelle on a procédé au déblaiement des décombres et au sauvetage des cadavres n'est point près de s'éteindre.

Qu'on nous entende bien : le dévouement des sauveteurs et notamment le courage individuel des membres de la défense passive, n'est nullement mis en cause, mais l'organisation générale s'avéra lamentablement défectueuse. Tout aurait dû être prévu à l'avance ; or, non seulement aucune mesure pratique n'avait été arrêtée, mais encore le cruel avertissement du 17 août ne servit de rien, il est certain que si différents quartiers de la ville avaient été affectés à des entrepreneurs spécialisés, munis du matériel nécessaire et placés sous le commandement d'un chef unique, le nombre des victimes que nous déplorons aurait été moins élevé.

Nous ne savons quel service est responsable de cette carence, mais il y en a certainement un, à moins que les insuffisances que nous avons pu tous constater ne soient le fait, une fois encore, du manque de liaison que nous déplorons depuis si longtemps. Il serait inadmissible qu'après tant de deuils, de souffrances et de douleurs, de pareils faits se produisent à nouveau.

Nous demandons énergiquement aux pouvoirs publics – au seuil de la quatrième année de guerre – de prendre toutes les mesures nécessaires et de les faire connaître à la population afin de la rassurer. On évitera ainsi peut-être ce spectacle tragique qui nous fut offert rue Charles-Lenepveu, où un de nos camarades, ancien combattant des deux guerres, prisonnier libéré l'an dernier, est resté à demi enseveli dans sa cave pendant cinq heures avant d'expirer, alors qu'il eût peut-être pu être sauvé.

On évitera peut-être aussi le spectacle lamentable d'un enfant revenant pendant des heures et des heures devant la maison où il sait que son père et sa mère sont morts écrasés.

Nous avons vu, de nos yeux vu, des gens tenter de déblayer avec leurs seules mains, pierre par pierre, une maison, avec pour seul moyen de transport un seau ou une cuvette.

Nous savons bien qu'il est des cas où il faut agir prudemment et où les éboulements sont à redouter (nous croyons même savoir qu'en certains endroits – et c'est encore là une preuve d'une organisation inexistante – un sauveteur a été tué et deux ou trois de ses camarades blessés par un nouvel éboulement) mais il est profondément regrettable que des grues, qui sont paraît-il disponibles n'aient pas été amenées à pied d'œuvre et aussi de voir que personne n'a su organiser, réglementer, canaliser les bonnes volontés individuelles qui s'offraient à chaque pas et que l'on repoussait comme inutiles.

À l'occasion du bombardement du 5 septembre, Rouen si cruellement frappé, a donné en outre le lamentable spectacle d'une ville où aucune organisation n'était prévue pour remédier au désastre. La population ne tolérerait pas que pareil fait puisse se reproduire.

LA NAVALE FRANÇAISE DU DÉCLIN À LA RÉSURGENCE ?

24



50^{ème} anniversaire du désarmement du France L'exposition de notre Institut poursuit sa route

Le vernissage de notre exposition a eu lieu le 30 août dernier au cercle Franklin au Havre. Elle a ensuite été présentée au public de la fête de l'Humanité Normandie à Rouen les 16 et 17 Novembre. Elle sera visible prochainement à Dieppe...

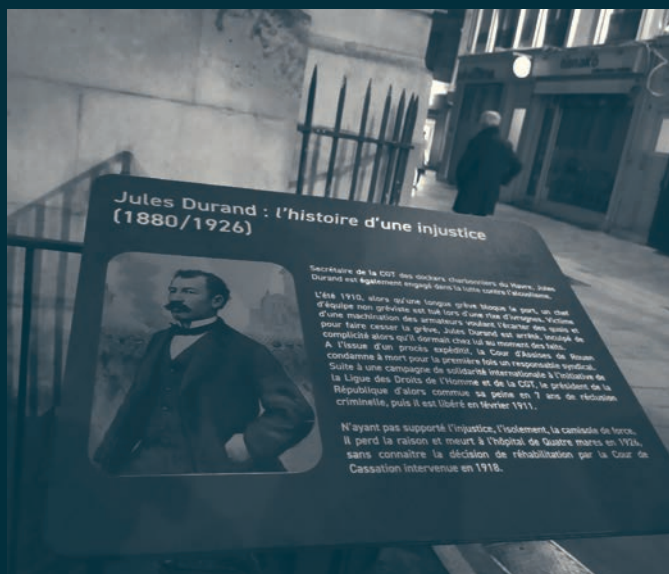
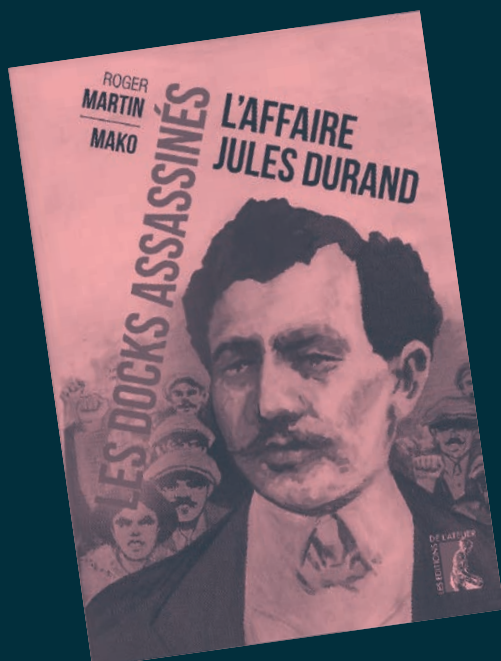
En soulignant qu'il y a 50 ans, le désarmement du paquebot Le France correspond au début de la casse de notre industrie de la réparation et de la construction

navale, nous ne nous inscrivons pas dans la nostalgie du passé, bien au contraire, notre exposition est tournée vers l'avenir. Elle vise à interpeller tous les politiques et tous les industriels pour qu'ils fassent en sorte de relancer une filière indispensable à la réindustrialisation de notre pays. A Dieppe, au Havre, à Rouen, nous avons les outils pour cela avec la nécessité de s'appuyer sur un plan approprié d'une formation professionnelle adaptée.

Conception réalisation : Jean-Louis Jégaden, Alain Bozec, Pierre Lebas, Jacky Maussion, Jacques Defortescu, Luc Bourlé, William Delannoy, Didier Le Grain, Joël Duramé.

Vidéos réalisées par FOX 21. Didier Huguenin, Marlène Huguenin, Serge Fouché.

UNE PLAQUE COMMÉMORATIVE « JULES DURAND » À ROUEN



25

La plaque commémorative à proximité du palais de justice de Rouen.

Une centaine de militantes et militants et responsables syndicaux, associatifs, citoyens et politiques, se sont réunis le lundi 25 novembre dernier devant le palais de justice de Rouen, afin de dévoiler la plaque commémorative du crime judiciaire dont le secrétaire du syndicat CGT des charbonniers du Havre, Jules Durand fut la victime.

Ce dernier, condamné à mort le 25 novembre 1910, sera reconnu innocent le 15 juin 1918. Les mauvais traitements et l'injustice ont eu raison de son état de santé mentale, enfermé à l'asile de Sotteville-lès-Rouen depuis de nombreuses années, Jules Durand décède le 20 février 1926, il avait quarante-cinq ans.

Une délégation des syndicats des ouvriers dockers du Havre et de Rouen était présente, ainsi que plusieurs responsables CGT, dont Handy Barré de l'Union locale de Rouen et Christophe Callay de l'Union départementale. Sylvain Brière et Christine Leclerc représentaient l'Institut CGT d'Histoire Sociale de Seine-Maritime. On notait également la présence de John Barzman, président de l'association Maitron Normandie et de

Pierre Louvard, responsable du collectif CGT des travailleurs sans-papiers.

Le député communiste du Havre, Jean-Paul Lecoq, la députée socialiste de Rouen, Florence Hérouin-Liautey, et le président du tribunal de Rouen signifiaient la dimension universelle du droit syndical. Nicolas Mayer-Rossignol, maire de Rouen, madame la petite fille de Jules Durand, Lionel Lerogeron pour la confédération de la CGT, Patrick Le Moal des « Amis de Jules Durand », Yvon Miossec, du collectif de défense des libertés fondamentales, ont pris successivement la parole.

Des plaques existent au Havre, à Paris, mais aussi au Centre hospitalier du Rouvray où Jules Durand fut interné. 130 ans, le souvenir de Jules Durand reste toujours aussi vif. Le combat pour la justice et la liberté est indissociable des droits de l'homme.

André Delestre

PETIT-QUEVILLY, CAPITALE FRANÇAISE DE LA FERMETURE ECLAIR (1924-1989).

26



Atelier de fabrication. Photo B.Lefevbre, Archives départementales.

Accueil de l'exposition. Photo A. Delestre

Une exposition conçue et réalisée par Michel Croguennec, archiviste de la ville de Petit-Quevilly, avec la collaboration active de notre Institut, a été présentée à la médiathèque François Truffaut. Le vernissage a eu lieu le 6 décembre dernier suivi d'un débat le 12 décembre.

Parmi les indices qui permettent de mesurer la popularité d'un produit, le nom de son fabricant demeure le plus remarquable. Le velux, le sopalin, le caddie, le frigidaire, le kleenex... Dans ce panthéon des marques figure la fermeture à glissière produite par l'entreprise Eclair fondée à Rouen en 1924. Pendant 70 ans, l'entreprise quevillaise s'impose comme le leader de cette industrie. A l'apogée de son activité, dans les années 60, l'usine emploie jusqu'à 1500 salariés, majoritairement des femmes. Victime de la concurrence asiatique et de mauvais choix stratégiques, l'usine ferme définitivement ses portes en 1989. Si le berceau historique de la fermeture Eclair a aujourd'hui disparu, la marque qui a elle seule vaut de l'or, va poursuivre sa carrière. Depuis 2001, propriété du groupe allemand Prym, le produit est dorénavant fabriqué en Tunisie.



HOMMAGE À PIERRE LARGESSE, VICE-PRÉSIDENT DE NOTRE INSTITUT

Pierre Largesse durant sa conférence
« Pour saluer Jaurès ». Archives IHS CGT 76.

27

**A 98 ans, Pierre Largesse, notre camarade, notre ami, est parti.
A pas comptés, les mains croisées dans le dos (comme toujours).
Nous sommes profondément tristes.**

Pierre était un militant cégétiste, communiste. Un militant passionné d'histoire.

Adolescent, il participe à des distributions clandestines de tracts contre les nazis, le STO, le régime de Vichy. Il a 16 ans quand, en 1942, son père est fait prisonnier. Il doit alors travailler pour aider sa mère. Il entre au service municipal d'électricité à Elbeuf où il terminera sa carrière en 1981.

Il adhère à la CGT en 1944, au PCF en 1946 et il milite vraiment selon sa propre expression. En fait, il a une activité dense, au cœur de l'UL d'Elbeuf. Il s'enrichit du militantisme de proximité, et à la retraite, encouragé par Claude Mazauric, il suit des cours d'histoire contemporaine à l'Université de Rouen.

Reconnu comme historien du mouvement ouvrier régional, président-fondateur de la Société d'Histoire d'Elbeuf, il s'attache à donner à connaître à ses camarades l'histoire sociale, celle de leur classe. Il dit œuvrer « au service des militants qui sont dans l'action aujourd'hui ».

Il est de ceux qui, en 1996, créent notre Institut, il en était le vice-président. Par son érudition, sa sagesse et sa gentillesse, il a marqué une génération de militants du réseau des IHS. Présent dans les colloques, rédacteur pour les Cahiers de l'IHS, de notre revue le fil rouge.

Toujours dans la réflexion, Pierre était du bois de ceux qui savent écouter les autres et partager avec eux. Pendant près de 25 ans il a beaucoup apporté au rayonnement de notre Institut.

Nous adressons à son épouse Liliane, à ses enfants, à tous ses proches, amis et camarades, nos plus sincères et fraternelles condoléances.

Ses obsèques ont eu lieu le 6 décembre 2024 à Petit-Quevilly.

Vous trouverez sur notre site ihscgt76 l'hommage rendu par Jacky Maussion, président de notre Institut.

Nous vous conseillons aussi le visionnage du documentaire réalisé en 2019 par Jean-Luc Weber qui lui était consacré



Pour vos locations de vacances d'hiver

-5%
Code Promo
IHS CGT 76

02 35 21 69 63