

Cet article de Pierre Bottreau* est paru dans les *Cahiers d'Histoire Sociale* de l'Institut Régional CGT d'Histoire Sociale du Centre (N° 45-46 juin -septembre 2003)

*ex secrétaire général du syndicat Cadoux,
secrétaire de l'Union locale CGT de Saint-Pierre-des-Corps

Historique des ateliers de réparation du matériel ferroviaire de Saint-Pierre des Corps

Les ateliers de réparation du matériel ferroviaire de Saint-Pierre des Corps ont une histoire inséparable de la vie économique et sociale de la Touraine. C'est une histoire jalonnée, depuis des décennies, de la combativité des travailleurs qui se sont succédés dans cet atelier, instaurant ainsi une profonde tradition de lutte, sous l'impulsion du syndicat CGT.

Cet atelier a, en effet, une histoire peu commune, puisque son personnel a appartenu, à l'origine, au chemin de fer français jusqu'en 1920. Il a dépendu ensuite du secteur industriel privé jusqu'en 1982, et a enfin été réintégré à la SNCF le 3 janvier 1983.

1910

En 1910, c'est l'année du début de la construction des ateliers P.O. (Compagnie des Chemins de Fer Paris – Orléans) à Saint-Pierre des Corps. Les chemins de fer sont en pleine expansion. Tours et sa banlieue sont un centre ferroviaire important.

A cette époque, il y a en Indre-et-Loire 721 kilomètres de voies ferrées et environ 120 stations P.O. auxquelles il faut ajouter celles du réseau Ouest – Etat et des Chemins Fer Départementaux (C.F.D.). Pour Tours et sa banlieue, ce réseau de voies ferrées est aussi complété par un Tramway.

La réparation des wagons et la maintenance des locomotives sont effectuées dans l'emprise du réseau P.O. derrière la gare de Tours.

La construction des nouveaux ateliers de Saint-Pierre des Corps répond donc à un besoin pour l'entretien du matériel roulant de la compagnie en plein développement. C'est un gros chantier qui durera plusieurs années, jusqu'en 1914.

La guerre 14 – 18

Le 31 août 1914, les chemins de fer passent sous l'autorité militaire et ce, jusqu'au 2 février 1919. Pendant la guerre, les ateliers P.O. sont utilisés à des fins militaires, dont la réparation des vêtements de l'armée américaine avec une main-d'œuvre féminine nombreuse.

La réparation des moteurs d'avions a lieu dans des grands hangars en bois montés par les américains, situés au Nord de la rue des ateliers où se trouvent encore actuellement des jardins.

Les cheminots tourangeaux qui, dans un premier temps de la guerre, sont influencés par les partisans de « l'union sacrée » de l'époque, reprennent pourtant rapidement l'action pour de meilleures conditions de vie. En 1917, l'agitation se développe, des grèves se succèdent dans les ateliers pour revendiquer l'augmentation des indemnités de cherté de vie et la suppression du travail à la tâche.

La forte syndicalisation des cheminots explique leur combativité : 4.550 agents sont syndiqués sur un effectif de 5.350 et leur proportion atteint 88 % dans les ateliers.

Après la fin de la guerre les ateliers P.O. retrouvent peu à peu leur vocation

première : la réparation du matériel ferroviaire.

Chez l'ensemble des cheminots, cette période d'après-guerre est marquée par une intense activité syndicale et politique.

La grève de 1920

Après avoir participé aux grèves revendicatives de janvier et février 1920, le syndicat des cheminots tourangeaux s'associe à la grève générale de mai, avec pour seule revendication : la nationalisation du chemin de fer.

Cette grève est très forte localement en raison de l'importance des effectifs des cheminots (8596 agents) et en particulier chez les ouvriers des ateliers où la participation à l'action gréviste varie de 60 à 75 %.

Cette grève, par son ampleur et la répression qui suit à cependant marqué douloureusement l'histoire sociale : plus de 20.000 révocations et 4.000

arrestations, dont celles de Gaston Monmousseau et Pierre Sémard.

Pour le seul centre de Tours – Saint-Pierre des Corps, il y a 2330 révocations et la fermeture des ateliers. Les grévistes révoqués ne trouvent plus de travail. Ils figurent sur des listes dites : « interdits d'embauches ». Une partie d'entre eux s'expatrie hors du département. Pour tous, c'est une période extrêmement difficile. Pour certains, c'est la misère. Ils ne subsistent que grâce à la solidarité ouvrière organisées syndicalement et l'aide de la municipalité communiste de Saint-Pierre des Corps.

La C.G.C.E.M.

Les ateliers sont alors concédés pour une période de quinze ans à une compagnie privée, la C.G.C.E.M. (Compagnie Générale de Construction et d'Entretien du Matériel) qui existe déjà à Nevers.

Celle-ci place à sa tête comme nouveau directeur un ex-colonel de l'armée : le colonel RMAILHO qui s'était illustré, avant cela, dans le domaine militaire, par l'invention d'un canon de 155 à cadence de tir rapide ; puis, dans le domaine économique, par la publication d'ouvrages sur des méthodes de travail au rendement inspirées du TAYLORISME.

Son nom est également utilisé très longtemps par les tourangeaux pour désigner les ateliers : « chez RMAILHO ».

Sa première tâche, avec l'aide de son directeur Chapon, sous-ingénieur détaché du P.O., est de reconstituer le personnel nécessaire à l'exploitation des ateliers. L'effectif est alors composé en partie de cheminots mutés, pris dans d'autres ateliers d'entretien de la compagnie du « P.O » et de nouveaux embauchés venant de l'agglomération tourangelle.

Au fil des années qui suivent 700 des cheminots qui avaient été licenciés en 1920 sont réintégrés. Quelques-uns l'ont même été 14 ans après (en 1934) ; mais d'autres, ceux qui s'étaient montrés les plus combatifs dans la grève et les militants syndicalistes ne seront jamais réembauchés.

Les cheminots révoqués en mai 1920 utilisent d'ailleurs le sigle de la nouvelle société C.G.C.E.M. pour se dénommer : « Cheminots Grévistes Congédiés En Mai ».

A cette époque, l'outillage est très rudimentaire et le travail très pénible. Il est rendu encore plus pénible par l'introduction du travail à la prime imposé par le directeur RIMAILHO.

L'usine est la plus importante industrie privée du département. Elle emploie jusqu'à 2100 personnes en 1930.

Durant cette période, la C.G.C.E.M. embauche un grand nombre d'émigrés Russes, Polonais et Tchèques. Ceux-ci forment une communauté qui vit à Saint-Pierre des Corps dans la cité du « Camp de Grasse » ou « cité RIMAILHO », construite par la C.G.C.E.M. à partir de caisses de wagons réformés.

La C.G.C.E.M. exploite les ateliers de réparation de Saint-Pierre des Corps jusqu'en 1936, date à laquelle lui succède la C.I.M.T. (Compagnie Industrielle de Matériel de Transport).

1938

La convention du 31 août 1937 stipulant que les compagnies privées du chemin de fer renonçaient, à compter du 1^{er} janvier 1938 et pour 45 ans, au droit d'exploiter leurs concessions, oblige celles-ci à leur unification au sein de la SNCF, elle-même créée par un décret de loi de la même date.

Ainsi, le 1^{er} janvier 1938, les ateliers de réparation de Saint-Pierre-des-Corps

deviennent la propriété de la SNCF, comme tous les biens des compagnies privées du chemin de fer. Une seule exception demeure cependant : **LE PERSONNEL DE L'ATELIER DE SAINT-PIERRE DES CORPS RESTE ATTACHÉ À LA SOCIÉTÉ PRIVÉE C.I.M.T. ET SE VOIT AINSI PRIVÉ DU STATUT DE CHEMINOT.**

1940 – 1945

Pendant la seconde guerre mondiale, les « métallos-cheminots » de la C.I.M.T. forment le premier réseau de résistants tourangeaux contre l'occupant hitlérien et les traîtres de Vichy.

C'est en effet dès septembre 1940 que des groupes de résistants s'organisent à la C.I.M.T. Des tracts appelant à la lutte contre l'ennemi et ses valets et au sabotage de la production sont diffusés dans les caisses à outil des ouvriers dans chaque atelier.

Sous la conduite du Parti Communiste, le premier groupe armé F.T.P. s'organise.

Un soldat allemand est abattu rue Roger Salengro à Tours.

Le 1^{er} mai 1942, 6 transformateurs de la sous-station électrique des Epines Fortes de Saint-Pierre des Corps sautent. Les explosifs ont été confectionnés aux ateliers de la C.I.M.T. à partir de morceaux de tubes métalliques.

En juin 1942, un train est déraillé à Monts. Les ouvriers de la C.I.M.T., sous la conduite de Gaston Biéret et Paul Desormaux mènent le combat sans répit contre les allemands. Ceux-ci leur font d'ailleurs payer chèrement leurs actes de courage, puisque 53 d'entre eux seront arrêtés, 9 seront fusillés par les allemands en Touraine, 22 seulement reviendront des camps de concentration nazis, mais beaucoup d'entre eux ne survivront que peu de temps après leur libération.

1945

A la fin de la guerre, comme pour l'ensemble de la ville de Saint-Pierres-des-Corps sinistrée à 85 %, les ateliers sont gravement endommagés par les bombardements, les dégâts de la guerre sont énormes.

Il faut s'organiser et reconstruire le pays, en premier lieu rétablir les voies de communication, dont le transport par fer. Les ouvriers de la C.I.M.T. participent à l'effort national dans la remise en état du matériel roulant très

endommagé également par les bombardements.

Moins d'un mois après la parution de la circulaire d'application de l'ordonnance instituant les comités d'entreprise, le personnel de la C.I.M.T. met en place son Comité d'Etablissement.

C'est l'un des tout premier C.E. de France, son acte de naissance date du 11 avril 1945.

1961

En septembre 1961, à l'occasion d'un renouvellement des marchés SNCF d'entretien du matériel remorqué confiés au privé, la C.I.M.T. est écartée du marché

par la Société CADOUX qui devient le nouveau locataire des bâtiments et des machines. Une fois de plus, le personnel change d'employeur.

1968

A partir du lundi 20 mai 1968, les salariés de l'entreprise CADOUX qui se sont prononcés à bulletins secrets, à une très large majorité pour la grève avec occupation des locaux, participent activement aux événements de mai – juin 68.

Durant toute la grève, parmi la soixantaine de non-grévistes interdits d'accès dans l'usine, seul le directeur auquel nous avons fait savoir que nous étions prêts à négocier à tout instant de jour comme de nuit, avait libre accès dans l'entreprise.

Mais aucune négociation ne fut possible durant toute la grève, l'arrogance du directeur, Robert Lauvin, nous opposant par principe qu' « on ne négocie pas sous la pression ».

Pour autant, ni les lettres d'intimidation de la part de la Direction Cadoux aux domiciles des grévistes, ni les tentatives de consultation organisées par la

direction, en dehors de l'entreprise, pour tenter d'obtenir une majorité en faveur de la reprise du travail, ne put entamer la détermination des grévistes.

La distribution de bons d'achat par certaines municipalités de l'agglomération, notamment Tours, Saint-Pierre-des-Corps, etc ... apporte une aide bien utile aux familles des grévistes résidant sur ces communes.

Sans oublier aussi la solidarité très active des paysans en campagne et de certains commerçants et grossistes de l'alimentation venant livrer de la nourriture chaque jour à la cantine, permettant ainsi de servir aux grévistes un repas par jour à midi et de soulager d'autant les budgets familiaux.

Après 5 semaines de grève, les « CADOUX » sont les derniers du département à reprendre le travail. Plusieurs mois seront nécessaire ensuite

pour que les familles retrouvent l'équilibre financier.

1977

Début 1977, suite à une chute brutale de 15% du programme de réparation attribué par la SNCF à l'atelier de Saint-Pierre-des-Corps, les difficultés d'emploi surgissent entraînant diminution d'horaire et chômage partiel.

Le syndicat CGT appelle alors l'ensemble du personnel à s'engager dans la lutte pour obliger la direction CADOUX à s'orienter vers une diversification de la production et contraindre la SNCF à fournir un complément de charge de travail. Cela est obtenu partiellement mais dans des proportions ne permettant pas de pouvoir solutionner durablement le problème de l'emploi. D'autant que la direction SNCF ne cache pas, dans le même temps, son intention de continuer à réduire progressivement chaque année le programme confié à l'établissement de

Saint-Pierre-des-Corps, avec la perspective d'aboutir à une extinction totale de son activité.

Aussi, placé devant une telle situation où 860 emplois se trouvent menacés à terme, et conscients du gâchis humain et matériel que représente une telle perspective sur le patrimoine SNCF, l'idée de la réintégration du personnel à la SNCF fait son chemin dans les esprits. Rapidement, elle s'avère être la seule solution pour garantir les emplois et le maintien de la réparation ferroviaire à Saint-Pierre-des-Corps.

Le 18 mars 1977, le syndicat CGT organise une consultation à bulletins secrets au cours de laquelle 96 % du personnel se prononce **POUR SON INTÉGRATION À LA SNCF.**

1977 – 1982

Partant de cette décision, pendant 6 années sans discontinuer, les luttes du personnel, impulsées par le syndicat CGT et la participation des autres organisations syndicales UCT, FO, et UGIT CGT de l'établissement, avec le soutien de la municipalité de Saint-Pierre des Corps, du

Parti Communiste et de la Fédération CGT des Cheminots, n'ont pas cessé de se développer sous différentes formes pour l'intégration à la SNCF et s'opposer à tout licenciement.

14 avril 1977

Par leurs multiples actions et démarches, les « CADOUX » avec le soutien des syndicats CGT des cheminots de Tours – Saint-Pierre, exercent une pression quasi permanente sur la SNCF et les pouvoirs publics : le 14 avril 1977, trois trains

rapides sont bloqués en gare de Saint-Pierre-des-Corps pour l'obtention de la SNCF d'un complément de charge de travail afin de garantir les emplois.

Pour mieux faire connaître à la population tourangelle le plan d'extension et de modernisation qui a été élaboré par les syndicats CGT et UGICT-CGT pour adapter les ateliers à la réparation des voitures modernes, une « journée portes

ouvertes » à l'initiative du Parti communiste est organisée sous la responsabilité des syndicats CGT et FO le samedi 5 mai 1979.

Près de mille visiteurs se succèdent tout au long de cette journée dans les ateliers

et témoignent leur solidarité aux travailleurs Cadoux pour imposer l'indispensable adaptation afin que la réparation du matériel ferroviaire continue à vivre dans les ateliers de Saint-Pierre-des-Corps.

La Société Cadoux qui a tenté de s'opposer, y compris par la force, à la tenue de cette « journée portes-ouvertes » n'a pas digéré que son autorité ait pu à ce point être bafouée : 55 salariés sont sanctionnés de 3 jours de mise à pied avec menace de licenciement pour 15 d'entre eux, 40 autres font l'objet d'un avertissement écrit et 4 militants sont assignés en justice : le secrétaire du syndicat CGT, Pierre Bottreau, Dominique Maugars, délégué du personnel, secrétaire de la cellule du PCF de l'établissement, Michel Mesmin, secrétaire de la section de Saint-Pierre-des-Corps du PCF et Jean-Michel Bodin, secrétaire de la fédération d'Indre-et-Loire du PCF.

Plusieurs manifestations de solidarité aux « Cadoux » se succéderont alors : le 31 mai 1979 devant les portes de l'entreprise ; le 2 octobre 1979 à Tours à l'appel du Parti Communiste ; le 3 octobre 1979 à l'appel des syndicats et le 12 décembre 1979 les 4 prévenus sont

accompagnés au tribunal par une foule considérable de Tourangeaux venus témoigner leur soutien.

Le 9 janvier 1980, le tribunal rend son jugement : dans ses attendus, il reconnaît « que l'étendue du préjudice causé par l'ouverture forcée et maintenue des portes était infime et que sa réparation ne pouvait se hausser qu'à un franc de dommages et intérêt, alors surtout que les prévenus n'avaient fait qu'agir avec la conviction de l'intérêt de l'entreprise et de sa santé économique et non dans un intérêt personnel ».

Par son jugement, le tribunal reconnaît donc implicitement le bien fondé de la lutte des travailleurs de chez Cadoux, de leurs syndicats et du Parti Communiste.

Dans ces conditions, rien d'étonnant alors que cette décision du tribunal soit accueillie comme une victoire de la part des travailleurs et de tous ceux qui les soutiennent, et un encouragement à poursuivre et à développer les luttes pour imposer le maintien de la réparation du matériel ferroviaire dans les ateliers de Saint-Pierre-des-Corps.

24 juillet 1981

Après l'élection de François Mitterrand à la Présidence de la République, les « Cadoux » restent toujours aussi déterminés.

Ainsi, à nouveau, le 24 juillet 1981, les trains sont bloqués en gare de Saint-Pierre-des-Corps. Le blocus ne sera levé qu'après avoir obtenu de la Préfecture l'assurance de l'annulation du plan de 51 licenciements qui avait été annoncés par la direction Cadoux.

6 mai 1982

Après plusieurs délégations du syndicat CGT conduites par Jacques Vigier, Maire de Saint-Pierre-des-Corps, tant au ministère des Transports qu'à la direction Nationale SNCF, les interventions

répétées de la Fédération CGT des cheminots auprès de la Direction SNCF, et devant la détermination des salariés dans leur action, le 6 mai 1982, Charles Fiterman, Ministre des Transports fait

savoir qu' « il vient de prendre la décision d'apporter une conclusion heureuse à la lutte que mènent depuis plusieurs années les travailleurs de l'entreprise Cadoux pour

leur intégration à la SNCF, en demandant à la Direction SNCF d'assurer elle-même l'exploitation de cet établissement ».

9 décembre 1982

Mais malgré cela, il aura encore fallu l'intervention d'une délégation du syndicat CGT et UGICT CGT de l'entreprise Cadoux, accompagnée cette fois encore de Jacques Vigier, Maire de Saint-Pierre-des-Corps et Pierre Vincent, administrateur CGT de la SNCF, qui se rendent à la Direction SNCF le 9 décembre 1982 pour déjouer une tractation en cours entre la Direction SNCF et la Société Cadoux destinée à permettre à celle-ci de poursuivre son activité pendant plusieurs mois encore dans les ateliers de Saint-Pierre-des-Corps, ce qui risquait fort de remettre en cause la décision du Ministre, Charles Fiterman, de l'intégration à la SNCF ...

Finalement, c'est au cours de cette ultime rencontre à la Direction SNCF que nous avons pu obtenir l'engagement de celle-ci :

De l'intégration effective du personnel Cadoux à partir du 3 janvier 1983 ;

La mise en place d'une direction SNCF aux ateliers de Saint-Pierre des Corps à cette même date ;

L'annulation du marché complémentaire de 3 à 4 mois prévu pour la Société Cadoux.

Mais il faut préciser aussi, qu'en accord avec le personnel, au cours d'une réunion du C.E., la Direction Cadoux avait été très officiellement informée par le représentant syndical CGT, qu'au-delà du 31 décembre 1982, le personnel refuserait d'effectuer toute production pour le compte de la Société Cadoux.

Une telle décision ne laissait donc plus d'autre choix, à la Direction SNCF que l'intégration effective le 3 janvier 1983, et à la Société Cadoux de se retirer.

3 janvier 1983

C'est donc le lundi 3 janvier 1983 que devient enfin effective l'intégration au sein de la SNCF des 636 cheminotes et cheminots de l'atelier de Saint-Pierre des Corps, venant ainsi s'ajouter aux 60 agents SNCF de la mission de contrôle qui exercent leur activité dans l'établissement.

Cette intégration est ressentie par tous comme une amnistie, une réhabilitation, mettant fin à 62 années de sanction disciplinaire prise contre les cheminots grévistes révoqués en 1920, lesquels n'avaient même pas été rétablis dans leurs droits en 1938 au moment de la

nationalisation des compagnies privées du Chemin de Fer Français.

Cette intégration est également à apprécier comme la concrétisation de 6 années de luttes opiniâtres, menées par les cheminotes et cheminots de cet établissement. Nous pouvons leur rendre hommage pour s'être battus avec autant de détermination afin de conserver leur outil de travail pour eux-mêmes bien sûr, mais également pour tous ceux qui, aujourd'hui encore, peuvent continuer d'en bénéficier.