

LA RÉPRESSION DES SYNDICATS EN FRANCE. AVANT, PENDANT ET APRÈS LES « ANNÉES NOIRES »

Christian Chevandier
Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Deux plans cinématographiques symbolisent la répression dont ont été victimes les cheminots lors du deuxième quart de siècle. Tous deux mettent en scène l'exécution par des soldats allemands de cheminots otages ou soupçonnés d'avoir été auteurs de sabotages. Le premier a été tourné juste à l'issue de la guerre par René Clément pour le film *Bataille du Rail*, épopée héroïque de la Résistance des cheminots. Le second correspond à la perception qu'avait le cinéma américain de la Résistance française et se trouve dans *Le Train*, film de Frank Openheimer qui a confié le rôle du héros à Burt Lancaster. La réalité avait déjà dépassé la fiction, avec la massacre d'Ascq, dans la banlieue de Lille, où les SS ont tué 86 personnes, dont 22 cheminots, dans la nuit du 1^{er} au 2 avril 1944, et d'autres exactions. Mais ces crimes de guerre sont d'une autre nature que la répression qui a, ces années-là, frappé les travailleurs du rail et leurs organisations syndicales. Elle doit être placée dans un *continuum* qui, englobant les années d'avant-guerre et celles qui ont suivi la Libération, laisse la place à deux acteurs essentiels, les autorités de l'Etat mais aussi les directions ferroviaires, que ce soit celle des grandes compagnies privées (ou du réseau de l'Etat) avant la nationalisation des chemins de fer en 1937 ou, à partir de 1938, la SNCF.

I Répression sous la IIIe République

Une vieille histoire

Le personnel des chemins de fer a participé aux révolutions françaises du XIXe siècle, le Printemps des peuples en 1848¹ puis la Commune en 1871². En 1848, les sociétés ferroviaires étaient encore nombreuses et dispersées, alors que la politique du Second Empire (1852-1870) a abouti à une concentration en 6 grandes compagnies, dont 5 convergeaient à Paris. Après la répression de la Commune de Paris, le plus important massacre commis dans cette ville (l'armée y a tué en une semaine environ 20 000 Parisiens, surtout des artisans et des ouvriers), les débuts de la Troisième République ont été marqué par une décennie de sidération, puis l'organisation croissante du mouvement ouvrier. C'est dans le cadre de la législation mise en place par le Second Empire, notamment la loi de 1864 qui autorise la cessation concertée du travail, et par la Troisième République, particulièrement la loi de 1884 qui rend légales les organisations syndicales, que le syndicalisme se développe dans les chemins de fer.

C'est en août 1890 qu'est créée la Chambre syndicale des ouvriers et employés de chemins de fer qui regroupe vite 11.500 travailleurs du rail, surtout à Paris. Mais elle peine dans un premier temps à regrouper des travailleurs de différentes spécialités, les ouvriers des Ateliers préférant longtemps rester affiliés au syndicat des métallurgistes et beaucoup de mécaniciens et chauffeurs s'étant dotés d'organisations spécifiques comme le Syndicat

¹ Jeanne GAILLARD, « Les usines Cail et les ouvriers métallurgistes de Grenelle », *Le Mouvement social*, n°33-34, janvier 1960, p.35-53

² Jacques ROUGERIE, « Composition d'une population insurgée. L'exemple de la Commune », *Le Mouvement social*, n°48, juillet-septembre 1964, p.31-47.

général professionnel des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de machines à vapeur de France et Algérie. En dépit de cette situation de division, la Chambre qui devient lors de son congrès d'avril 1895 le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des Colonies joue un rôle important au niveau interprofessionnel et participe même largement à la création en décembre 1895 de la Confédération générale du travail (CGT) dont à laquelle elle fournit le son secrétaire général, Lagailse, tandis que des militants de premier rang comme Eugène Guérard forment un premier exécutif confédéral après le congrès constitutif de Limoges³.

La dernière décennie du XIXe siècle, la première du syndicalisme ferroviaire français, est marquée par des grèves qui se déroulent dans des conditions d'une dure répression. L'exemple le plus significatif est peut-être celui des ateliers de réparation de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée à Oullins, dans la banlieue de Lyon. La compagnie prévoit à la fin des années 1880 d'y concentrer l'ensemble de ses capacités de construction mécanique et de réparation et y a déjà transféré les ateliers des Voitures d'Arles. Mais, en 1891, une grève dans les chemins de fer a lieu à Paris, notamment parmi les employés de la Compagnie d'Orléans : si les ouvriers d'Oullins n'y participent pas, empêchant le mouvement de se déclencher dans la région de Lyon et contribuant fortement à son échec dans l'ensemble du pays, ils n'en sont pas moins en train de créer un syndicat d'autant plus fort qu'il n'a pas été touché par la répression qui a suivi la grève. Pourtant, la Compagnie, dans un contexte provoqué de rumeurs de licenciements et de fermeture, décide d'abandonner le projet de regroupement par crainte d'un syndicat fort. C'est du moins ce qu'explique Gustave Noblemaire, son directeur : « Il n'y a pas eu de grève, on a même désapprouvé la grève de Paris. Mais les termes mêmes de cette désapprobation montraient qu'on la désapprouvait surtout parce qu'on la considérait comme prématurée⁴. »

Les dernières années du XIXe siècle et les premières du suivant sont marquées par une mobilisation certes inégale mais d'autant plus remarquable que le Syndicat national est infiltré par la police. Ainsi, en 1898, une « commission spéciale secrète de la grève » est mise en place pour organiser l'action dans l'ensemble du pays, chaque compagnie étant représentée par un membre. Mais il y a un indicateur de police dans cette commission secrète et les autorités ont beau jeu de déjouer les modalités de déclenchement de cette grève qui ne peut avoir lieu⁵. C'est pourtant ces années-là que le groupe social des travailleurs des chemins de fer se forge véritablement une identité commune et le syndicalisme en est le plus fort ciment. Le signe le plus tangible en est l'usage en cette fin de siècle du mot « cheminot » pour désigner tous les travailleurs des chemins de fer⁶. « Hardi les cheminots ! Ne foirez pas ! » prêche dans son numéro 3 juillet 1898 le journal anarchiste *Le Père Peinard*.

Il faut attendre l'année 1910 pour qu'ait lieu la première grande grève dans les chemins de fer, d'autant plus intéressante que le monde syndical français est alors largement influencé par les anarchistes et les syndicalistes d'action directe qui perçoivent l'organisation syndicale comme pouvant être la base de l'organisation de la société⁷. Or, dans le cadre d'une

³ Elie FRUIT, *Les syndicats dans les chemins de fer en France (1890-1910)*, Paris, Editions ouvrières, 1976.

⁴ Christian CHEVANDIER, « Quand le PLM annonçait la fermeture d'un atelier parce que ses ouvriers n'avaient pas fait grève : Oullins 1891 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°3, automne 1990, *Mouvement social et syndicalisme cheminot*, p.21-36 (reproduction de la lettre du directeur p.34-35).

⁵ Georges RIBEILL, « La police et les syndicats de cheminots (1890-1914). », Société d'Histoire de la Révolution de 1848 et des Révolutions du XIXe siècle, *Maintien de l'ordre et Polices en France et en Europe au XIXe siècle*, Paris, Créaphis, 1987.

⁶ Christian CHEVANDIER, *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002, p. 7-9.

⁷ Jacques JULLIARD, *Fernand Pelloutier et les origines du syndicalisme d'action directe*, Paris, Le Seuil, 1971.

grève générale, l'activité ferroviaire est stratégique dans la mesure où son arrêt entraverait largement la production. Le même intérêt est d'ailleurs porté pour des semblables raisons aux industries de l'énergie. Ce mouvement se situe à un moment où au sein du mouvement ouvrier la contradiction est forte entre des conceptions assez élitistes du syndicalisme et une syndicalisation de masse⁸. Déclenché localement, il s'étend rapidement sur la revendication des « cent sous », les cinq francs⁹ minimums demandés comme salaire quotidien pour tout agent des chemins de fer. La grève est largement suivie, notamment par ceux qui gagnent plus que cette somme-là¹⁰, antécédent lointain de cette « grève altruiste » perceptible au début du siècle suivant¹¹. Outre le patronat ferroviaire, les cheminots doivent alors affronter un gouvernement hostile et efficace, à la tête duquel se trouve Aristide Briand, et qui connaît fort bien le syndicalisme d'action directe pour en avoir été longtemps proche. Il a donc pris ses précautions et étendu en juillet 1910 les possibilités de mobilisation en temps de paix de tous les agents âgés de moins de 61 ans par un décret. C'est ce qui lui permet de mobiliser les cheminots dès que la grève s'étend et de faire intervenir l'armée dans les sites ferroviaires. Le *Journal officiel* publie le 12 octobre, deux jours après le début de la grève, l'ordre d'appel pour 21 jours à partir du 13 octobre pour les agents de la Compagnie du Nord. Le lendemain, ce sont ceux de l'Etat, du PLM, du Paris-Orléans, de l'Est, et le 14 ceux du Midi. Nombreux sont les cheminots qui refusent cette mobilisation, prenant alors le risque d'être considérés comme déserteurs, mais la grève, en dépit de son ampleur, échoue et se termine en moins de dix jours.

Très vite, dès le premier jour de la grève à la Compagnie du Nord, des sanctions frappent les grévistes. Ainsi, parmi les 45.000 travailleurs de cette Compagnie, qu'ils soient révoqués ou congédiés, ce sont 451 agents commissionnés, 429 agents classés et 282 agents à la journée qui perdent leur emploi¹². C'est là où la mobilisation est la moins forte que le patronat réprime le plus. Dans l'ensemble du pays, pour 43.521 grévistes, il y a à peu près 3.000 révocations, dont 1925 sont définitives, soit un révoqué pour 23 grévistes. Cette répression touche particulièrement Paris et sa banlieue. Les Compagnies se débarrassent ainsi des syndicalistes les plus engagés et comme des agents anciens sont remplacés par de nouveaux embauchés, moins bien payés, tandis que la révocation dispense le patronat de verser une pension de retraite, l'affaire n'est pas mauvaise pour le patronat ferroviaire. La mémoire du groupe social est profondément marquée par cette répression, d'autant que de véritables cérémonies sont mises en scène à l'occasion de la non-rentree des révoqués. Pendant quatre ans, jusqu'à la guerre, le mouvement de 1910 est omniprésent, évoqué sans cesse¹³.

Dix ans plus tard, les chemins de fer sont au centre d'un autre mouvement, plus considérable encore puisqu'il s'agit de la principale occasion d'évoquer une situation révolutionnaire en France aux lendemains de la Révolution russe à un moment où elle apparaît comme une véritable possibilité et que rares sont les personnes aussi lucides que

⁸ Patrick COGNASSON, « Au-delà du clivage entre révolutionnaires et réformistes, le développement d'un syndicalisme de masse à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, des origines à la grève de 1910 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°3, automne 1990, *Mouvement social et syndicalisme cheminot*, p.37-47.

⁹ Le sou correspond à cinq centimes de franc.

¹⁰ Christian CHEVANDIER, *Cheminots en usine, les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1993, p. 204-209.

¹¹ Stéphane SIROT, *Les syndicats sont-ils conservateurs ?*, Paris, Flammarion, 2008.

¹² François CARON, « La grève de 1910 », *Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse*, Paris, Mouton, 1974, p.211.

¹³ Atsushi FUKASAWA, « Le syndicalisme cheminot français et l'idée de nationalisation des chemins de fer, des origines à 1914 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°3, automne 1990, *Mouvement social et syndicalisme cheminot*, p.55-73.

Boris Souvarine, capable d'expliquer à Lénine que les Français sont trop las de la guerre pour faire la révolution¹⁴. Cet autre mouvement se situe également dans un contexte de lutte interne au sein du syndicalisme où les « réformistes¹⁵ » dirigent la confédération CGT tandis que les « révolutionnaires » sont à la tête de la Fédération CGT des cheminots (nouvelle appellation de l'ancien Syndicat national). C'est ce qui amène un des responsables confédéraux, le métallurgiste Alphonse Merrheim à s'écrier lors d'une réunion : « Toutes les forces à lancer sont lancées, la Fédération veut le suicide de la CGT. Elle se suicidera mais les cheminots en porteront la responsabilité¹⁶. » Ainsi, en cette année 1920, après des grèves importantes dont celle du mois de février où les cheminots obtiennent satisfaction, ils se lancent à l'occasion du Premier Mai dans un mouvement très fort, qui dure plusieurs jours et auquel participent près de 40% d'entre eux, ponctué d'incidents de toutes sortes dont de bagarres avec des non-grévistes, la police, l'armée et tandis que, hors des chemins de fer, une partie des opposants à la grève s'intéresse à l'expérience des groupes de chocs antisyndicaux tels qu'ils se manifestent en Allemagne¹⁷.

Le pouvoir politique n'hésite et joue habilement la carte de la répression : le jeudi 6 mai, le président du Conseil Alexandre Millerand fait parvenir aux préfets une circulaire pour qu'ils opèrent les « arrestations nécessaires. » Mais ce sont, encore, les compagnies qui parachèvent la répression : au lendemain du mouvement, 8,8% des grévistes, 3,8% de l'ensemble des cheminots sont révoqués, radiés des cadres, congédiés ou mis à la retraite d'office¹⁸. » A plus de 18.000, ils sont bien plus nombreux que les 2.500 révoqués de 1910. Alors que la situation économique fait qu'ils n'ont de fait aucun mal à retrouver un emploi dans un pays saigné par la Grande Guerre, l'existence de groupes de révoqués entretiendra pendant une décennie et demi le souvenir de ces hommes victimes de l'acharnement du patronat ferroviaire, mais elle soulignera également les conséquences négatives que peut avoir un conflit pour ceux qui y participent.

Autre effet, l'image d'une corporation combattive est confirmée, après le mouvement de 1910, par les grévistes de 1920. Elle apparaît même dans les albums pour enfants et c'est ainsi qu'en 1920 les aventures de Bécassine l'amènent à prendre le train et à être confrontée aux cheminots et à leur syndicat. Lorsque, bloquée en rase campagne par une machine inappropriée, elle joue de malchance : le mécanicien (le « terrible Lerouge », dont l' « acolyte [est] son chauffeur, Lenoir ») pourrait bien arranger tout cela, mais il n'en est pas question : « Si je voulais !... Mais je ne veux pas. Vu que je suis un homme libre conscient et syndiqué... S'pas Lenoir ?-J'comprends, Lerouge. –Alors mon syndicat m'a commandé de m'occuper de ma locomotive et de rien d'autre. Un homme conscient, syndiqué et libre obéit à son syndicat. S'pas Lenoir ?-J'comprends, Lerouge. » Et si un « vieux petit monsieur »,

¹⁴ Annie KRIEGER, *Aux origines du communisme français, 1914-1920*, Paris-La Haye, Mouton, 1964.

¹⁵ Nous savons que ces termes sont artificiels et correspondent surtout à des postures. Ainsi, en dépit d'une réputation plus radicale, le groupe social des cheminots est sans aucun doute réformiste, dans la mesure où il porte notamment par son organisation syndicale de véritables réformes comme l'unification des conditions de retraites dans les grandes compagnies de chemins de fer, notamment par des textes de loi adoptés ces années-là (en 1909 et 1911).

¹⁶ Nicholas PAPAYANIS, *Alphonse Merrheim, the Emergence of Reformism in Revolutionary Syndicalism*, Dordrecht/Boston/Lancaster, Martinus Nijhoff, 1985, p.138.

¹⁷ Dans les archives d'une préfecture où sont classés les documents relatifs à la grève de 1920, une note de 9 pages est intitulée « Au sujet de l'organisation en Allemagne d'une garde civique (*Einwohnerwehr*) et des troupes techniques (*Technische Nothilfe*) pour l'exploitation des services d'intérêt général en cas de grève », Archives départementales du Rhône, dossier 10MPC67.

¹⁸ Georges RIBEILL, *Le Personnel des Compagnies de chemins de fer, t.2, Les cheminots en guerre, 1914-1920, Les métamorphoses d'une corporation*, Paris, CERTES-ENPC, 1988, p.295-299.

ingénieur et voyageur, répare le frein, Lerouge refuse de partir avec sa locomotive : « Moi, je ne marche pas. J'ai fait mes huit heures. Mon syndicat m'a commandé de ne jamais travailler plus de huit heures¹⁹. »

Le Front populaire

Dans les chemins de fer, l'entre-deux-guerres est marqué par les suites de 1920. La première conséquence est la scission entre la Fédération CGT et une nouvelle Fédération CGTU (« U » pour unitaire), d'abord proche des syndicalistes d'action directe puis vite dirigée par les communistes : « Ce qu'il faut maintenant, c'est expliquer aux cheminots le rôle des différentes organisations et les raisons qui ont fait que nous avons rompu²⁰. » C'est aussi après la Première Guerre mondiale qu'est créé un syndicat chrétien affilié à la toute nouvelle confédération CFTC, qui dans un premier temps relève plus du patronage que du syndicat, les réunions ayant lieu communément dans les locaux paroissiaux et parfois sous la présidence d'un curé. En dépit des velléités de la base consciente du handicap que constitue cette division, il faut attendre le milieu des années 1930, les suites de l'émeute de février 1934 et le retournement de la politique de la IIIe Internationale pour que les fédérations CGT et CGTU se réunissent lors du congrès de décembre 1935²¹. Deux secrétaires se trouvent à sa tête, pour les ex-confédérés Jean Jarrigion et pour les ex-unitaire Pierre Sémard, ancien secrétaire général du Parti communiste français écarté au moment où le Komintern voulait éloigner les militants d'origine syndicaliste révolutionnaire des instances de direction²².

Après la victoire électorale au printemps 1936 des partis de gauche rassemblés dans une alliance dite de Front populaire, et alors que le gouvernement dirigé par le socialiste Léon Blum se met en place, une vague de grèves sans précédent (mais pas sans postérité : la vague de grèves –notamment mais pas seulement en 1953, en 1968 et en 1995- deviendra une spécificité de la lutte sociale en France) amène d'importants progrès sociaux : semaine de travail réduite à 40 heures, deux semaines annuelles de congés payés, etc. En dépit des velléités de certaines réunions, les travailleurs des compagnies ferroviaires s'en dispensent, notamment parce que le Parti communiste, assez fort dans ce milieu, craint que la situation ne devienne plus révolutionnaire. « Les secteurs où éclatent les grèves, les constructions mécaniques et aéronautiques de la région parisienne notamment, sont parmi les moins syndiqués et le Parti communiste y est faible. En revanche, des professions fortement syndiquées, où les cellules communistes sont plus nombreuses, comme les chemins de fer, restent en dehors de la grève²³. »

Deux lois marquent pourtant, pour le personnel des chemins de fer, le temps du Front populaire. Il y a d'abord la loi d'amnistie du 12 juillet 1937 qui instaure une commission tripartite afin de décider en dernière instance de la réintégration des cheminots révoqués après les grèves de 1920, ce qui amène le périodique de la Fédération CGT à titrer : « L'organisation des cheminots révoqués a vécu²⁴. » L'autre mesure, la nationalisation, transforme la nature

¹⁹ *Les cent métiers de Bécassine*, Paris, Gauthier et Languereau, 1920, p.9-11 et 14-19, et Pascal ORY, « La France de Bécassine », *L'Histoire*, n°10, 1979, p.82-83.

²⁰ Compte-rendu de la réunion générale du syndicat CGTU des cheminots d'Oullins, 15 novembre 1933, Archives de l'Institut CGT d'histoire sociale Rhône-Alpes.

²¹ Joseph JACQUET (dir. de), *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Paris, Editions sociales, 1967.

²² Philippe Robrieux parle à son propos de « gauchiste sentimental » ; voire dans la notice biographique qu'il lui consacre dans son *Histoire intérieure du Parti communiste*, tome 4, Paris, Fayard, 1984, p.496-500.

²³ Antoine PROST, « Le PC et Léon Blum face aux grèves de 1936 », *Sciences humaines*, hors-série n°18, 1997, *L'histoire aujourd'hui*, p.11.

²⁴ *La Tribune des cheminots*, 1^{er} décembre 1936.

économique du chemin de fer en France. Elle se révèle sous le Front populaire comme une nécessité, dans le domaine économique puisque les compagnies privées ne parviennent pas à rentabiliser des réseaux aux investissements considérables mais aussi pour l'aménagement du territoire dans la continuité de ce qui a été fait lors des premières décennies de la troisième République. Le 2 juillet 1937, le Sénat vote une loi de délégation de pouvoir qui contraint le cabinet Chautemps à réorganiser à court terme les chemins de fer. Le 31 août 1937 est publié le décret portant création de la Société nationale des chemins de fer (SNCF), nationalisation sans expropriation où les anciennes Compagnies détiennent 49% du capital de la nouvelle société tandis que leurs représentants sont de droit membres du conseil d'administration, avec ceux de l'Etat, du personnel ainsi que quelques personnalités.

C'est après la fin du Front populaire, du fait du renversement d'alliance du Parti radical, organisation de notables très attachée à la propriété privée et qui formait une alliance avec les partis socialiste (SFIO) et communiste (PCF), que les cheminots et leur syndicalisme sont, pour la première fois dans les années 1930, confrontés à la répression. Le syndicalisme cheminot paraît pourtant vigoureux en cette fin d'année 1938, alors qu'un travailleur du rail sur trois est syndiqué à la CGT. Le 12 novembre, le ministre des Finances Paul Reynaud prend une série de décrets-lois qui remettent en cause les acquis de l'été 1936. A la SNCF, la semaine de travail de cinq jours de huit heures est supprimée de telle manière que les conditions de travail peuvent être aggravées par rapport à celles qui existaient au temps des Compagnies. La Fédération des cheminots puis confédération CGT lancent le vendredi 25 un mot d'ordre de grève pour le 30. Le gouvernement riposte sur le champ et envoie aux cheminots un ordre de réquisition qui les oblige légalement à être présents. Le dimanche, des employés de bureau viennent travailler pour établir pour chaque agent un ordre individuel, signé de l'autorité militaire.

Le 30 novembre 1938, l'armée est présente dans les gares, les dépôts, les ateliers : à Lyon les troupes coloniales, à Chambéry les chasseurs alpins, à Paris la garde mobile. « Les soldats [sont] armés et munis de cartouches. Les cheminots qui pénétr[ent] sur le territoire du chemin de fer [sont] questionnés, filtrés, menacés²⁵. » Quelques arrêts de travail ont bien lieu dans des sites ferroviaires, à Carnoules, Nîmes, Badan, Dunkerque, Nice, Aulnoye, Givors et Miramas, mais le plus grand nombre parmi les cheminots va travailler, un peu honteux. Le désarroi et l'impression d'impuissance font de cette journée une des plus sombres de l'histoire du syndicalisme français²⁶. Toute manifestation d'opposition est réprimée et 5.000 punitions, du blâme à la rétrogradation, sont prononcées par diverses instances de la SNCF. Les leaders de la Fédération, Jarrigion et Sémard, sont poursuivis pour infraction à une très vieille loi sur les chemins de fer et perdent leur siège au Conseil d'administration de la SNCF. Il ne s'agit alors en rien d'une spécificité ferroviaire puisque le patronat licencie alors 15.000 travailleurs, jouissant d'une réelle revanche deux ans et demi après les grandes grèves de 1936. Dans les chemins de fer, c'est aussi le syndicalisme et les syndicalistes qui sont atteints. Deux ministres des Transports, avant et pendant l'Occupation, s'en féliciteront. De Monzie en janvier 1940 (« Ministre des Chemins de fer, je crois avoir réussi, depuis novembre 1938, à dégager de l'emprise communiste, la masse des cheminots affiliés à la CGT qui avaient accepté la tutelle moscoutaire. ») puis Berthelot, secrétaire d'Etat aux Communications du gouvernement collaborateur de Vichy (« Je n'ai pas oublié votre attitude du 30 novembre

²⁵ *La Tribune des cheminots*, 12 décembre 1938.

²⁶ Guy BOURDE, « La grève du 30 novembre 1938 », *Le Mouvement social*, n°55, avril-juin 1966, p.87-91 et Jacques KERGOAT, *La France du Front populaire*, Paris, La Découverte, 1986, p.284.

1938 lorsque après Munich les Soviets vous ont donné l'ordre de faire grève. Ce jour-là, refusant d'obéir, vous avez brisé le joug communiste²⁷. »)

II Guerre, répression et collaboration d'Etat

Un syndicalisme réprimé, encadré, dissident

Le pacte signé le 23 août entre l'Allemagne hitlérienne et l'URSS stalinienne modifie les rapports de forces internationaux et permet au *Reich* de se lancer dans une guerre. Il marque également profondément le mouvement ouvrier français, politique et syndical, et participe à l'éclatement du syndicalisme cheminot. Il est aussi à l'origine d'une répression impulsé par le gouvernement de la IIIe République contre les communistes suspectés d'être au service de la politique extérieure de l'URSS, donc *in fine* de son allié soviétique lorsque celui-ci attaque la Pologne que les deux vainqueurs se partagent. Malgré l'opposition des syndicalistes communistes, la commission administrative de la CGT condamne le pacte dès le 24 août. Le 2 septembre, lendemain de l'entrée des troupes allemandes en Pologne, une nouvelle réunion du bureau fédéral de la Fédération CGT des cheminots condamne le pacte et entérine ainsi le renversement de majorité²⁸. Le 28 septembre, la Fédération exclut les adhérents partisans du pacte et sa direction n'est plus assurée que par les ex-confédérés et Jarrigion en devient le seul secrétaire général²⁹. La division est à son comble et la Fédération dépose même une plainte pour détournement de fonds contre les deux principaux leaders ex-unitaires, Tournemaine et Sémard, parce qu'ils ont bloqué en banque une partie de son avoir. Mais ces divisions au sein du monde syndical ne doivent pas faire oublier le rôle joué par les autorités. Dès le début de la guerre, l'exercice du droit syndical est limité dans l'ensemble du monde du travail particulièrement et la SNCF n'est pas en reste. Le 27 octobre, un décret-loi annule les mandats des délégués élus du personnel remplacés par des représentants des syndicats, substituant ainsi la légitimité de l'organisation à celle de la désignation par les travailleurs et . Georges contribuant « à amplifier la centralisation du fonctionnement syndical, seuls quelques permanents des sièges fédéraux parisiens ayant la capacité de préparer les cahiers de revendication et d'engager des pourparlers avec la direction générale de la SNCF et sa direction du personnel³⁰. » Jean Jarrigion se réjouit de ces décisions : « Le rôle de l'organisation syndicale, loin de décroître, ne peut qu'aller grandissant³¹. » Accusé (à tort³²) par leurs adversaires, y compris au sein du mouvement syndical, de saboter l'effort de guerre par dévouement à l'Union soviétique, les cheminots communistes mènent un propagande pacifiste (mais non défaitiste) contre laquelle agit la police qui parfois perquisitionne, arrête, met à la disposition de l'autorité militaire des militants. Dans certains établissements de la SNCF, des cadres participent à cette action répressive. Ainsi, deux des

²⁷ Allocution reproduite in Christian BACHELIER, *La SNCF sous l'occupation allemande*, rapport, Institut d'Histoire du Temps Présent, 4 tomes, 1997, annexe 70.

²⁸ Dossiers constitués par la Fédération CGT pour la rédaction du livre dirigé par Joseph Jacquet, Institut fédéral d'histoire sociale, et par l'Union de la région Ouest (notamment circulaires 10 à 14, différents appels, résolutions, et comptes rendus), fond Paul Faure, Centre d'histoire sociale du XXème siècle.

²⁹ Sur le syndicalisme cheminot de la déclaration de guerre à la Libération, Georges RIBEILL, « Les chantiers de la collaboration sociale des Fédérations légales des cheminots (1939-1944) », *Le Mouvement social*, n°158, janvier-mars 1992, p.87-116.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *La Tribune des cheminots*, 1 novembre 1939.

³² Jean-Louis CREMIEUX-BRILHAC, *Les Français de l'an 40*, tome 2, *Ouvriers et soldats*, p. 272-276.

militants les plus actifs des Ateliers d'Oullins sont radiés début 1940 de l'affectation spéciale tandis qu'à Noisy-le-Sec, « le directeur du personnel a établi une liste des ouvriers considérés comme étant des communistes dangereux pour l'ordre national et dont il sollicite l'annulation de la demande d'affectation spéciale » pour 32 d'entre eux³³.

Après la défaite, et l'arrivée des troupes allemandes, en octobre 1940, les instances de la Fédération nationale des cheminots CGT se réorganisent et Roger Liaud succède à Jean Jarrigion, mais le véritable bouleversement a lieu à l'instigation du gouvernement et de la SNCF. Les confédérations interprofessionnelles (CGT et CFTC) sont dissoutes par le décret-loi du 16 août 1940, tandis que les fédérations, qui ont une base professionnelle, continuent à exister. Mais le directeur général de la SNCF, Le Besnerais, exige dans le cadre de la nouvelle législation sociale que la Fédération nationale, la Fédération des syndicats chrétiens et la Fédération des cadres aient des positions communes pour œuvrer avec la SNCF. Elles se rencontrent à la fin de l'été et mettent en place un Comité d'organisation syndicale, « expression unitaire aux sommets pour trois fédérations³⁴. »

Le secrétaire fédéral depuis 1940, Mentor Pasquier, désigné par Pétain pour siéger au Conseil national, se bat avec succès lors de la première séance de la commission dont il fait partie contre la proposition du report à 60 ou 65 ans de l'âge du départ à la retraite et lors d'une autre séance fait rejeter la proposition de suppression ou de réduction des facilités de circulation dont bénéficient les cheminots³⁵. Dans le cadre de la politique sociale de Vichy et de l'adaptation aux différents groupes professionnels de la Charte du travail³⁶, l'élaboration de la Charte des cheminots après plus d'une douzaine d'essais occupe largement les syndicalistes et aboutit en février 1943 puis se heurte vite à une réelle opposition. Les syndicats chrétiens y sont hostiles tandis que les syndicalistes de la Fédération nationale (légale) craignent d'être intégrés dans les organismes de la Charte. La conscience du risque de compromission et l'influence croissante des résistants au sein du syndicalisme cheminot font qu'au bout d'une année l'opposition à la charte est devenue un facteur d'unité des syndicalistes résistants de diverses tendances. Quant aux effectifs syndicaux, ils se réduisent considérablement, le nombre de syndicats locaux de la Fédération nationale passant de 773 à 379 entre mai 1938 et décembre 1943. Il n'y a pas dans le syndicalisme cheminot légal sous l'Occupation que les rares partisans du régime, nombre de syndicalistes, dont surtout, au sein de la Fédération nationale, des socialistes sont par ailleurs des résistants actifs qui parviennent à contrôler discrètement l'organisation syndicale. Au printemps 1944, deux nouveaux secrétaires fédéraux sont socialistes et résistants : Jean Descombes et Gérard Ouradou, dirigeants des cheminots du réseau Libération-Nord. André Pailleux, autre syndicaliste, participe depuis 1940 au bureau clandestin de la CFTC dissoute et c'est au siège de son Union de réseau que se réunit le Comité de résistance du syndicalisme chrétien. Des ex-unitaires sont parvenus à infiltrer les syndicats locaux de la Fédération nationale, parfois très tôt comme à Grenoble où ils y entrèrent en force, à près d'une soixantaine³⁷, longtemps avant que soit incité, en 1943, à l'entrisme dans la fédération légale.

Ces oppositions à l'intérieur du syndicalisme et les tractations plus ou moins discrètes entre les factions tout comme l'hostilité farouche que se manifestent les uns et les autres

³³ Archives départementales du Rhône, APPP, S25, 9562/8, 27/4/1940.

³⁴ Georges RIBEILL, « Les chantiers... », *loc. cit.*

³⁵ Jean-Pierre LE CROM, *Syndicats nous voilà ! Vichy et le corporatisme*, Paris, Les Editions de l'Atelier, 1995, p.220 et 221.

³⁶ Paul DURAND, « La politique de l'emploi à la SNCF pendant la Deuxième Guerre mondiale », *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, janvier 1965, p.19-40.

³⁷ Marcel CHOURY, *Les cheminots dans la bataille du rail*, Paris, Librairie Perrin, 1970, p.191.

peuvent avoir des conséquences tragiques et prêter le flanc aux pires manifestations de la répression. La plainte déposée au nom de la Fédération CGT des cheminots entraîne l'arrestation de Sémard le 20 octobre 1939 et son embaillonnement à la prison de la Santé. Il est aussi inculpé de reconstitution de ligue dissoute (le Parti communiste), jugé par un tribunal militaire en avril 1940 et condamné à trois ans de détention. A cette occasion, la direction de la SNCF met à la retraite d'office l'Ingénieur en chef du Matériel, Marcel Bloch, qui avait témoigné en sa faveur. Révoqué de la SNCF, Sémard est transféré à la prison de Fresnes, puis à celle de Bourges. Début 1942, à la fin de sa peine, il est transféré dans plusieurs prisons puis fusillé en mars. Présenté ensuite comme un martyr de la Résistance alors qu'il était en prison avant même l'Occupation, il est l'objet d'un culte qui s'appuie sur une « dernière lettre » apocryphe aux multiples versions³⁸.

Réprimer les grèves, réprimer la Résistance

Pour faire oublier que son soutien au pacte Hitler-Staline d'août 1939 peut difficilement s'inscrire dans la tradition antifasciste antérieure et dans la geste résistante ultérieure, le Parti communiste français s'est efforcé d'analyser comme un tout la politique répressive menée par le gouvernement Reynaud avant la défaite et celle de Vichy. La rupture est pourtant essentielle, puisque les autorités d'occupation ont obligé en 1940 les autorités du pays occupé à relâcher des militants communistes et des militants d'extrême-droite qu'elles détenaient³⁹. En réalité, si ces faits sont importants pour comprendre l'évolution de certaines forces politiques et celles des instances de répression, cela n'a pas eu d'impact dans la société et la plupart des groupes sociaux, les cheminots comme les autres, ont vécu l'effondrement de la défaite et le mois qui ont suivi dans la stupeur⁴⁰. Ce n'est qu'à partir de l'automne 1940, d'abord parmi les étudiants parisiens, qu'une opposition s'est manifestée, très fortement réprimée par les Allemands qui ont ensuite utilisé le savoir-faire de la police française dans la lutte contre la Résistance. C'est dans ce contexte que les cheminots ont eu à affronter la répression, lorsqu'ils ont en mis en place des structures clandestines de Résistance mais également pendant les nombreuses grèves qu'ils ont menées.

Lors de ce que les Français appellent les « années noires », la répression s'exerce contre les cheminots qui participent, nombreux, à la Résistance⁴¹ ainsi que contre les grèves, très nombreuses à partir de l'automne 1942, à un moment où la population française est de plus en plus hostile à Vichy et à l'occupant⁴². La répression est le cadre et la perspective de toutes ces grèves qui touchent largement le monde ouvrier français⁴³. La menace d'une

³⁸ Voir Vincent AUZAS, *La Mémoire de la Résistance chez les cheminots : construction et enjeux (septembre 1944-novembre 1948)*, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, Université de Paris 1, 2000, p.32, et Christian CHEVANDIER, « Les cheminots, la SNCF et la Seconde Guerre mondiale », AHICF, *Une entreprise publique pendant la guerre : la SNCF, 1939-1945*, Actes du colloque de l'Assemblée nationale (juin 2000), Paris, Presses universitaires de France, 2001, p.305-321.

³⁹ Jean-Pierre BESSE et Claude PENNETIER, *Juin 1940. La négociation secrète*, Paris, Editions de l'Atelier, 2006.

⁴⁰ « L'étrange défaite. Témoignage écrit en 1940 », in Marc BLOCH, *L'Histoire, la Guerre, la Résistance*, édition établie par Annette Becker et Etienne Bloch, Paris, Gallimard, 2006, p. 519-653.

⁴¹ Christian CHEVANDIER, « La résistance des cheminots : le primat de la fonctionnalité plus qu'une réelle spécificité », in Antoine PROST, dir., *La Résistance. Une histoire sociale*, Paris, Editions de l'Atelier, 1997, p. 147-158.

⁴² Pierre LABORIE, *L'opinion française sous Vichy*, Paris, Le Seuil, 2001.

⁴³ Christian CHEVANDIER et Jean-Claude DAUMAS, dir., *Travailler dans les entreprises en France sous l'Occupation*, Dijon/Besançon, Presses universitaires de Franche Comté, 2007.

intervention des Allemands pèse, même en zone non-occupée. Les cadres de la SNCF, du contremaître au directeur, y jouent un rôle de premier plan, en menaçant directement ou indirectement (« C'est de la bêtise, si les Boches viennent et collent vingt hommes contre le mur, vous reprendrez bien le travail⁴⁴. ») Certains livrent leurs subordonnés à la police de Vichy, comme lors de la grève d'octobre 1942⁴⁵. Cette tâche antisyndicale qui en temps ordinaire, quand bien même la morale la réprouve, fait somme toute partie de la fonction de l'encadrement a une autre dimension sous un pouvoir dictatorial. Les arrestations consécutives à la première journée de la grève d'octobre 1942 révèlent cette complicité entre la police et les directions ferroviaires : des militants fichés, même s'ils n'ont pas été particulièrement actifs au cours de la journée, et des cheminots pour la plupart sans passé politique mais qui ont eu maille à partir avec un cadre ou un contremaître sont arrêtés ou recherchés. Pour préparer ces arrestations, une réunion est organisée par la police et les cadres locaux de la SNCF dans le bureau de l'ingénieur en chef d'Oullins-Machines ; ils élaborent une liste de 28 suspects à partir des rapports d'avant-guerre du commissariat spécial, d'une liste de noms remise à la police par des ouvriers pétainistes et les déclarations de l'encadrement. La seconde vague d'arrestations, quelques jours plus tard, concerne des résistants ayant eu une activité importante dans la grève. L'un d'eux, remarqué par un cadre alors qu'il incite le personnel de la fonderie à continuer la fusion pour ne pas causer de dégâts irréversibles, est dénoncé à l'ingénieur en chef qui informe la police ; il est interné près d'un an. La plupart des ouvriers d'Oullins arrêtés ces jours-ci sont libérés quatre jours plus tard ou passent quelques temps en prison ou en camp, mais quelques-uns y demeurent jusqu'en 1944. Trois sont déportés à Buchenwald et un autre n'en réchappera qu'en s'évadant.

Assez inconscients dans un premier temps et craignant les conséquences pour eux-mêmes d'un refus de participer à la répression, les cadres et contremaîtres se rendent compte à partir de ces années-là des résultats de leur lâcheté. Ils sont alors de plus en plus réticents et préfèrent fermer les yeux. Dans la même usine de réparation ferroviaire d'Oullins, après la grève du 1^{er} mai 1944, les contremaîtres invités à fournir les noms de meneurs refusent en dépit des interventions répétées de l'ingénieur en chef qui va même, lors d'une visite d'un directeur parisien, jusqu'à désigner à plusieurs reprises l'un d'entre eux « comme celui qui a pris la tête du mouvement des cadres qui refusèrent de donner des noms. » Mais la répression peut aussi être le fait des appareils, légaux ou non, de l'Etat de Vichy et de l'occupant. Dans tout le pays, coordonné par les syndicats clandestins et les organisations de Résistance, les cheminots prévoient pour le 10 août 1944 une grève ; à Paris, c'est ce mouvement qui donne le signal de l'insurrection qui oblige les Alliés à marcher sur Paris et aboutit à sa Libération. Pour reprendre le cas d'Oullins, les résistants y sont nombreux, bien préparés, ont déjà mené des grèves, savent qu'ils seront suivis et il y a quelques caches d'armes dans l'usine. Mais un chaudronnier des Ateliers est arrêté avec sur lui une liste des membres de son groupe de résistants. La Gestapo décide de faire une descente dans l'usine et d'arrêter les cheminots qui sont sur cette liste. Des soldats allemands entourent le site et des hommes en civil, voyous (notamment proxénètes) et militants d'extrême droite (du PPF), agissant avec la Gestapo, font rassembler les ouvriers à l'entrée des Ateliers. Alors que la rafle dure près de deux heures, ils ne parviennent à repérer qu'un seul résistant, Marius Chardon, qu'ils tuent lorsqu'il essaye de

⁴⁴ Un contremaître de la chaudronnerie de l'Atelier des Machines d'Oullins lors de la grève du 25 mai 1944 pour être alerté en cas de bombardement.

⁴⁵ Sur les grèves sous l'Occupation, Christian CHEVANDIER, *Cheminots en grève...*, op. cit., chapitre 3.

s'enfuir. Une action de police de ce type se déroule au dépôt SNCF de Limoges deux jours après le débarquement en Normandie⁴⁶.

Au cours du printemps et de l'été 1944, de telles menées répressives ont lieu dans de nombreux sites ferroviaires, gares et dépôts, comme dans beaucoup d'usines, les actions revendicatives et de résistance touchant une bonne partie du monde ouvrier français. La répression qui marque les cheminots ces années-là est surtout celle que mène l'occupant, dénoncé d'ailleurs hors de la corporation avant tout comme une répression antiouvrière. C'est même un journal clandestin allemand, rédigé par des trotskistes à destination des soldats de la Wehrmacht, qui dénonce en mai 1944 le massacre d'Ascq : « Un train plein de SS revenant de Russie a déraillé. [...] L'officier SS [...] avait besoin de se venger et fit coller au mur les cheminots français qui accouraient. [...] Que faisaient quelques vies humaines à ce tueur professionnel accoutumé à des hécatombes d'ouvriers ? Mais il n'avait pas compté que, en dépit de cinq années de guerre, l'ouvrier allemand n'avait pas encore perdu son bon sens et qu'il y avait encore en lui de la solidarité. Des cheminots allemands aidèrent de nombreux français à s'enfuir et leur sauvèrent ainsi la vie. Lorsqu'une enquête établit ensuite que l'accident n'était pas dû au sabotage, mais au mauvais état du matériel roulant, la révolte gronda chez les cheminots français et allemands. On décida une grève d'une heure pour protester contre cet assassinat de travailleurs innocents. Le trafic cessa pendant une heure sur cette voie, car les cheminots allemands soutinrent les Français et ne générèrent en rien la grève de protestation⁴⁷. » Remarquons à ce propos qu'il est arrivé que des cheminots allemands membres des forces d'occupation s'interposent pour éviter à leurs collègues français de subir la répression⁴⁸.

III Répressions d'après-guerre

Libération et épuration

La Libération est en France une insurrection populaire, seule véritable révolution au XXe siècle alors que le siècle précédent en avait connu plusieurs. Les hommes qui reconstruisent un pays éprouvé par la guerre et l'occupation estiment qu'ils doivent d'abord apurer les comptes, ne pas laisser impunis ceux qui ont été les complices de son abaissement⁴⁹. C'est le cas également dans les chemins de fer. Les hommes qui pour la nation vont remettre sur rail l'outil ferroviaire ne peuvent être ceux qui l'ont mis au service de ses ennemis. La Reconstruction passe par l'épuration. Le 13 septembre 1944, dans le Gouvernement provisoire de la République française, le ministre René Mayer se prononce en faveur de l'établissement de commissions d'épuration : « La SNCF se saisira des cas d'indignité nationale, tels qu'ils sont définis par l'ordonnance du 26 août 1944 et existant à notre connaissance parmi le personnel de tout grade. Elle soumettra pour les cas d'espèce des propositions au ministre⁵⁰. » Dans son ordre du jour n°56, le président de la SNCF en annonce

⁴⁶ Christian BACHELIER, *La SNCF...*, p.784-785 et Paul DURAND *La SNCF pendant la guerre, sa résistance à l'occupant*, Paris, Presses universitaires de France, 1968, p.530.

⁴⁷ *Arbeiter und Soldat, Organ des Bundes der Kommunisten-Internationalisten*, mai 1944.

⁴⁸ Christian CHEVANDIER, « Gestes et discours de paix entre cheminots allemands et français pendant l'Occupation », in Sylvie CAUCANAS, Rémy CAZALS et Nicolas OFFENSTADT, dir., *Paroles de paix en temps de guerre*, Toulouse, Privat, 2006, p. 205-217.

⁴⁹ Grégoire MADJARIAN, *Conflits, pouvoirs et sociétés à la Libération*, Paris, UGE, 1980.

⁵⁰ *Notre métier*, 22/09/1944.

le 21 septembre la mise en place mais les premières sanctions, dix révocations, n'interviennent que le 6 novembre.⁵¹

Dans les organisations syndicales, la question se pose également des syndicalistes qui ont participé à la politique sociale du gouvernement de Vichy et les syndicats doivent décider quels sont les militants voire les leaders dignes de rester dans l'organisation. La Fédération CFTC des cheminots exclut vite quelques syndicalistes compromis avec Vichy tandis que la Fédération CGT, réunifiée une nouvelle fois, rejoue d'autres désaccords. L'étude de l'épuration de la CGT à la SNCF donne « l'impression d'une sorte d'acharnement des syndicalistes communistes à l'adresse d'anciens unitaires ayant quitté le Parti communiste ou à l'égard de syndicalistes révolutionnaires, en particulier ceux qui participent à la revue *La Révolution prolétarienne*⁵². » Le cas est significatif de Mentor Pasquier, militant de la CGTU puis de la CGT, partisan de la Charte du travail, nommé sans l'avoir demandé par Vichy membre du Conseil national, révoqué par la SNCF à la Libération, exclu à vie de la CGT, condamné par contumace par la Cour de justice de Toulouse où il s'y rend pour s'expliquer. Ses condamnations sont ensuite annulées, comme sa révocation par la SNCF⁵³. D'autres syndicalistes cheminots ex-confédérés sont évincés de la CGT, parmi lesquels Roger Liaud, qui fut secrétaire avec Pierre Sémard de la Fédération réunifiée, exclu en septembre 1944 pour dix ans par la commission de reconstitution des organisations syndicales pour avoir consenti à la participation de Mentor Pasquier au Conseil national.

Grèves de guerre froide

Les années qui suivent la Libération sont surtout marquées par la préoccupation de faire redémarrer la production et d'annihiler les dégâts de la guerre. Le Parti communiste et avec lui la CGT s'engagent fortement dans ce qui est appelé la « Bataille de la production ». Les secteurs les plus touchés par cette campagne sont notamment les charbonnages et les chemins de fer, où les communistes sont fortement implantés tandis que les socialistes sont moins enthousiastes pour cet avatar français du stakhanovisme⁵⁴. Dès lors, bien qu'inscrite dans la Constitution de la Quatrième République approuvée par référendum en 1946, la grève y est presque prohibée et l'action syndicale assez réduite en dépit d'une très forte syndicalisation⁵⁵. Une première grève a cependant lieu dans les chemins de fer au printemps 1947, très suivie en dépit de l'opposition de la partie majoritaire et proche du PC de la Fédération CGT des cheminots, du moins tant que cette position est tenable sans en couper les tenants de la base. Mais c'est au mois de novembre, dans un contexte international de début

⁵¹ L'épuration à la SNCF est mal connue, alors qu'elle a fait l'objet d'études approfondies dans l'Education nationale, la police, les PTT, François ROUQUET, *L'épuration dans l'administration française. Agents de l'Etat et collaboration ordinaire*, Paris, CNRS Editions, 1993, 300p.

⁵² Jean-Pierre LE CROM, *Syndicats nous voilà...*, p.370.

⁵³ Voir sa biographie par Georges Ribeill dans le *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*. Voir aussi les pages consacrées aux cheminots dans le *Compte-rendu des travaux de la Commission nationale de reconstitution des organisations syndicales de Travailleurs*, Versailles, 1946, le fichier 91.08.07 art.8 du Centre des Archives Contemporaines et le dossier "épuration syndicale" des Archives Maitron.

⁵⁴ Serge BERSTEIN, Frédéric CEPEDE, Gilles MORIN, Antoine PROST, dir. de, *Le Parti socialiste entre Résistance et République*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2000.

⁵⁵ Annie LACROIX-RIZ, *CGT et revendications ouvrières face à l'Etat, de la Libération aux débuts du plan Marshall (septembre 1944-décembre 1947). Deux stratégies de la Reconstruction*, thèse d'Etat, université de Paris 1, 1981.

de guerre froide, qu'un mouvement de grève se déclenche, très fort, sur des revendications liées au pouvoir d'achat et aux conditions de travail⁵⁶.

A la fin du mois, après un changement de gouvernement, la répression s'organise de manière rigoureuse. Robert Schuman est nommé président du Conseil le samedi 22 novembre et Jules Moch ministre de l'Intérieur le lundi 24 au matin ; le dimanche 23, police et gendarmerie font évacuer les dépôts, les gares, les Ateliers, réoccupés dès que les forces de l'ordre y sont en nombre insuffisant puis à nouveau évacués. A la gare de Valence, le jeudi 4 décembre, ces bagarres se concluent tragiquement. Pour la troisième fois, les grévistes sont sur le point de réoccuper la station lorsque les policiers et les gendarmes, paniqués, font usage de leurs armes, tuant trois personnes dont un cheminot, en blessant beaucoup par balles, dont le responsable du syndicat CGT des cheminots de Valence⁵⁷. Trois ans après la Libération et alors que de nombreux résistants, y compris des communistes, se sont engagés dans la force publique, les grévistes essayent en vain de convaincre les policiers des Compagnies républicaines de sécurité (CRS) et les militaires de se rallier à leur cause⁵⁸. Surtout, les cheminots étant divisés et les autres corporations ne se ralliant pas au mouvement, la grève se conclut par un échec qui débouche sur une nouvelle scission au sein de la Fédération des cheminots entre la majorité qui demeure à la CGT et une minorité qui crée la CGT-Force ouvrière⁵⁹. La SNCF prononce alors contre les grévistes près de 1400 sanctions, dont 93 révocations, répression bien inférieure à celle qui avait suivi les mouvements de 1910 et 1920. Après des procédures d'appel, le nombre d'exclusions est réduit à 65, dont près de la moitié ne suspend pas le droit à pension. Le souvenir restera cependant très fort de cette répression et la CGT gardera toujours la réintégration des révoqués parmi ses revendications. Les mesures prises au début des années 1980, après l'arrivée de la gauche au pouvoir en France, permirent de revenir sur ces sanctions et donnèrent lieu à des cérémonies symboliques de reprise du travail dans les chemins de fer par des hommes qui, pour beaucoup, avaient déjà pris leur retraite.

Cette rapide mise en perspective de la répression qu'ont subi les cheminots à la suite de leurs engagements collectifs, particulièrement dans les années 1930 et 1940, peut amener à se poser la question de leur rapport à leur activité. A l'exception des gouvernements de Front populaire et de ceux issus de la Résistance et de l'insurrection patriotique de la Libération, les cheminots syndicalistes ou participant à des actions collectives ont du affronter l'hostilité des pouvoirs publics et des directions ferroviaires, celle d'abord des compagnies privées mais également après la nationalisation celle de la Compagnie nationale. Pourquoi, alors, les cheminots ont-ils manifesté un tel intérêt pour leur activité et une conscience professionnelle si forte qu'elle a permis au pays de faire redémarrer très vite ses chemins de fer après les dégâts considérables infligés au réseau et au parc ferroviaire lors de la guerre et des combats de la Libération. L'engagement de tous les groupes professionnels des chemins de fer dans

⁵⁶ Marie-Renée COURTY-VALENTIN, *Les grèves de 1947 en France. Recherche centrée sur le secteur public et nationalisé*, thèse de troisième cycle, Institut d'études politiques de Paris, 1981, chapitre 9, « Les grèves à la SNCF », p. 229-268.

⁵⁷ Alain CHAFFEL, *Les communistes de la Drôme. De l'euphorie de la Libération à la désillusion du printemps 1981*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, Université Lyon II, 1997, p.134-137.

⁵⁸ Robert MENCHERINI, *Guerre froide, grèves rouges. Parti communiste, stalinisme et luttes sociales en France. Les grèves « insurrectionnelles » de 1947-1948*, Paris, Syllepse, 1998, p.215 et Maurice AGULHON, Fernand BARRAT, *CRS à Marseille, 1944-1947*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1971, 228 p.

⁵⁹ Pierre MONATTE, *Trois scissions syndicales*, Paris, Les Editions ouvrières, 1958, et Alain BERGOUGNIOUX, *Aux origines de la CGT-FO*, mémoire de maîtrise, université de Paris I, 1972.

l'élaboration de nouvelles machines, de nouveaux matériel, la reconversion à la traction électrique de professionnels habitués à la traction vapeur sont les signes d'un enthousiasme donc d'une implication que n'ont pas pu enrayer les mesures répressives prises par les autorités ou les directions ferroviaires. La répression n'inhibe pas la conscience que peut avoir un groupe social de son utilité au sein de la société voire de son rôle dans une dynamique de changement social.

Christian CHEVANDIER, maître de conférences en histoire contemporaine à l'université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne et chercheur au Centre d'histoire sociale du XXe siècle (Paris1/CNRS)