

Les cahiers **d'histoire** de **la Métallurgie**



numéro 52 | mars 2016



MH-20 un avion pas comme les autres

11



7

Guerre d'Espagne

L'année 2016 est aussi celle du 80^e anniversaire de la guerre d'Espagne et des combattants volontaires aux côtés des Républicains espagnols.



8

Les grèves de 1995

Vingt ans après le mouvement, que reste-t-il de l'hiver de la colère ?



17

Archives B. Christen

Petit par sa taille, riche par son contenu, histoire d'un fonds d'archives détenu par l'IHS métallurgie.

HISTOIRE DE LA CGT

Bien-être, liberté, solidarité

préface d'Élyane Bressol
postface de Maryse Dumas

René **Mouriaux** - Michel **Pigenet**
Jérôme **Beauvisage** - André **Narritsens**
Danielle **Tartakowsky** - Jean **Magniadas**
Joël **Hedde** - Stéphane **Sirot**
Élyane **Bressol**

LES EDITIONS
DE L'ATELIER



INSTITUT
D'HISTOIRE
SOCIALE
ihs



En vente auprès de l'Institut d'histoire sociale de la Métallurgie au prix de 18 euros. Indiquez sur papier libre vos nom, prénom, adresse postale ainsi que le nombre d'exemplaires souhaités et envoyez à l'adresse indiquée ci-dessous, accompagné d'un chèque à l'ordre de « IHS CGT métallurgie ».



NOS MEILLEURS VŒUX DE PAIX, DE FRATERNITÉ ET DE SANTÉ //



Je vous adresse au nom de l'IHS CGT Métallurgie, dans ce premier numéro de l'année 2016 des *Cahiers d'histoire de la métallurgie*, nos meilleurs vœux de paix, de fraternité et de santé.

Début d'année sous l'état d'urgence, dans le prolongement des événements dramatiques de l'année dernière, engendrant en outre des débats contradictoires autour de la déchéance de nationalité dans un contexte politique et économique particulièrement dégradé, à un peu plus d'un an d'échéances politiques de la plus grande importance pour les habitants de notre pays : **la présidentielle et les législatives.**

Bien évidemment, nous ne sommes pas en dehors, à l'IHS Métallurgie, des évolutions sociales et politiques à venir, d'autant plus que cette année 2016 est particulièrement fertile en commémorations ou initiatives liées à l'histoire récente du XX^e siècle.

Parmi celles-ci et pour les plus emblématiques :

Le 2 avril prochain, les Amis des Combattants en Espagne Républicaine (ACER) lance l'année de la commémoration de la lutte pour que vive l'Espagne républicaine devant la plaque apposée sur l'immeuble du Parti communiste, avenue Mathurin-Moreau à Paris (19^e arr.).

Du 18 au 22 avril, l'IHS sera présente aux côtés de l'Union fraternelle des métallurgistes au congrès confédéral de Marseille.

Le 27 avril, le traditionnel Repas des Anciens sera précédé par un débat portant sur l'évolution du syndicalisme durant la décennie 1936-1946.

Le 3 mai 2016, inauguration de la nouvelle plaque rendant hommage aux militants fusillés, morts en déportation, tués au combat durant la Seconde Guerre mondiale, au 94 rue Jean-Pierre Timbaud.

Les 9-11 septembre, nous serons présents, aux côtés de l'UFM, à la Fête de l'Humanité.

Le 22 octobre, inauguration d'une sculpture commémorant les Brigades internationales à la gare d'Austerlitz.

Le 23 octobre, l'IHS Métallurgie participera au 75^e anniversaire des exécutions de Châteaubriant.

Les 24 et 25 octobre, l'IHS présentera plusieurs contributions lors du colloque organisé par l'IHS confédéral sur le thème « La CGT face à la crise (1975-1995) ».

Durant cette année, nous serons également amenés à préparer l'aspect historique des 70 ans d'existence des Comités d'entreprises dans le cadre d'une initiative propre à la Fédération.

La Fédération de la Métallurgie, dont nous sommes partie intégrante, porte un intérêt particulier à nos activités. Elle est attachée à l'existence de l'IHS, dont elle envisage d'accroître l'audience auprès des diverses structures des métaux et en particulier auprès des Unions Syndicales des Travailleurs de la Métallurgie (USTM) afin qu'elles adhèrent à notre Institut.

À mon niveau et en qualité de responsable aux adhésions de l'IHS, je m'adresse à toi, adhérent et fidèle lecteur de nos publications, dans lesquelles il est fait état de nos interventions, de nos travaux pour t'inciter en ce début d'année, si ce n'est pas déjà fait, à renouveler ton adhésion pour 2016.

Tu peux, en outre, être un vecteur privilégié au regard de tes responsabilités présentes ou passées, auprès de tes camarades métallos (et métallotes) de l'intérêt qu'il y a à renforcer notre IHS en y adhérant dans les conditions indiquées à la page six de cette publication.

La réappropriation par chacun, de son histoire, de son outil, passe avant tout par l'adhésion à l'IHS.

Fabien Girard

AMBROISE CROIZAT À SAINT-NAZAIRE

Une nouvelle fois, Ambroise Croizat revient à Saint-Nazaire et dans sa région. En octobre 2012, sous la forme d'un colloque de deux jours, puis l'été dernier avec la présentation de l'exposition dans quatre lieux du département et enfin avec un débat organisé à la caisse primaire de sécurité sociale de Saint-Nazaire à partir du film de Gilles Perret, *Les Jours Heureux*.

L'Agora de Saint-Nazaire a ainsi accueilli du 11 au 23 janvier l'exposition de douze panneaux sur la vie et l'œuvre d'Ambroise Croizat réalisée par l'Institut d'histoire sociale de la métallurgie. Le vernissage de l'exposition le 12 janvier fut l'occasion d'organiser un débat avec Bernard Lamirand qui est revenu sur le parcours militant de cette grande figure du mouvement syndical et politique, ainsi que sur l'une de ses réalisations, les comités d'entreprise, actuellement remis en cause par le patronat et le gouvernement.

Si vous souhaitez également réserver l'exposition ou organiser un débat, n'hésitez pas à vous rapprocher de l'IHS CGT métallurgie.

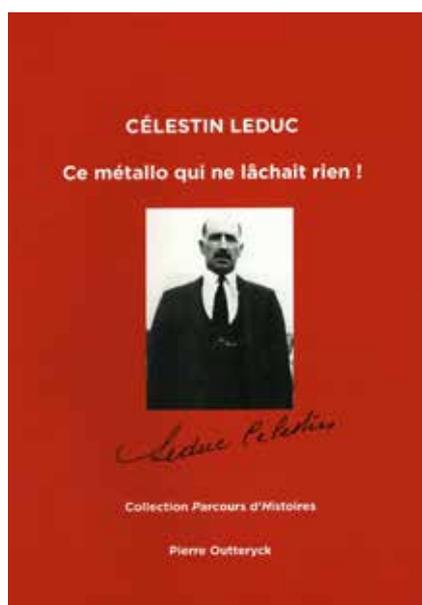
CÉLESTIN LEDUC À DECHY

Le 5 décembre se tenait, place Jean Desmason à Dechy, dans l'ancien café « Chez Léa », désormais Musée du réseau du MRN, la sortie officielle de la biographie de Célestin Leduc par Pierre Outteryck.

Né en 1887 au cœur du bassin minier, Célestin Leduc, élu socialiste en 1919, puis membre du PCF, sera secrétaire du syndicat CGT des métaux de Douai de 1922 à 1935 ainsi que conseiller prud'hommes.

Militant actif pour ne pas dire acharné, blacklisté par le patronat dès les années trente, il participera activement à la préparation de la grande grève patriotique des mineurs.

C'est le 15 mai 1941, que cette immense secousse ébranlera la terre du Nord : 100 000 mineurs en grève, en pleine Occupation, bravant toutes les menaces et les violences. C'est un mouvement de masse unique, par son ampleur et ses répercussions, dans l'Europe occupée. Avant tout revendicative et alimentaire, durement réprimée, elle fera germer un autre



Couverture de l'ouvrage de P. Outteryck © Le Geai Bleu

combat. À Bruay, le 8 juin, un émissaire demande aux mineurs : « Vous avez satisfaction sur le pain, la saucisse, le savon, que voulez-vous de plus ? » Un ouvrier répond : « Nous voulons des fusils ! »

Arrêté chez lui, dans cet estaminet aujourd'hui musée, en septembre 1941, Célestin sera interné comme otage et fusillé avec 35 de ses camarades le 14 avril 1942.

Sa famille apprendra son exécution par une affiche immonde placardée, de nuit, sur le mur de la maison et son corps, jeté dans une fosse commune, ne sera identifié que deux ans plus tard.

En novembre 1944, plusieurs milliers de personnes viendront rendre hommage, sur la place devant la mairie, par des funérailles officielles, à Célestin Leduc et ses camarades.

Si vous passez par Dechy, ne manquez pas ce lieu d'information et de mémoire et saluez le président de l'association qui en a la charge : notre camarade Jean-François Caré.

COMITÉ D'HONNEUR AMBROISE CROIZAT //

L'année 2015 a été celle de tous les dangers, tant sur le plan de la paix dans le monde avec la situation de guerre, particulièrement au Moyen-Orient et en Ukraine, pareillement en Afrique et l'on voit bien les enjeux politiques qui se dessinent autour des intérêts des grandes puissances capitalistes.

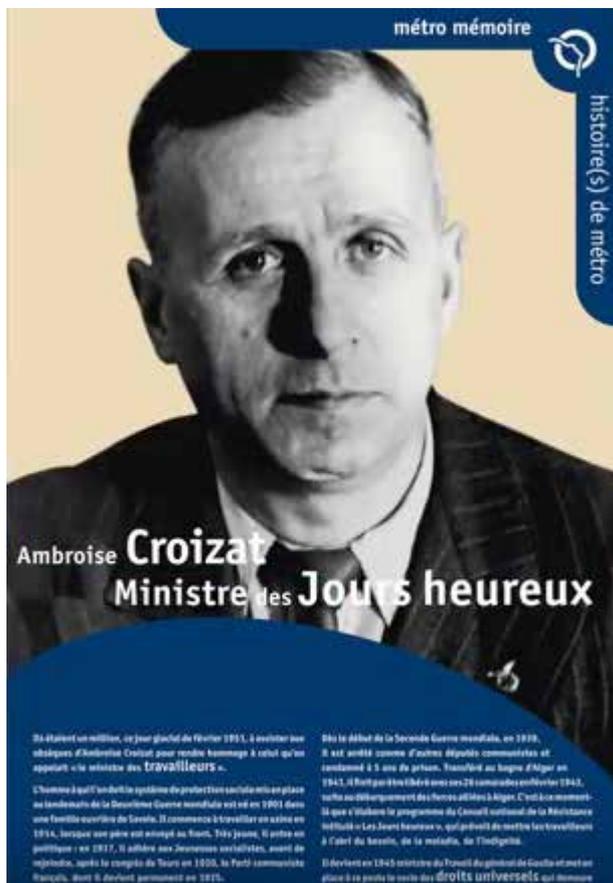
Notre comité d'honneur, constitué pour défendre la mémoire d'Ambroise Croizat, bâtisseur de nombreux droits sociaux à la Libération, ne peut être qu'inquiet devant la tournure des événements, de la xénophobie et du racisme de l'extrême-droite mais aussi des abandons de la gouvernance actuelle et notamment sur le plan des droits sociaux conquis à la Libération.

Nous pouvons considérer que nous avons atteint en grande partie nos objectifs 2015.

La direction de la RATP a accepté la mise en place d'un panneau mémoriel Ambroise Croizat à la station de métro Porte d'Orléans. Cela nous a permis de faire parler de Croizat dans la presse, de réaliser lors de l'inauguration des prises de paroles, notamment du secrétaire général de la CGT, du secrétaire national du PCF et des représentants de la mairie de Paris.

L'Humanité a fait part de cette manifestation et plusieurs articles ont été consacrés tout au long de l'année au 70^e anniversaire de la Sécurité sociale.

La CGT a tenu une initiative au siège de la confédération début décembre, avec la projection du film de Gilles Perret, *La sociale*. Cela a permis une expression de la CGT non seulement sur la commémoration mais aussi sur le devenir de la Sécurité sociale.



Plaque A. Croizat - station Porte d'Orléans © DR

Le gouvernement a organisé officiellement un cérémonial avec la mise en place d'un comité d'organisation chargé de la commémoration du 70^e anniversaire. Dans la présentation de ce comité, Marisol Touraine, ministre de la Santé et de la Sécurité sociale, n'a pu esquiver le rôle important de la CGT dans sa création. En revanche, dans les caisses régionales, les directeurs et anciens directeurs ont organisé des journées portes ouvertes, des commémorations sans aborder les problèmes de fond sur le devenir de la Sécurité sociale et en partageant peu avec les organisations syndicales et particulièrement la CGT.

La parution d'un timbre premier jour par la Poste à l'effigie de Laroque et de Croizat, timbre commandé par la Présidence de la République.

Notre exposition « Croizat le ministre » a aussi été un succès qui ne se dément pas, puisque les sollicitations se poursuivent et elle est déjà retenue pour d'autres rencontres en 2016. La brochure *Ambroise Croizat, le ministre* a été placée à plusieurs centaines d'exemplaires.

Il faut enfin mentionner l'inauguration d'une place Croizat à Saint-Saulge dans la Nièvre où l'IHS métallurgie et le Comité d'honneur ont été sollicités à de nombreuses reprises pour des rencontres-débats avec les organisations de la CGT et des associations.

La question qui nous est maintenant posée est de voir de quelle manière on pourrait poursuivre l'action pour la reconnaissance de Croizat comme ministre ayant mis en place la Sécurité sociale.



Pourquoi pas un colloque organisé au niveau de la représentation nationale, soit à l'Assemblée nationale ou au Sénat ?

Nous pourrions interpeller les groupes parlementaires concernant le respect des fondements de la Sécurité sociale.

Nous avons également à faire connaître largement toutes les initiatives prises en 2015 et il pourrait être envisagé une brochure sur le 70^e anniversaire de la Sécurité sociale, ainsi que la sortie des mémoires de Liliane Caillaud-Croizat.

Enfin, un travail de récolte et de retranscription des articles et interventions d'Ambroise Croizat est en cours, avec l'idée de les publier sous forme électronique et papier.

Nous avons décidé, lors de notre dernière rencontre, de faire de l'année 2016, l'année du 70^e anniversaire de la création des comités d'entreprises. Cet anniversaire est important, au moment où le gouvernement remet en cause les droits des CE dans tous les domaines et en particulier sur les seuils, l'expertise, les réunions et les heures de délégation, etc. Il est donc important de rappeler le rôle d'Ambroise Croizat et de la fédération de la métallurgie dans cette création.

Un tel projet devrait se réaliser au cours du dernier trimestre 2016 afin qu'il soit préparé dans de bonnes conditions par la fédération, avec l'aide de l'IHS métallurgie. Nous aurons l'occasion donc d'en préciser le contenu rapidement.

Bernard Lamirand

Pensez à votre cotisation 2016 !

COTISATION



**POSSIBILITÉ DE PRÉINSCRIPTION
POUR UNE DEMANDE DE PRÉLÈVEMENT**

Avec un relevé d'identité bancaire IBAN



**L'adhésion inclut
Les Cahiers d'histoire de la Métallurgie**

Règlement par chèque à l'ordre de :

L'Institut CGT d'Histoire Sociale de la Métallurgie

à adresser à :

IHS Métallurgie

94, rue Jean-Pierre Timbaud 75011 PARIS

01 53 36 86 38 | ihs.gas@free.fr

USTM | UL | Syndicat |

Organisme | Association : **82 €**

Moins de 50 adhérents : **22 €**

CGT individuel : **22 €**

À leur retour d'Espagne en 1938, les brigadistes décidèrent de la création de l'AVER (Amicale des Volontaires en Espagne républicaine).

Le but était de venir en aide aux familles dans le besoin, aux blessés, aux invalides, aux privés d'emploi, car ils furent marginalisés par les pouvoirs politiques en place.

Ils souhaitaient aussi continuer de promouvoir leurs idéaux qui les menèrent en Espagne défendre un gouvernement républicain légalement élu.

En 1996, les survivants des brigadistes veulent que le flambeau soit repris et dans la continuité de l'AVER fut créé l'ACER (Amis des Combattants en Espagne républicaine).

Le premier combat de cette jeune association fut de soutenir et d'obtenir avec l'AVER sa demande, formulée depuis 1945, de reconnaissance du titre d'ancien combattant aux volontaires français survivants des Brigades.

2016 sera l'année du 80^e anniversaire de la création des Brigades Internationales mais aussi du Front populaire, des Olympiades de Barcelone en opposition aux JO de Berlin et au début de la guerre d'Espagne.

Le grand événement pour 2016 est l'inauguration à la gare d'Austerlitz de l'œuvre monumentale commandée par l'ACER au sculpteur Denis Monfleury en mémoire des volontaires, français et étrangers, qui partirent de cette gare pour rejoindre l'Espagne. Cette inauguration aura lieu le 22 octobre 2016 pour rappeler la date à laquelle, en 1936, furent officiellement créées les Brigades Internationales par le gouvernement espagnol.

La réalisation de ce monument par l'ACER pour pallier un déficit de mémoire par rapport à la guerre d'Espagne et à l'engagement des briga-



Le bon de souscription pour la sculpture

distes est rendu possible grâce au soutien de la SNCF, du comité d'entreprise SNCF gare d'Austerlitz, du syndicat cheminot CGT, de la Ville de Paris et de tous les souscripteurs bénévoles.

À la suite de cette inauguration un départ en train est envisagé pour poursuivre en Espagne les différentes commémorations.

En partenariat avec l'Office National des Anciens Combattants, une exposition est en cours de réalisation sur la guerre d'Espagne et les brigades internationales.

Cette exposition pourra voyager et sera mise à disposition des associations ou syndicats avec possibilité de débats et d'échange avec des représentants de l'ACER.

La constitution du dictionnaire des volontaires français est toujours d'actualité. La recherche des biographies représente un énorme travail qui mobilise de nombreux membres de l'association. Ceci est consultable sur le site : www.brigadesinternationales.fr.

Le 2 avril, nous fleurirons la plaque en souvenir des brigadistes rue Mathurin-Moreau et l'après-midi, une projection-débat sur le thème de l'engagement, hier et aujourd'hui, sera organisée à l'Espace Niemeyer.

Le 2 mai, nous lancerons l'appel à candidature 2016 pour le prix universitaire « Henri Rol-Tanguy » sur le thème de la guerre d'Espagne.

En fin d'année, nous fleurirons le monument au cimetière d'Eaubonne en mémoire des brigadistes français, allemands, polonais, russes, cubains et espagnols décédés dans cet hôpital.

Cette année 2016 va être une année émouvante et chargée en événements mémoriels, mais on ne peut pas dissocier cette belle page de notre histoire avec les luttes actuelles pour un monde plus social où le racisme, la xénophobie et le nationalisme seraient éradiqués.

En conclusion, comme l'a dit le grand poète espagnol Miguel Hernandez au sujet des brigadistes qui vinrent défendre la République Espagnole :

« hay hombres que contienen un alma sin frontera ».

Georges Bertrand-Puig,
membre du Bureau de l'ACER

L'HIVER DE LA COLÈRE. RETOURS SUR LES GRÈVES DE 1995



Une banderole unitaire « Salariés, étudiants, chômeurs, retraités. Tous ensemble pour gagner ! », Paris, 24 novembre 1995 © IHS CGT métallurgie

Vingt ans après, les grèves de novembre et décembre 1995 restent dans les mémoires. Et pour cause ! Avec vingt jours de grève des transports, plus de 700 000 grévistes et deux millions de manifestants à leur point culminant, elles comptent parmi les grèves les plus longues et les plus mobilisatrices de France depuis celles de mai-juin 1968.

Ces grèves interviennent dans une période difficile pour les travailleurs et le mouvement syndical : rigueur, déréglementations, flambée du chômage, amplification de la casse industrielle, désyndicalisation, attentats en France. Depuis le début des années quatre-vingt, les mobilisations enregistrent des reculs, mais plusieurs conflits emblématiques, comme chez la Snecma (1988), Peugeot (1989), Air France (1993), Pechiney-Dunkerque (1994) ou encore Alstom (1994), démontrent le maintien d'une capacité d'action collective.

L'hiver 1995 n'est donc pas un coup de tonnerre

dans un ciel bleu, mais bien un tournant dans la conflictualité sociale et un sérieux démenti à certains « théoriciens » qui prédisaient alors la société « postindustrielle » et la fin de la classe ouvrière.

Comme une trainée de poudre

Le 14 novembre 1995, sur la base de la déclaration commune adoptée par toutes les organisations syndicales le 30 octobre, une grande journée de mobilisation interprofessionnelle est organisée en défense de la Sécurité sociale. Appelés à manifester par le bureau fédéral, les métallurgistes contribuent au succès de cette action : *La Vie ouvrière* relève par exemple que 50 à 60 % des entreprises métallurgiques du Nord ont été secouées par des grèves, comme à Renault Douai où 3 000 salariés ont participé à un débrayage.

Le lendemain, Alain Juppé, alors Premier ministre, annonce une série de mesures : allonge-

ment de la durée de cotisation retraite de 37,5 à 40 annuités pour les salariés de la fonction publique, gel et imposition des allocations familiales, institution d'une loi fixant chaque année les objectifs budgétaires à la sécurité sociale (la PLFSS¹), hausse du forfait hospitalier et remboursements de médicaments. Il s'agit du 18^e plan de « sauvetage » de la Sécurité sociale adopté depuis 1975.

Deux jours plus tard, la SNCF annonce un plan visant à accroître la productivité, tandis que les menaces de privatisations se précisent dans l'énergie, les télécoms ou encore chez Pechiney.

Les cheminots, neuf ans après le mouvement de l'hiver 1986-1987, s'engagent alors dans la bataille et jouent un rôle moteur dans la mobilisation. Le 23 novembre, des débrayages sont organisés et à partir du 27, la grève est reconduite dans les principaux centres et s'étend aux autres moyens de transports ainsi qu'aux grandes administrations publiques (la Poste, France Télécom, EDF-GDF, éducation nationale, santé, finances publiques, etc.). Une vingtaine d'universités, en lutte contre les restrictions budgétaires de la rentrée et la volonté du gouvernement de remplacer les bourses sur critères sociaux par des prêts bancaires, rejoignent également le mouvement.

Participation aux manifestations (1995)

Date	Ministère de l'Intérieur	CGT
10 octobre	382 000	-
24 novembre	490 000	2 000 000
30 novembre	160 000	210 000
5 décembre	520 000	1 200 000
7 décembre	700 000	2 000 000
12 décembre	985 000	2 470 000
16 décembre	586 000	-

Les métallurgistes accompagnent cette montée en puissance du mouvement. Ainsi, lors des manifestations des 21 et 28 novembre, un millier d'entre eux manifestent en Haute-Garonne, tandis que plusieurs établissements comme General Motors à Strasbourg, Alcatel ou Olivetti à Nanterre

débrayent durant 24 heures. Le 7 décembre, la mobilisation touche les grands groupes métallurgiques comme Dassault, Alstom, Peugeot, Talbot, Pechiney ou encore Renault.

Le 45^e congrès confédéral, organisé à Montreuil du 3 au 8 décembre, est l'occasion de soutenir les mobilisations en cours et d'appeler à leur élargissement.

Le 11 décembre, le gouvernement amorce un premier recul, en annonçant le gel du plan de la SNCF et en déclarant ne plus toucher à l'âge de départ en retraite des régimes spéciaux (SNCF et RATP).

Le lendemain, les manifestations atteignent un pic, avec un million de manifestants selon le ministère de l'Intérieur et plus du double selon les syndicats. En ce 12 décembre, les métallos sont ainsi plus de 300 000 dans la rue ! *La Vie ouvrière* relève 4 000 grévistes à l'Aérospatiale de Toulouse, 2 000 chez Renault Douai, 95 % de grévistes aux Chantiers de Saint-Nazaire. À Roanne, toutes les entreprises métallurgiques reconduisent une grève quotidienne de deux heures depuis une semaine. Partout, des bases nouvelles sont créées, comme chez MIR à Paris (18^e arr.) ou chez Trousselier à Rungis, tandis que la syndicalisation et les résultats aux élections d'entreprise progressent.

Le 15 décembre, le gouvernement retire finalement son projet sur les retraites, la fonction publique et les régimes spéciaux, mais maintient les mesures prévues pour la Sécurité sociale². Le mouvement de reprise s'amorce à partir du lendemain à la RATP, suivi deux jours plus tard par les cheminots. Le mouvement s'essouffle et la grève s'achève finalement le 9 janvier, avec la reprise des transports urbains de Marseille.

Les enseignements de la mobilisation

Indéniablement, ce mouvement de grève a constitué un tournant, au point d'être qualifié par l'historien Michel Dreyfus de « sixième grande vague de grève » qu'a connu la France depuis la naissance du syndicalisme à la fin du XIX^e siècle. Chaque manifestation interprofessionnelle a ainsi été massive, populaire et festive, avec un fort investissement en province, à tel point que dans certaines localités, l'affluence

des manifestants a été supérieure à 1968 ! En dépit d'un matraquage violent de la part des médias, ce mouvement a bénéficié d'un soutien constant et majoritaire de l'opinion publique. Les scènes de fraternisation entre usagers et grévistes, la composition familiale et intergénérationnelle des cortèges, la présence inédite des agents de maîtrise et des cadres parmi les grévistes, les neuf millions de francs versés au titre de la solidarité ou encore l'appel lancé par de nombreux intellectuels en soutien à la mobilisation témoignent du soutien populaire dont ont bénéficié les grévistes.

Si le mouvement de l'hiver 1995 s'est finalement davantage concentré sur les grandes administrations et entreprises publiques, celui-ci n'a pas été corporatiste, même si la reprise du travail des cheminots a pu être mal vécue par des secteurs qui comptaient obtenir le retrait des mesures concernant la sécurité sociale. Le slogan « Tous ensemble ! » a prévalu dans les cortèges comme dans les assemblées générales interprofessionnelles ou dans les visites d'entreprises par les grévistes. La volonté était celle de se battre pour tout le monde, en défendant les conquêtes ouvrières arrachées de haute lutte.

Enfin, dans le champ syndical, ce mouvement a eu des répercussions importantes. Force ouvrière, absente des premières mobilisations, a rejoint le mouvement et s'est rapproché de la CGT. Le 28 novembre, et pour la première fois depuis 1947, Marc Blondel et Louis Viannet, respectivement secrétaire général de Force ouvrière et de la CGT, ont ainsi défilé côte à côte et ont matérialisé ce rapprochement par une poignée de mains symbolique. Dans l'éducation, le baptême du feu a été réussi pour la FSU, née de l'exclusion du SNES et du SNEP de la Fédération de l'éducation nationale (FEN) en 1992.

À l'inverse, la CFDT a tenu une position qu'elle qualifiait de « soutien critique » au plan Juppé et a accepté de négocier le « redressement » de la Sécurité sociale avec le gouvernement, en cohérence avec son « recentrage » de 1978-1979. Cette trahison des intérêts des travailleurs a conduit de nombreux militants, notamment chez les cheminots, la santé et les PTT, à quitter la CFDT pour participer à la création des syndi-

cats SUD. À la SNCF, l'audience de la CFDT est ainsi passée de 28 % en 1994 à 7,5 % en 2004.

Conclusion

Vingt ans plus tard, le sursaut des grèves et manifestations reste un moment fort qui a marqué la population comme les salariés. Par son ampleur et par sa tonalité, cet hiver de la colère a suscité des espoirs et a ouvert une brèche qui a su redonner confiance aux travailleurs.

En luttant pour la défense de la protection sociale et des services publics, les grévistes et les manifestants de l'hiver 1995 ont retardé, en partie, les attaques néolibérales justifiées par l'adoption du traité de Maastricht trois ans plus tôt. Ils ont également ouvert la voie à d'autres vagues de mobilisations, en 2003 puis en 2010, pour la défense des retraites et en 2006 contre le CPE-CNE. En défendant la solidarité, la démocratie et la dignité, ils ont enfin contribué à la mise en avant des précaires – sans-papiers, intermittents du spectacle, stagiaires, chômeurs – dont les luttes se succèdent depuis.

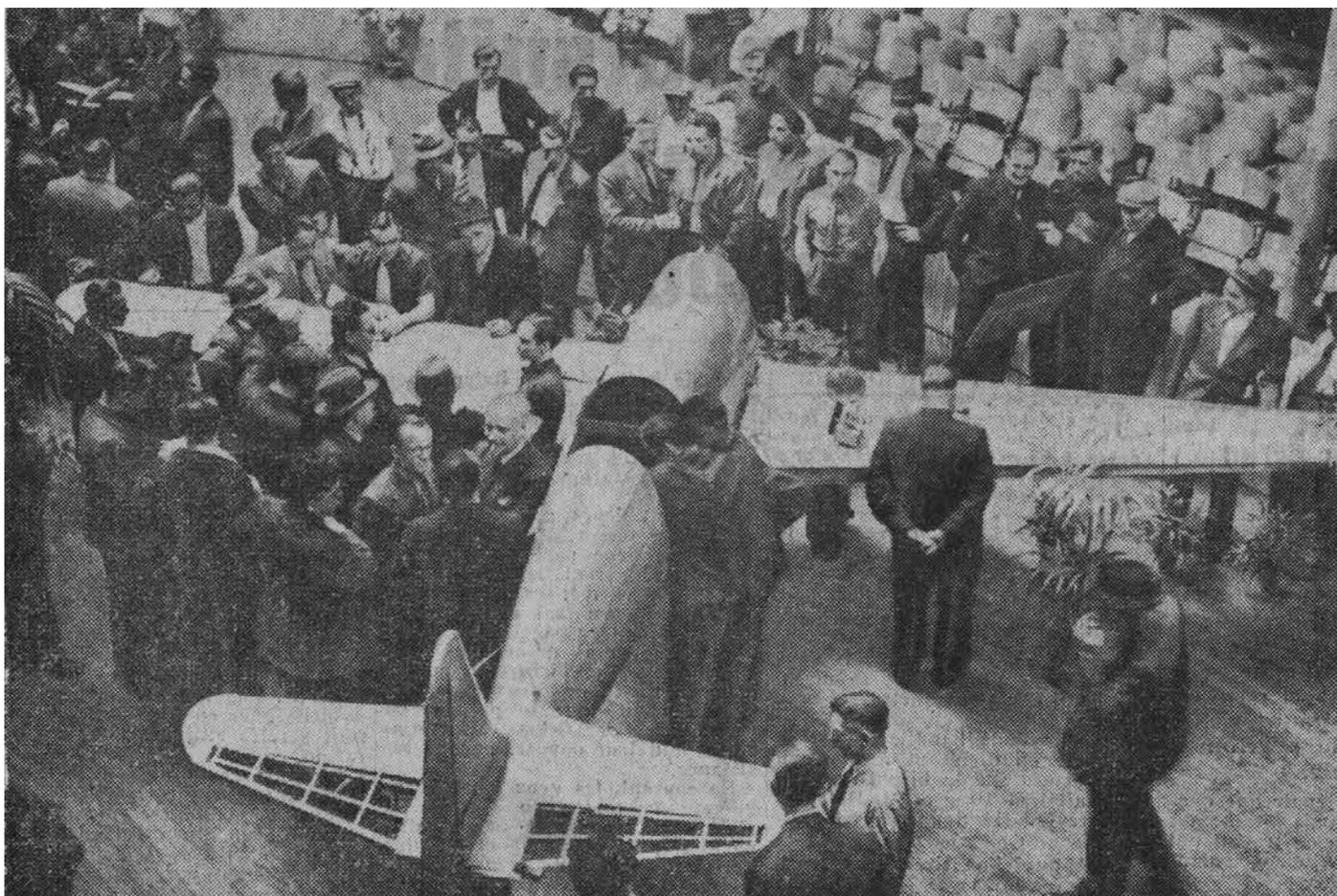
Emeric Tellier

(1) Le PLFSS ou projet de loi de financement de la sécurité sociale donne à l'État un droit de contrôle sur les institutions paritaires de sécurité sociale. Leur budget est désormais voté au Parlement, ce qui correspond à une véritable mise sous tutelle par rapport au fonctionnement hérité de la Libération.

(2) Le 30 décembre, une loi autorise le gouvernement à réformer la Sécurité sociale par voie d'ordonnances.



MH-20. HISTOIRE D'UN AVION PAS COMME LES AUTRES



Le MH-20 dans la salle Henri-Barbusse © DR | *Ce Soir*, 4 août 1939 | <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k7636182r>

Tout débute par la découverte fortuite d'un article dans *L'Humanité* du 3 août 1939, baptisé « À l'école de rééducation du syndicat des métaux, les élèves ont construit un magnifique avion ». De quoi retenir l'attention ! En première page, le quotidien reproduisait une photographie, prise en plongée, d'une foule se pressant autour du fuselage d'un appareil monoplan fin et racé auquel ne manquaient que les gouvernes de direction et le moteur¹.

La lecture de l'article nous apprend que la veille, dans la grande salle Henri-Barbusse de la Maison du métallurgiste installée au 94 rue d'Angoulême à Paris (XI^e arrondissement), la presse parisienne a été conviée par le syndicat CGT des métaux de la Seine à découvrir l'avion construit par son école d'apprentissage et de rééducation professionnelle qui était installée à deux pas de là, au 7 impasse de la Baleine.

Voilà qui donne envie de creuser ! Tout d'abord

sur cette fameuse école. Même si les archives de l'Union fraternelle des métallurgistes et de la Fédération semblent muettes sur cette réalisation syndicale, il en subsiste quelques traces dans la presse. Annoncée lors d'une intervention radiophonique de Benoît Frachon le 22 janvier 1937², celle-ci est inaugurée le 1^{er} mai 1937, le même jour que la Maison du métallurgiste. Équipée de dix-sept tours, de deux fraiseuses, d'une rectifieuse, d'un étai-limeur, d'une raboteuse et de cinquante étaux d'ajustage³, elle est dirigée par un directeur et encadrée par quatre moniteurs, tous anciens ouvriers très qualifiés⁴.

Elle propose aux chômeurs, après entretien et période d'essai de quinze jours, des formations d'ajusteurs, de tourneurs, de fraiseurs, de rectifieurs et raboteurs pour les industries mécaniques, particulièrement pour l'aviation. D'une durée de quatre mois, à raison de cinq jours par semaine, ces formations comprennent six heures

et demi de travail manuel et une heure trente de cours portant sur les éléments de calcul et d'algèbre, de géométrie, de droit ouvrier et de législation sociale. Elle propose également des cours de perfectionnement professionnel aux ouvriers qui le souhaitent, tous les jours de 18 à 20 heures et le samedi toute la journée⁵.

À l'été 1939, l'école a formé plus d'un millier de chômeurs et a augmenté ses capacités d'accueil pour faire face à l'explosion des demandes d'admission : plus de 7 000, rien que pour les quatre premiers mois de l'année 1939⁶. Les raisons de ce succès sont simples : elle est l'un des trois seuls centres de rééducation professionnelle existant en région parisienne en 1938⁷ et la qualité des formations dispensées est saluée largement, y compris au sein du ministère du Travail⁸.

Max Holste, un ingénieur prometteur



Portrait de Max Holste © DR | Jacques Delarue, *Les Avions de Max Holste*, Éditions Le Trait d'Union, 1993.

Deux questions viennent ensuite à l'esprit. Qui est donc Max Holste, ce jeune ingénieur « timide et rougissant » évoqué par *L'Humanité* du 3 août 1939 ?

Une rapide exploration sur internet permet de déceler deux biographies, dont la plus com-

plète est celle dressée par Jacques Delarue, un de ses proches collaborateurs⁹.

Né à Nice le 13 septembre 1913, il déménage à Courbevoie à l'âge de douze ans. À dix-huit ans, il s'engage dans l'Aéronautique navale. Après une formation à l'école de Rochefort, il est affecté à l'aéroport d'Orly. Il entame alors l'étude de son premier avion, le MH-10, un biplace monoplane équipé d'un moteur de 95 chevaux. À son retour à la vie civile, il fonde la Société des Avions Max Holste et entreprend à partir de 1934 la construction de l'appareil chez un carrossier du boulevard Bessières, à Paris (XVII^e arrondissement). Mais faute de moyens financiers, l'avion termine sa brève carrière dans un hangar de Courbevoie.

Il entre alors au bureau d'études de la société aéronautique Farman, à Billancourt, avant de rejoindre celui de la société Amiot à Colombes. Il n'abandonne pas pour autant son projet de réaliser un racer, un avion de course en métal léger capable d'affronter les redoutables Caudron-Renault de l'ingénieur Marcel Riffard, alors détenteurs des records de vitesse.

L'Humanité du 3 août 1939 rapporte les raisons qui ont poussé Max Holste à choisir cette école. Celui-ci explique : « Je projetais de réaliser un avion en bois et je cherchais des concours pour fabriquer certaines pièces métalliques comme le bâti-moteur. C'est ainsi que je suis entré en rapports avec l'école du syndicat des métaux. L'accueil que j'y ai reçu m'a encouragé à poursuivre la réalisation d'un appareil entièrement métallique.¹⁰ »

S'imposer dans la mythique coupe Deutsch

La construction de l'aéronef débute le 20 janvier 1939, sous la supervision de son concepteur qui a quitté son emploi chez Amiot. Dix jours plus tard, Max Holste crée la surprise en déposant le premier engagement pour la Coupe Deutsch de la Meurthe, édition 1939¹¹.

Cette coupe mythique a une histoire étroitement liée à la puissante famille propriétaire de la société des Pétroles Jupiter, alliée de la Shell. Henry Deutsch de la Meurthe, passionné par l'aviation naissante, fonda ainsi, avec d'autres industriels, l'Aéro-Club de France en 1898. En 1912,

la première coupe éponyme est organisée et suscite l'engouement du public et des constructeurs français et étrangers. Toutefois, cet intérêt s'émousse à partir de 1934, à tel point que l'édition de 1938 est annulée faute de participants.

Pour 1939, neuf engagements sont connus : le MH-20, le « Martinet » du constructeur de moteurs Émile Regnier, le Fléchair de l'ingénieur Payen, deux avions Capra, un Bugatti, trois avions de la SFCA¹². Les règles en vigueur sont alors les suivantes : l'épreuve, qui doit se dérouler le 1er octobre 1939 à Étampes¹³, consiste en deux manches de mille kilomètres à effectuer le plus rapidement possible.

Un poème de travail

Le travail de construction avance rapidement : seulement six mois entre la fonte des premières pièces et l'achèvement du montage, un exploit ! Ceci a été rendu possible grâce à l'investissement des six cents élèves de l'école qui confectionnent minutieusement chacune des milliers de pièces qui composent l'appareil entièrement en duralumin, un alliage à base d'aluminium, de cuivre, de magnésium et de manganèse. Le montage est ensuite assuré par une vingtaine d'élèves, placés sous la responsabilité de Durand et Saint-Cricq, professeurs à l'école.

Je ne résiste pas à l'envie de vous faire partager ici la découverte de l'appareil dans l'atelier

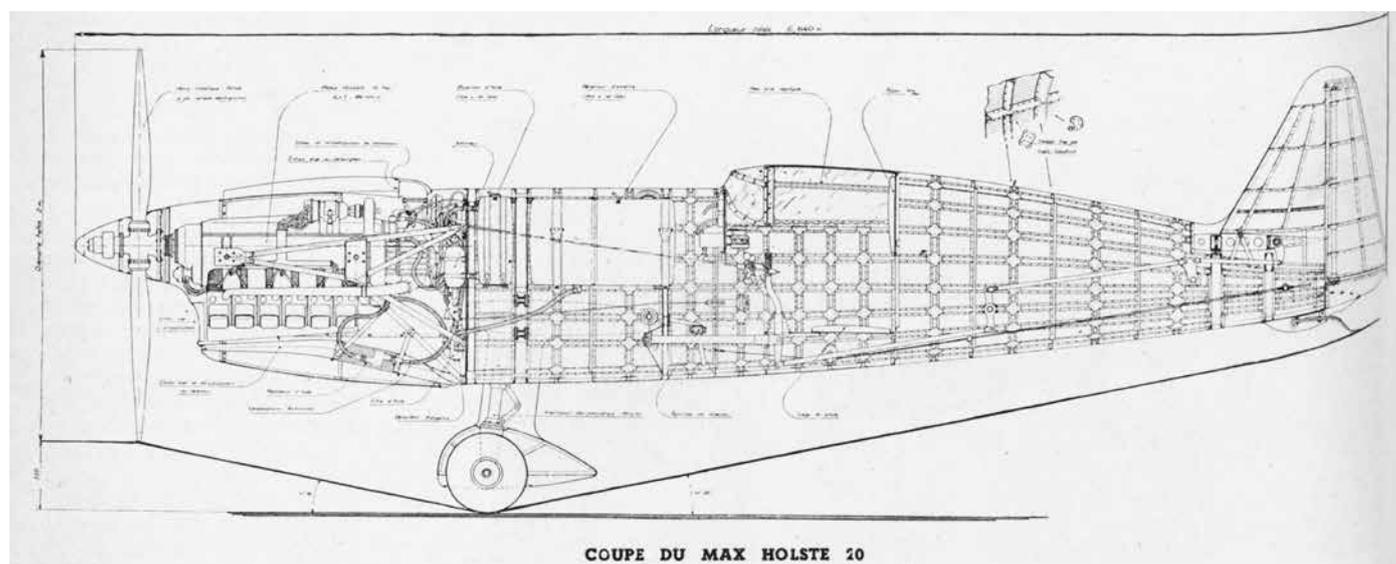
par Jacques Billet, journaliste au quotidien *Ce Soir* : « Et l'avion, le voici. Dans une grande salle en galerie, défendu par une mince barrière, il est là, léger, posé sur des tréteaux, et il donne l'impression curieuse d'un insecte argenté qui attend ses ailes. Tout autour de lui, avec soin, avec même une sorte de tendresse jalouse, un groupe s'affaire.¹⁴ »

D'une envergure de 6 mètres 64, d'une longueur de 6 mètres 25 pour une hauteur totale de 2 mètres 10, le MH-20 est fin et équilibré. D'une surface de voilure de 6 m² et d'un poids en charge de 750 kilos, il est équipé d'une hélice Ratier deux pales à pas variable et d'un train d'atterrissage fixe avec amortisseur Messier¹⁵. Il doit atteindre une vitesse maximale comprise entre 480 et 500 kilomètres à l'heure, grâce au moteur Régnier 12 cylindres en V inversé de six litres développant 380 chevaux¹⁶. Les connaisseurs apprécieront !

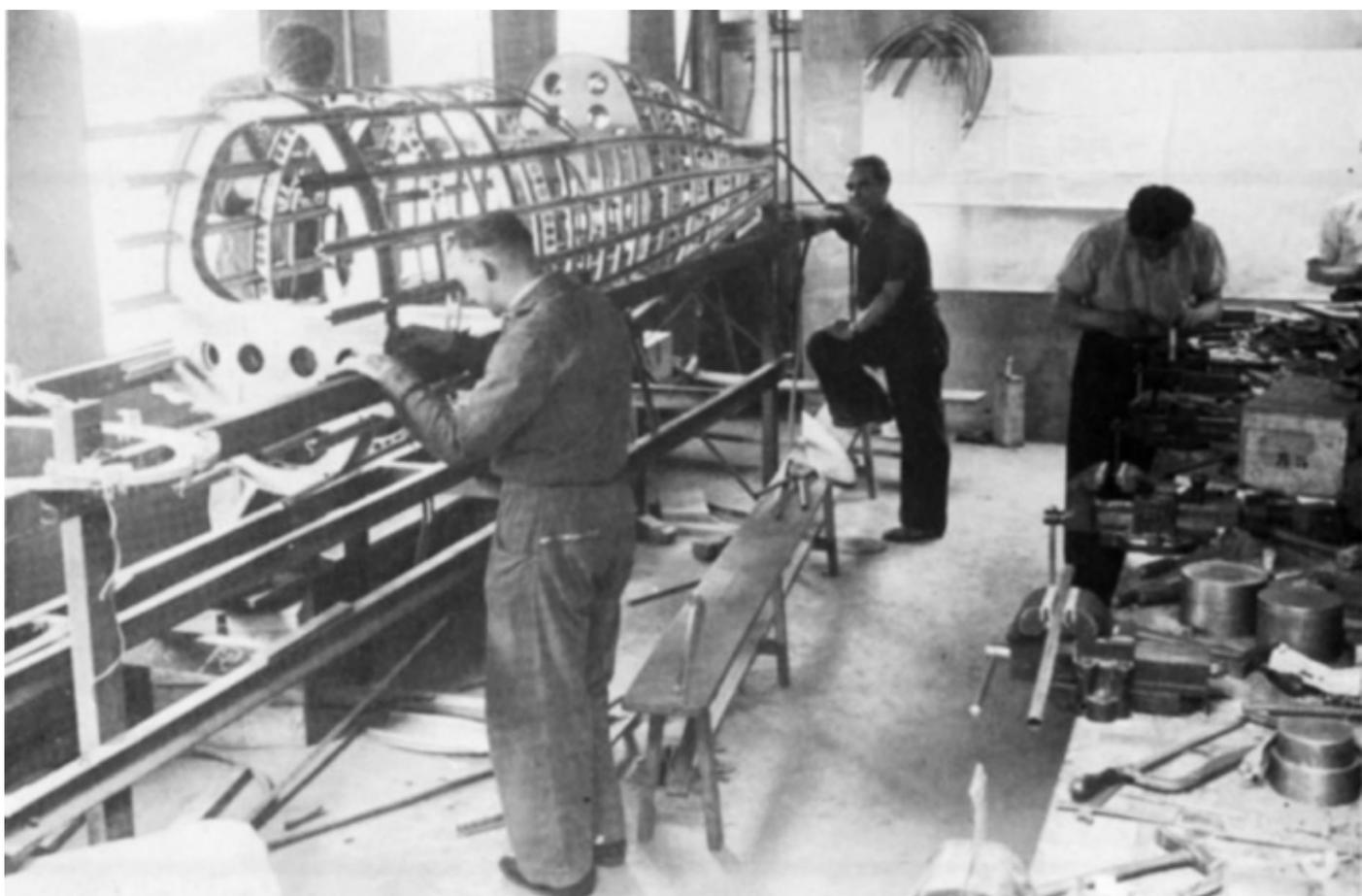
Un avion aux multiples enjeux

La décision prise par le syndicat des métaux de la Seine de soutenir le projet de Max Holste en lui mettant à disposition leur école de l'impasse de la Baleine n'est évidemment pas désintéressée et entend répondre à différents enjeux.

En premier lieu, il s'agit de valoriser une réalisation sociale novatrice, en démontrant que la formation professionnelle délivrée par l'école



Plan de coupe du MH-20 © DR | *L'Aérophile*, août 1941 | <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6555664b>



Le montage du MH-20 © DR | Jacques Delarue, *Les Avions de Max Holste*, Éditions Le Trait d'Union, 1993.

est de qualité. La construction du MH-20 est ainsi un banc d'essai pratique, grandeur nature, servant d'examen de sortie pour les élèves.

Au-delà, il est question de faire la preuve que les travailleurs peuvent accomplir une grande œuvre, en dépit des nombreux obstacles financiers et politiques opposés par le gouvernement. Deux exemples. En janvier 1939, le syndicat se plaint à plusieurs reprises auprès du ministère du Travail des nombreux refus d'embauche essuyés par les élèves de l'école¹⁷. Sans succès. De même, en avril 1939, le syndicat attend toujours le million de francs accordé par les décrets-lois du 12 novembre 1938 prévoyant le développement des centres de rééducation professionnelle¹⁸.

Pourtant, les métallurgistes n'ont cessé de réclamer, dès l'été 1938, des moyens pour aller plus loin encore dans leur démarche. Refusant de voir remettre en cause les quarante heures par la multiplication des dérogations en faveur du pa-

tronat, alors même que le chômage frappait durement les travailleurs, le syndicat des métaux de la Seine avait proposé à plusieurs reprises au gouvernement de mettre à sa disposition une usine désaffectée et du matériel. En échange de quoi, le syndicat s'engageait à former 4 à 5 000 chômeurs par an¹⁹. Le financement d'un tel centre, estimé à quinze millions de francs, aurait permis de réaliser, selon le syndicat, plus de 300 millions de francs d'économies à l'État et aux contribuables en allocations chômage. En formant davantage de chômeurs à des emplois qualifiés, il aurait en outre imposé l'application stricte de la loi sur les quarante heures hebdomadaires et la fin des recours abusifs par le patronat aux heures supplémentaires²⁰. Travailler moins, travailler mieux et travailler tous, ni plus ni moins !

Dans le contexte d'escalades militaires alimentées par l'Allemagne, l'Italie et le Japon en Europe et en Asie, le syndicat des métaux de la Seine entend également appuyer la défense na-

tionale et l'armement du pays. L'aéronautique est un secteur militaire clé pour lequel il manque du personnel qualifié. Qu'à cela ne tienne ! Il suffit de multiplier les centres de rééducation pour former la main-d'œuvre nécessaire. Telle n'est pas la solution retenue par le patronat, comme le rappelle Ambroise Croizat dans un article dénonçant en juillet 1939 le projet de la Société des Moteurs Gnome et Rhône d'embaucher des ouvriers wallons²¹. Telle n'est pas non plus la solution retenue par le gouvernement, qui demande le même mois à l'école de l'impasse de la Baleine de supprimer une équipe en raison de la « saturation » du marché du travail²².

À la construction aéronautique s'ajoute le problème de la formation des pilotes. Là encore, la démarche du syndicat des métaux de la Seine s'inscrit dans le soutien à la politique du ministre de l'Air, Pierre Cot et à l'expérience des aéro-clubs populaires, rassemblés dans la Fédération populaire des sports aéronautiques créée en 1935. Ces associations qui proposent, pour des sommes modiques, de se former au brevet de pilotage, connaissent alors un engouement inconnu jusqu'alors. Le syndicat des ouvriers métallurgistes de la Seine n'est pas en reste et

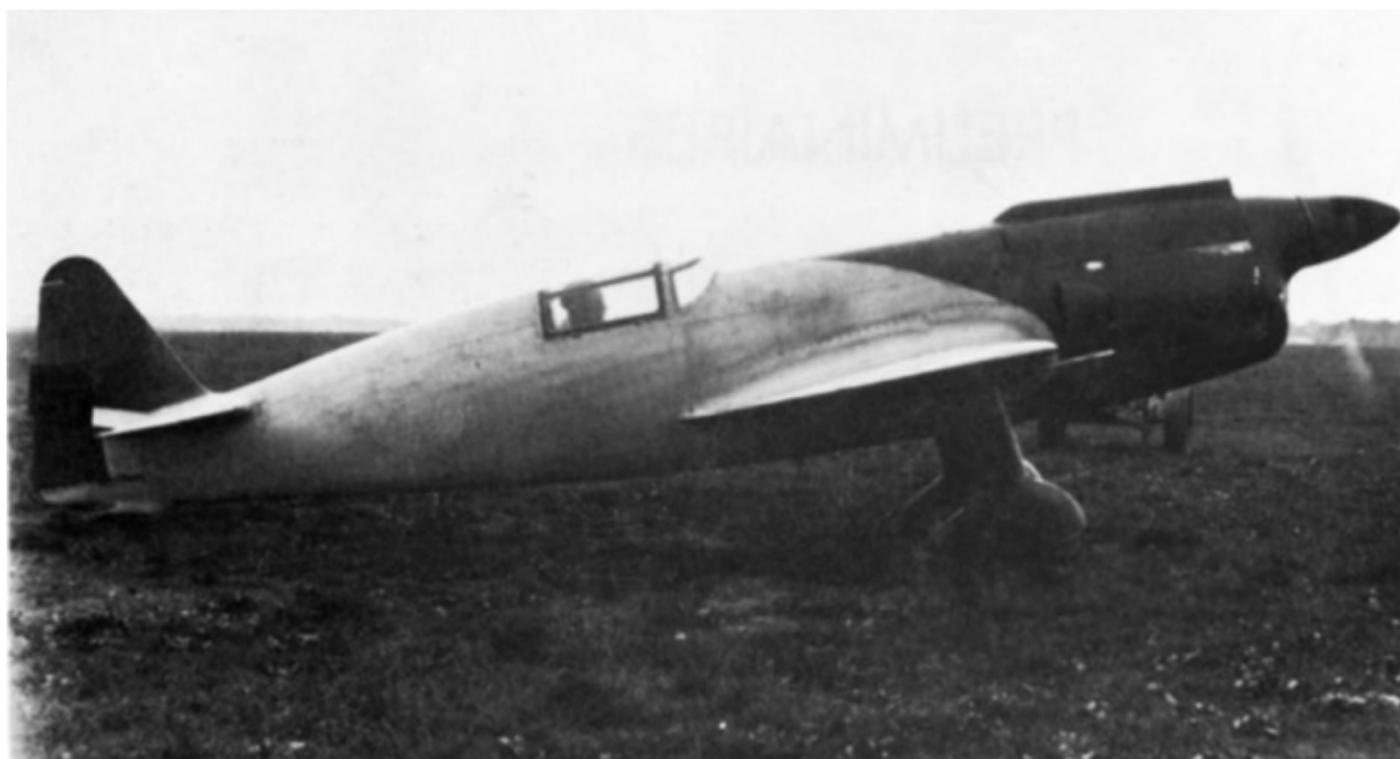
fonde son propre aéro-club, installé semble-t-il dans une propriété de Persan-Beaumont dès 1937²³. Son activité apparaît toutefois se réduire à quelques permanences, cours de formation théorique et expositions en 1938, si l'on en croit les rares références relevées dans la presse²⁴.

Enfin, une victoire de l'avion construit par des chômeurs en rééducation professionnelle dans une école créée par la CGT, sur des appareils de marques prestigieuses et dans le cadre d'une course de vitesse mythique sponsorisée par un magnat du pétrole serait assurément une belle victoire symbolique... aux retombées politiques !

Épilogue. Un élan brisé par la guerre

Ce n'est que le 13 août 1939, que le moteur Régnier, type « Coupe Deutsch », débute à Buc ses essais d'homologation. Pendant ce temps, le MH-20 reçoit ses commandes de pilotage et le revêtement des ailes²⁵.

Le vol de qualification de 550 kilomètres à la moyenne de 350 kilomètres par heure pour participer à la Coupe Deutsch devait être réalisé avant le 15 septembre, mais l'invasion de la Pologne par l'Allemagne le 1^{er} septembre met un



Le MH-20 sur l'aérodrome de Villacoublay (1941) © DR | Jacques Delarue, *Les Avions de Max Holste*, Éditions Le Trait d'Union, 1993.

terme à la compétition. Le 19 septembre 1939, la mise au point de l'appareil est achevée et, fait assez rare pour un prototype, aucune retouche ne fut nécessaire. Toutefois, par précaution, l'appareil est démonté et abrité à Courbevoie par Max Holste.

En 1941, les autorités d'occupation proposent de procéder aux essais des prototypes qu'ils ont confisqués. C'est ainsi que le MH-20, marqué des insignes de la Luftwaffe pour éviter toute méprise, obtient l'autorisation de faire des essais de roulage sur piste le 25 juillet 1941 sur l'aérodrome de Villacoublay. Marcel Finance est aux commandes de l'appareil²⁶ quant, à la surprise générale, il décide de passer outre les consignes et de prendre son envol. Malheureusement, de la fumée noire s'échappe rapidement du moteur. Le réducteur vient de lâcher, obligeant l'audacieux à poser l'appareil en catastrophe. Si le pilote s'en sorfit indemne, le MH-20 connût un sort moins enviable, avec une jambe du train d'atterrissage arrachée et une aile endommagée. Rapatrié à l'atelier de Max Holste, installé au 10 rue Fournier à Clichy, il fut finalement détruit, ainsi que l'ensemble des prototypes, dans l'incendie qui suivit le bombardement du 22 juin 1944.

Conclusion

Au carrefour du syndicalisme, de l'aéronautique et de la formation professionnelle, l'histoire du MH-20 est remarquable à plus d'un titre.

La carrière de cet appareil, bien que courte, a inspiré les prototypes suivants développés par Max Holste. Quant à l'école de rééducation professionnelle de l'impasse de la Baleine, elle a été rouverte en février 1945 avant d'être transférée dans le douzième arrondissement de Paris sous le nom de centre de formation professionnelle Bernard Jugault, en hommage au militant de chez Chausson Asnières, exécuté le 21 août 1944 à Paris. Cette expérience pionnière a été en outre précurseur de ce qui devint en 1949 l'association nationale interprofessionnelle pour la formation rationnelle de la main-d'œuvre, ancêtre de l'actuel AFPA.

Alors que partout en Europe les partitions guerrières se faisaient entendre, que le chômage et la misère frappaient violemment les travailleurs,

que la répression se durcissait, le syndicalisme a voulu faire la démonstration, par les faits, qu'une autre politique était possible. Cette expérience, en ces temps de crise économique et d'attaques brutales contre les conquêtes des travailleurs, méritait d'être rappelée ici.

Emeric Tellier

(1) *L'Humanité*, 3 août 1939, p. 1 et 5.

(2) *L'Humanité*, 23 janvier 1937, p. 5.

(3) *Le Génie civil*, 23 avril 1938, p. 350.

(4) *Le Populaire*, 3 octobre 1937, p. 8. Rambert est directeur de l'école de son inauguration jusqu'au mois de mai 1939 (au moins), avant d'être remplacé par Lenglet.

(5) *Le Génie civil*, 23 avril 1938, p. 350.

(6) *Le Populaire*, 8 avril 1939, p. 7.

(7) *L'Humanité*, 26 avril 1938, p. 8. Il en est recensé dix en France en avril 1939, cf. *L'Humanité*, 16 avril 1939, p. 5.

(8) Pour un exemple, voir *L'Humanité*, 28 décembre 1938, p. 5.

(9) Jacques Delarue, *Les Avions de Max Holste*, Les Pavillons-sous-Bois, Éditions Le Trait d'Union, 1993, 304 pages. Voir également Jacques Noetinger, *Témoin privilégié de l'histoire de l'aviation du XX^e siècle*, Paris, Nouvelles éditions latines, 2010, pp. 187-194.

(10) *L'Humanité*, 3 août 1939, p. 1 et 5.

(11) *Journal des débats politiques et littéraires*, 30 janvier 1939, p. 6.

(12) *Les Ailes*, 20 juillet 1939, p. 7.

(13) *Journal des débats politiques et littéraires*, 3 février 1939, p. 4.

(14) J. Billet, « Pour la coupe Deutsch, un avion construit par des chômeurs prendra le départ », *Ce Soir*, 2 août 1939, p. 1 et 3. L'expression « un poème de travail » est de lui.

(15) Pour plus de précisions techniques, voir *L'Aérophile* d'août 1941, pp. 147-148. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6555664p>.

(16) Initialement, il devait être équipé d'un moteur Chaumont-Béarn 12 cylindres en I, mais les retards de livraison ont contraint Max Holste à opter pour le Régnier.

(17) Pour un exemple, *Le Populaire*, 21 janvier 1939, p. 4.

(18) *L'Humanité*, 16 avril 1939, p. 5.

(19) *L'Humanité*, 2 juillet 1938, p. 5.

(20) *L'Humanité*, 8 septembre 1938, p. 5.

(21) *L'Humanité*, 27 juillet 1939, p. 5.

(22) *Le Populaire*, 13 juillet 1939, p. 4.

(23) Cette information, mentionnée dans « À l'origine de l'aéro-club des métallurgistes », *Les Cahiers de l'Institut d'histoire sociale*, n° 32, décembre 1989, pp. 16-17, n'a pas pu être vérifiée.

(24) Voir *L'Humanité*, 14 mars 1938, p. 5 ou *Le Populaire*, 5 mars 1938, p. 7.

(25) *Paris-Soir*, 13 août 1939, p. 7.

(26) Marcel Finance, moniteur à l'aérodrome de Toussus-le-Noble, ne doit pas être confondu avec un homonyme, également pilote, qui est alors engagé dans les Forces Françaises Libres et chargé du commandement à Pointe-Noire du détachement permanent des Forces aériennes du Gabon-Moyen Congo jusqu'en décembre 1941. Ce dernier fut victime d'un accident mortel le 23 avril 1943 au large de la Tunisie.

LES ARCHIVES BERNARD CHRISTEN

//

Voici le fonds Bernard Christen, un militant métallurgiste du Territoire de Belfort, dont les archives nous ont été versées par un cheminot retraité de Saint-Pierre-des-Corps le 31 mars 2005. Le classement et l'inventaire de ce fonds, opérés durant l'été 2015, ont été rapides en raison de l'homogénéité des pièces qu'il contenait.

Le plan de classement retenu a été le suivant : tout d'abord les pièces personnelles, consistant majoritairement en des cartes d'adhérent ou de délégué. Viennent ensuite les pièces relatives à sa première entreprise, Viellard-Migeon et C^{ie} à Morvillars, une fabrique d'hameçons pour la pêche, où il a travaillé de 1946 à 1947 puis les pièces relatives à sa seconde entreprise, les Usines Diélectriques de Delle, spécialisées dans la fabrication d'isolants électriques, où il travaille de 1949 à 1955. Les deux chapitres suivants concernent les élections à la sécurité sociale de 1947 puis son activité au Parti communiste français, principalement lors des élections cantonales de 1951 et 1954. Enfin, le plan de classement s'achève sur quelques photographies et un objet, le tampon encreur du syndicat CGT des métaux de Morvillars.

Petit par sa taille (une boîte d'archives de 8 cm), ce fonds n'en n'est pas moins très riche. Il comprend ainsi une collection de cartes d'adhérent à la Fédération CGT des travailleurs de la métallurgie de 1946 à 1954 ainsi qu'à d'autres organisations et associations. On note également la présence d'une collection parcellaire mais complémentaire à celle de la Bibliothèque nationale de France de *Reflets de nos entreprises*, mensuel publié par la direction des Usines Diélectriques de Delle. Enfin, le fonds recèle cinq affiches électorales de grand format édité à l'occasion des élections cantonales.

La lecture attentive du fonds a permis de dresser une première biographie sommaire de ses responsabilités syndicales, avec l'idée de la faire ensuite paraître sur le site internet du Maitron en ligne. Dans l'espoir d'en savoir plus, un courrier fut rédigé à destination du cheminot retraité qui avait effectué le dépôt du fonds, pour essayer d'en savoir plus sur sa provenance et sur le parcours de Bernard Christen. Un délai de dix ans

s'étant écoulé entre l'entrée du fonds dans les archives de la Fédération et la rédaction de l'instrument de recherche, il n'était pas évident d'obtenir une réponse. Et pourtant ! Très rapidement, un courrier parvint avec des éléments sur la vie de ce militant. De nombreux échanges ont permis de compléter cette biographie, notamment sur l'absence d'archives postérieures à 1956. Cela s'explique par le départ de Bernard Christen du Territoire de Belfort et sa reconversion comme commerçant en Indre-et-Loire.

Il est à noter que le cheminot retraité a fait le choix de déposer les archives du père, Eugène Christen, cheminot de profession, et les documents concernant l'apprentissage de Bernard Christen à la SNCF à l'Institut CGT d'histoire sociale des cheminots.

En conclusion à cette rapide présentation, nous pouvons retenir que le fonds peut être petit par sa taille, mais précieux par son contenu. Il faut également souligner l'importance de rédiger un contrat de dépôt ou de don d'archives, tout d'abord pour clarifier les conditions dans lesquelles le fonds entre dans les archives, mais également pour inscrire les coordonnées du déposant et récupérer le maximum d'informations sur la manière dont le fonds a été constitué et sur le ou les individus l'ayant constitué. Enfin, le classement et l'inventaire du fonds ne sont que la première étape d'une démarche archivistique qui prévoit également sa valorisation. Dans le cas présent, le traitement du fonds a permis de rédiger une notice biographique pour le Maitron ainsi que ce petit article pour en faire connaître l'existence !

Pour aller plus loin

Inventaire du fonds d'archives sur demande auprès de l'IHS.

La biographie de Bernard Christen en ligne sur le site du maitron (version pour les abonnés) : <http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/spip.php?article175763>.

UN PARCOURS MILITANT PEU COMMUN



En 1981, le Président de la République demanda au gouvernement d'élargir l'accès de l'École Nationale d'Administration (ENA) aux élus municipaux, syndicaux ou associatifs. Ce qui fut effectué en 1982 par la création d'un 3^e concours, s'ajoutant au concours étudiant et au concours interne à la

fonction publique d'État.

2015, 70^e anniversaire de la création de l'École Nationale d'Administration et 30^e anniversaire de la sortie des 10 premiers élèves recrutés par le 3^e concours.

Seul, l'un des dix reçus n'était pas diplômé de l'enseignement supérieur mais possédait un CAP d'ajusteur, de dessinateur, et le brevet de mécanicien d'usinage : l'auteur du présent ouvrage !

Membre du bureau de la fédération des travailleurs de la métallurgie CGT, il avait informé la fédération qu'il ne demanderait pas le renouvellement de son mandat au congrès de 1983.

Entré dans la vie active avec un CAP d'ajusteur, peu au fait des intentions gouvernementales en matière de réforme de l'école, il ignorait qu'il remplissait les conditions requises pour concourir. Poussé par ses amis, tiré par la FTM-CGT (puisqu'un certain « André » secrétaire général en 1983 lui dit cette chose merveilleuse, « mon cher Alain je te conseille de réussir », il concourut donc et fut l'un des dix premiers admis.

Devenu ancien élève de l'ENA, il entama en 1985 une carrière d'administrateur civil du ministère des transports à la direction générale de l'aviation civile, qu'il quitta en 2006 pour prendre sa retraite.

Après 49 années de vie active, l'auteur revient dans son récit sur la construction d'un savoir encore possible dans une France peu touchée par le chômage qui pouvait offrir « aux citoyens d'en bas » une mobilité sociale pour peu qu'ils fassent preuve d'engagement et d'une insatiable curiosité.

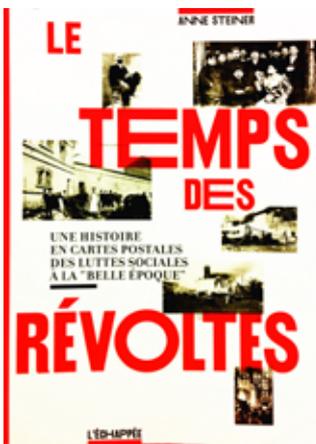
Aujourd'hui administrateur civil honoraire après sa carrière à la DGAC, il relate les moments formateurs qui lui ont facilité le franchissement des filtres sociaux : son entrée dans la vie active à 15 ans, le sport avec la compétition sportive dans l'athlétisme et la course à pied de demi-fond, son apprentissage d'ajusteur à « la Compagnie des Compteurs » jusqu'à la fin des années 1950, entreprise de 8000 salariés où il sera embauché CAP en main au début des années 1960 comme ouvrier P1.

Puis, en octobre 1962, son embauche grâce à son frère dans les laboratoires de la Sté Alsacienne de Construction Mécanique, qui deviendra Alcatel, sa rencontre avec Janine qui deviendra son épouse, l'arrivée de leur fille et leurs difficultés de logement, son service militaire dont il sera démobilisé en 1965 en ayant échappé à la guerre d'Algérie, sa rencontre en octobre 1966 avec les communistes et son adhésion au PCF, son premier mandat de délégué du personnel avec la CFDT en 1967 sans y être syndiqué, la création avec des élus du personnel cartés ou près du PCF d'une section CGT au premier janvier 1968.

De là découlera un engagement qui l'amènera à des responsabilités syndicales dans sa boîte et dans les structures départementales, puis à la fédération des métaux, chargé des syndicats de l'électronique, il connaîtra aussi notamment le conflit national de la sidérurgie, la casse industrielle de la France, les relations internationales de la CGT avec la RDA et l'URSS, la Grande Bretagne, l'Italie, etc...

Une belle histoire, d'un militant de base qui considéra au bout de 15 années de militantisme intense, avec trois années au CEF, six autres au bureau fédéral, neuf années comme permanent syndical, un divorce en cours, une fille fâchée contre son père, des espoirs grandioses et des déceptions tout aussi grandioses, qu'il fallait passer à autre chose. Prévu au congrès de la FTM de 1983 au poste de directeur du centre de formation Jean-Pierre Timbaud, il sera redirigé vers le concours de l'ENA, ce qu'il réussira... et qui lui changera la vie.

AU TEMPS DES RÉVOLTES //



Anne Steiner, maître de conférence en sociologie à l'université de Nanterre, connu pour ses travaux sur la violence révolutionnaire et le mouvement anarchiste, vient de faire paraître, aux éditions L'Échappée, *Le temps des révoltes. Une histoire en cartes postales des luttes sociales à la*

"Belle Époque".

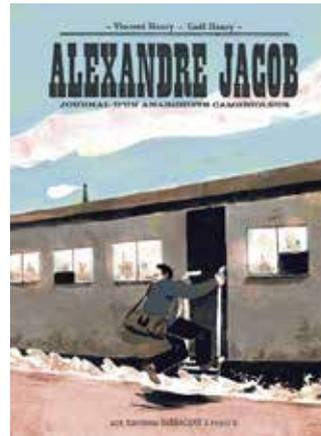
Cet ouvrage expose « neuf épisodes de lutte sociale, de l'année 1905 à l'année 1911, sous forme de récits illustrés par des cartes postales reproduites à taille réelle », dont le choix a été dicté par le nombre de cartes postales éditées à l'occasion de la lutte et par le souci de représenter plusieurs régions et plusieurs secteurs d'activités. Ces chapitres sont complétés par des synthèses sur des thématiques transversales (sabotage, solidarité ouvrière, rôle de l'armée dans la répression, etc.), par deux biographies (Gabrielle Petit et Benoît Broutchoux), une chronologie détaillée et une bibliographie.

En clin d'œil à l'initiative organisée par les jeunes métallos à Limoges et à Oradour-sur-Glane le 13 octobre dernier, et dont nous rendions compte dans nos *Cahiers d'histoire sociale de la métallurgie* n° 50, signalons que l'ouvrage s'ouvre sur la grève des porcelainiers et porcelainières de Limoges en 1905 qui s'était soldée par la mort du jeune Camille Vardelle et dont l'histoire nous avait été brillamment contée dans la pièce de théâtre *La Rebelle* interprétée par cinq jeunes comédiens de talent.

Agréable à lire, avec sa maquette soignée, cet ouvrage illustre l'intérêt pour l'histoire de mobiliser toutes les sources à sa disposition, notamment iconographiques. À ce sujet, on peut regretter que les cartes postales reproduites (presque 140 !) ne soient pas analysées, critiquées et que leur présence ne se borne à un simple rôle d'illustration des chapitres.

Pour prolonger cette lecture, n'hésitez pas à lire les deux précédents ouvrages d'Anne Stei-

ner, *Les En-dehors. Anarchistes individualistes et illégalistes à la "Belle Époque"* et *Le goût de l'émeute. Manifestations et violences de rue dans Paris et sa banlieue à la "Belle Époque"* respectivement parus en 2008 et en 2012 aux éditions L'Échappée.



Les éditions Sarbacane viennent de faire paraître une imposante bande dessinée de Vincent et Gaël Henry sur la vie mouvementée d'Alexandre Marius Jacob, anarchiste cambrioleur au parcours peu commun. Né à Marseille en 1879, il fut tour à tour marin au long cours, typo-

graphe, monte-en-l'air ingénieux à la tête des « Travailleurs de la nuit », une bande créditée de plus de 500 cambriolages à travers la France, théoricien anarchiste et enfin bagnard durant vingt-deux ans. D'un style simple, les 150 pages de noir et blanc présentent la vie de cet honnête cambrioleur de son enfance à son départ pour Cayenne.

Je ne résiste pas à l'envie de vous reproduire ici une longue tirade prononcée par Alexandre Jacob lors de son procès en mars 1905 :

« Car la société ne m'accordait que trois moyens d'existence : le travail, la mendicité, le vol. Le travail, loin de me répugner, me plaît, l'homme ne peut même pas se passer de travailler. Ses muscles, son cerveau possèdent une somme d'énergie à dépenser. Ce qui m'a répugné, c'est de suer sang et eau pour l'aumône d'un salaire, c'est de créer des richesses dont j'aurais été frustré. En un mot, il m'a répugné de me livrer à la prostitution du travail. La mendicité, c'est l'avilissement, la négation de toute dignité. Tout homme a droit au banquet de sa vie. Le droit de vivre ne se mendie pas, il se prend. »

Une postface de Jean-Marc Delpech ainsi qu'une chronologie enrichissent ce bel ouvrage.

Avec les aidants

tisser le lien de la solidarité



Credit photo : Gerhard Linzke/eyese

FACE À LA PERTE D'AUTONOMIE ET AU HANDICAP, LA MACIF SE MOBILISE POUR PROPOSER DES SOLUTIONS CONCRÈTES :

Ainsi, des prestations Aidants&Aidés sont incluses dans nos contrats **Garantie Santé** et **Garantie Autonomie** pour faciliter le quotidien et préserver la santé des aidants, à chaque moment clé ou à **chaque situation de rupture qu'ils rencontrent avec la personne aidée** : aide administrative et bilan de l'aidant, bilan de l'habitat, aide à domicile, aide au répit et assistance psychologique⁽¹⁾.

Pour tisser le lien de la solidarité avec les aidants, rendez-vous sur le site aveclesaidants.fr

Pour plus d'information sur nos contrats, rendez-vous en point d'accueil

(1) Les garanties et prestations sont accordées dans les conditions et limites fixées aux contrats.



Les contrats Garantie Santé et Garantie Autonomie proposés par la Macif sont assurés par des mutuelles régies par le livre II du Code de la mutualité et adhérentes à la Mutualité Française

MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4, rue Pied de Fond 79000 Niort.

