

# Hommage rendu à Pierre SEMARD le 7 mars 2014

## En gare de Bourges, par les syndicats CGT Cheminots de Bourges Exécution, UFCM et retraités de Bourges

Le nom de **Pierre Sémard** est certainement le plus connu de la famille des cheminots: nombre de cités, places, rues, salles portent ce nom. Il est devenu, après 1945, une figure emblématique de l'action syndicale et patriotique des cheminots.

**Pierre Sémard** est né le 7 février 1887 à Bragny sur Saône, petit village de Saône et Loire. ses parents sont cheminots, l'un cantonnier, l'autre garde-barrière. titulaire du certificat d'études, il part travailler: petits boulots, gratte-papier chez un notaire, à 17 ans il monte à Paris, apprenti charcutier, vendeur de journaux, débardeur aux halles; le mal du pays le fait revenir dans l'Yonne, charcutier, cuisinier; il descend vers Lyon puis se fixe à Valence vers 1906, s'engage 3 ans dans l'armée. Sportif, il fait du vélo. Les prix des courses augmentent sa solde. Il épouse une fille de Valence,; ils auront trois enfants. Revenu à la vie civile, il passe l'examen d'employé aux écritures aux Chemins de fer, est nommé à Montélimar, Bagnols/Cèze, puis revient à Valence au secrétariat de la gare.

A cette époque, l'organisation syndicale cherche sa voie. Rappelons-nous: 1895, naissance de la Confédération Générale du Travail. Chez les cheminots c'est en 1890 la Chambre syndicale des travailleurs du Chemin de fer, en 1895, c'est la fédération des travailleurs du chemin de fer.

La grande grève de 1910, malgré ses acquis — 5f journaliers, le règlement général des retraites — crée de graves dissensions dans la direction syndicale entre réformistes, guesdistes et révolutionnaires. Ces derniers quittent le syndicat pour former la fédération des travailleurs des voies ferrées (sept.1911). C'est dans ce contexte que **Pierre Sémard** rentre en « syndicalisme ». Le 31 juillet 1914, c'est l'assassinat de Jaurès, le 1er août c'est la déclaration de

guerre. **Pierre Sémard** est versé au service des trains à Valence.

Les 27/28 janvier 1917 à la Grange aux belles, c'est la fusion de toutes les organisations syndicales de cheminots dans la Fédération nationale des chemins de fer. Elle adhère à la CGT et en devient la plus importante fédération. **P. Sémard** est élu délégué des cheminots de Valence, puis responsable de l'Union Drôme Ardèche.

Mobilisé fin 1918, il est envoyé en Belgique, mais revient rapidement à Valence au chevet de sa femme, enlevée par l'épidémie de « grippe espagnole ». Avec l'ensemble des travailleurs, il lutte contre la vie chère, créant la « Ligue de défense et d'action contre les mercantis et spéculateurs ». Fin 1919 il est le dirigeant incontesté des cheminots de la Drôme.

Il organise la grève de 1920. Alors que rien n'est réglé, la fédération appelle à la reprise le 29 février. **Pierre Sémard** conduit les 600 cheminots de son secteur à reprendre le travail, tous ensemble, avec des acquis substantiels. Les mois suivants **Pierre** commence à jouer un rôle national. Lors du 3e congrès il met en cause la politique réformatrice fédérale. Il organise la grève du 1er mai. C'en est trop: il est révoqué le 8 mai. Il devient alors gérant de la coopérative des cheminots. L'activité syndicale l'accapare de plus en plus. Il monte à Paris.

Au 4e congrès, l'affrontement entre les réformistes et les révolutionnaires atteint un point de non retour: la fédération éclate. **Pierre Sémard** est élu secrétaire de la nouvelle fédération.

Politiquement, il adhère à la SFIO en 1916, puis, après le congrès de Tours en 1920, au Parti Communiste, dont il deviendra par la suite secrétaire général.

Laissons passer une dizaine d'années pendant lesquelles **P. Séward** sera fidèle à sa ligne: syndicalisme de masse, ouvert à tous, n'affirmant aucune doctrine et avec toute son autonomie. Il se retrouvera en prison plusieurs fois, notamment lorsqu'il mènera le combat contre l'occupation de la Ruhr (1923), contre la guerre coloniale du Maroc (1924)

Il favorise l'union des premiers syndicats de réseaux (1934) et lors du congrès de fusion des fédérations, il est élu secrétaire de la fédération unifiée des cheminots le 24 novembre 1935.

Arrive le front populaire. Il mène la délégation des cheminots reçue par le 1er gouvernement Blum. Ils obtiennent les 21 jours de congés, les 40 heures, la reconnaissance de l'organisation syndicale dans l'entreprise et la réintégration des cheminots révoqués en 1920.

Il se prononce pour un grand service public des transports et déclare que la fédération est prête à soutenir le gouvernement de front populaire.

Lors de la création de la SNCF (10-01-1938), il devient l'un des 4 administrateurs issus de la représentation syndicale. Jusqu'en novembre 1938, il s'investit énormément dans l'organisation sociale de ce service public.

Mais le 2ème gouvernement Blum se lézarde, Blum démissionne en juin 1937, et le patronat de combat annule progressivement les acquis de 1936.

**Pierre Séward** déclare: « Si l'on veut changer réellement, il faut maintenir le Front Populaire, il faut le réorganiser et non le détruire ».

Le rentrée de septembre 1938 voit monter la colère des travailleurs. Les décrets-lois de Paul Reynaud mettent le feu, et la grève générale est déclenchée le 30 novembre 1938.

**Pierre Séward** prône l'unité syndicale internationale au moment où les bruits de botte se font entendre. L'union de tous les travailleurs européens serait un rempart contre la guerre. Être contre Hitler et le fascisme ce n'est pas être contre le peuple allemand première victime du régime nazi.

Au lendemain de la grève générale, il est révoqué du Conseil d'administration de la SNCF pour avoir signé des tracts appelant à la grève. Traduit devant le conseil de discipline il est rétrogradé facteur aux écritures et éloigné de Paris et de la Fédération.

L'année 1939 voit poindre la revanche de la bourgeoisie: « Mieux vaut Hitler que le Front populaire ».

Dans ses mémoires, de Gaulle écrit: « il faut dire que certains milieux voudraient voir l'ennemi plutôt dans Staline que dans Hitler. Ils se souciaient des moyens de frapper la Russie beaucoup plus que de la façon de venir à bout du Reich ».

Le 1er septembre 1939, la guerre est déclarée./ La répression s'abat sur les militants ouvriers opposés à la politique de Daladier. **Pierre Séward** se voit supprimer son titre de Permanent et se retrouve à Loches (Indre et Loire).

Les divisions au sein de la fédération s'exacerbent avec le pacte germano-soviétique. Les réformistes, ne respectant pas la liberté politique, excluent **Pierre Séward** et ses camarades des responsabilités fédérales. **P. Séward** demande alors à **Tournemaine**, trésorier de la fédération, de bloquer les cotisations en banque.

Sous couvert d'une dénonciation pour détournement de fonds, **Pierre Séward** et **Tournemaine** se voient inculpés et arrêtés le 16 septembre 1939.

Bien qu'ils s'en défendent devant les cheminots en colère, les deux dirigeants réformistes **Jarrigion** et **Quertelet** ne

peuvent nier qu'ils sont les auteurs de cette dénonciation. Lors du procès devant le tribunal militaire, la plainte pour détournement ne tient pas, mais, entre-temps, un décret (appartenance à un Parti politique dissout— le Parti communiste) les condamne à trois ans de prison, cinq ans de privation de droits civiques et 3000 francs d'amende.

**Pierre Sémard** est incarcéré à Fresnes puis en juin 1940 à Bourges. Il apprend l'arrestation de sa femme Yvette et de sa fille Juliette. Juliette sera déportée au camp de Ravensbrück.

En janvier 1941 il est dirigé sur le camp de Gaillon. Le 6 mars 1942 il est conduit à la prison d'Évreux, et le 7 il est fusillé par les allemands au titre d'otage.

Le 7 mars 1945, il aura droit à des obsèques officielles et sa dépouille repose désormais au cimetière du Père Lachaise.

**j aimerai profiter de l'hommage a pierre pour saluer les entrées au panthéon de :**

pierre **BROSSOLETTE** (journaliste et résistant)

jean **ZAY** (ministre de l'éducation )

germaine **TILLON** (ethnologue et résistante)

Geneviève **ANTHONIOZ DE GAULLE** ( nièce du général et résistante )

germaine et Geneviève furent elles aussi déportées a Ravensbrück comme la fille de **pierre SEMARD**

On pourrait alors penser , pour les plus jeunes d'entre nous , que ce combat issu du passe est termine.....

La FRANCE , comme l'EUROPE souffre d'une crise économique , sociale et identitaire .Cette conjonction enclenche la logique du bouc émissaire : il est compliqué pour une personne victime de la crise de s'attaquer au capitalisme financier

insaisissable . Alors qu'il est si facile de viser les populations les moins capables de se défendre : les classes populaires..... en stigmatisant les assistés , les immigrés et leurs enfants .Hier le juif , aujourd'hui le musulman . **Oui** chers camarades , une campagne de dédramatisation a lieu afin de rendre un parti extrême , civilisé et fréquentable . **Si** l'emballage a changé le contenu reste le même . **Si** il y a un parti qui ne peut revendiquer l'héritage de la résistance , c'est bien celui là .

**N'**ayons pas la mémoire courte et restons vigilants et mobilisés afin que l'histoire ne se répète pas .

**Enfin** chers camarades quelques mots sur la réforme de la sncf ,

il y a six lois qui forment le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire. Ces lois européennes sont obligatoires pour tous les états membres de l'UE (et les pays candidats) et définiront les futures conditions pour le secteur du ferroviaire, et par conséquent pour les cheminots.

La Commission européenne propose l'ouverture des marchés et la concurrence pour les services de transport de passagers nationaux et met en péril l'existence d'entreprises ferroviaires intégrées en fixant des conditions sévères pour l'organisation des entreprises intégrées.

La Commission des Transports du Parlement Européen, lors du vote du 17 décembre 2013, modifie partiellement certaines dispositions mais confirme principalement l'approche de la commission :

- Libéralisation du transport national de passagers et en particulier celui à grande vitesse (libéralisation en libre accès) d'ici 2022.
- Promotion et simplification de la mise en concurrence des services publics ferroviaires (séparation des contrats, accès au matériel roulant par transfert

du risque financier aux pouvoirs publics, conditions strictes pour l'attribution directe de contrats de service public avec des compétences pleines données à la commission pour définir les critères.

- Priorité à la séparation du gestionnaire de l'infrastructure et production en durcissant les conditions pour les entreprises ferroviaires intégrées.

Un aspect positif du vote du 17 décembre : la commission TRAN du parlement européen a renforcé la partie sociale du règlement OSP en rendant obligatoire aux autorités compétentes d'exiger des normes sociales dans l'offre en compétition et / ou pour le transfert de personnel en cas de changement d'opérateur.

Par contre et c'est très négatif, la commission TRAN a introduit la question du service minimum en cas de grève (comme considérant) et cela attaque le droit de grève fondamental.

Les conséquences de ce 4<sup>ème</sup> paquet seraient catastrophiques pour les cheminots !

Avec l'extension de la concurrence pour le transport national de voyageurs et l'éclatement des entreprises intégrées restantes, le processus de privatisation et la pression pour une réduction des coûts que nous avons déjà dû affronter dans le passé continueront, avec les conséquences que l'on connaît.

Cela affectera inévitablement la sécurité et la qualité de service.

Au mois de Décembre, les premiers éléments du budget 2014 montraient la perspective de 2500 suppressions d'emplois dans l'EPIC dont 856 au fret et plus de 1000 pour les activités voyageurs.

C'était sans compter l'intervention de l'Etat par l'intermédiaire du Ministère du Budget et de l'Agence des Participations de l'Etat.

En effet, l'Etat a refait le même coup qu'en 2013 et s'est comporté comme n'importe quel actionnaire d'une entreprise du CAC 40 exigeant la présentation d'un budget avec des résultats positifs.

La Direction s'est empressée et sans protester, d'accéder à la demande de l'Etat. Et c'est ainsi que 500 suppressions d'emplois supplémentaires ont été validées ainsi qu'une baisse du niveau d'investissement de 70 millions d'€.

D'autres solutions pouvaient s'envisager pour améliorer le résultat financier : agir sur les charges externes, le niveau des péages, par exemple, mais cela renvoie à la question de la dette de RFF et plus globalement du système ferroviaire, le niveau des impôts et taxes et notamment le dividende versé à l'Etat qui est encore de 130M€ et dans une moindre mesure les charges d'énergie.

L'abandon par l'Etat du dividende aurait été un signe d'une autre nature !

Au lieu de cela, ce sont les cheminots, les usagers qui vont faire les frais d'une vision purement libérale du transport ferroviaire. 2453 suppressions d'emplois en 2014 dont la majorité au fret et dans les activités voyageurs.

Seule l'Infra tire son épingle du jeu et encore que sur la partie Equipement. Mais c'est loin du niveau d'embauches nécessaires pour répondre à la hausse de l'activité dans des conditions de travail et de sécurité améliorées. La Direction a l'objectif de faire monter en charge la filiale SFERIS, l'intérim, les CDD et les recrutements de salariés dits expérimentés (35-45 ans) avec un objectif de 25% dont plus 35% chez les cadres. Elle envisage même une hausse de la productivité de 1%.

Côté fret, la fuite en avant perdure, plus de 800 suppressions d'emplois envisagées et

dans le même temps, un objectif de faire progresser le volume de trafic de 1%. L'équation risque d'être difficile à résoudre !

Mais la Direction de l'entreprise pense à tout et surtout ne lâche rien. C'est ainsi qu'au-delà des données budgétaires, la Direction anticipe la mise en œuvre de la réforme en engageant pour cette activité une réflexion spécifique relative au cadre social harmonisé. Elle s'inscrit dans la négociation d'une CCN à deux niveaux : une pour le voyageur et une pour le fret.

Elle va même plus loin en voulant définir une politique de rémunération spécifique à fret SNCF, en redéfinissant le périmètre des métiers, de la formation professionnelle. Le RH spécifique Fret refait surface au travers du budget 2014.

Les autres activités ne sont pas en reste sur le volet RH du budget et font preuve d'une certaine constance et cohésion : évolution du périmètre et du contenu des métiers, adaptabilité, mobilité, polyvalence, précarité, intérim, sous-traitance, objectif de recrutement de contractuels (CDI et CDD), réduction des charges de structures en sont les maîtres-mots.

Côté recrutements, alors que la Direction avait annoncé lors de la Commission Economique du CCE 4700 embauches, la version présentée au Conseil d'Administration fait état de 3700 recrutements sur le périmètre de l'EPIC et 7000 sur le groupe.

Nous retrouvons dans ce budget tous les ingrédients de la financiarisation de l'économie où la finalité n'est pas le développement du Service Public et la réponse aux besoins de transports de la Nation mais le taux de rentabilité, la profitabilité des investissements. Le tout validé et encouragé par le Ministère de Tutelle.

Un budget 2014 qui consacre l'anticipation de la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire puisqu'il est la déclinaison comptable du plan « Excellence 2020 ». Une ligne budgétaire a même été créée et créditée de 11 millions d'€ pour mise en place du Gestionnaire d'Infrastructure Unifié.

Que ce soit le budget 2014 ou le projet de loi gouvernemental sur la réforme du système ferroviaire, ils ne participent pas d'une volonté de répondre aux besoins des populations mais plutôt à une vision libérale du transport ferroviaire et de l'entreprise historique qui doit être rentable quel qu'en soit le prix à payer.

C'est dans ce contexte que le rapport d'étape relatif à l'accident ferroviaire survenu le 12 juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge vient d'être rendu public le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transports Terrestres (BEA-TT).

Ce rapport vient confirmer l'appréciation négative et les premières analyses que la CGT porte sur les politiques mises en œuvre ces dernières années à la SNCF : contraction de l'appareil de production, développement de la sous-traitance et recours aux emplois précaires, réduction des moyens humains et financiers qui fragilisent ainsi le Service Public ferroviaire.

Le plan « Vigirail » annoncé par les directions de la SNCF et de RFF, relève de l'affichage médiatique. Si plan d'actions il doit y avoir, celui-ci doit se traduire par un changement de cap dans le management de la sécurité et de la maintenance du réseau.

Pour la CGT, tout confirme que la réforme du système ferroviaire envisagée par le gouvernement doit se traduire par la réunification de la SNCF et de RFF au sein d'une entreprise unique et intégrée. Seul un cadre social de haut niveau peut garantir la qualification et les compétences au service de la sécurité des personnels et des circulations.

Cela passe également par le désendettement du système ferroviaire et des propositions concrètes pour le financement public de la régénération du réseau mais aussi par une autre politique budgétaire de la SNCF.

La CGT considère que les premiers éléments de ce rapport mettent en lumière les conséquences nocives de la déstructuration de l'entreprise SNCF et de la destruction massive d'emplois menée au pas de charge et ce depuis plusieurs années notamment pour la surveillance et la maintenance des infrastructures dans la proximité.

Mesdames, Messieurs, chers Amis , chers Camarades, **le syndicat des Cheminots CGT de bourges** vous remercie de votre attention .

cet hommage sera suivi d'un verre de l'amitié , salle de l'even