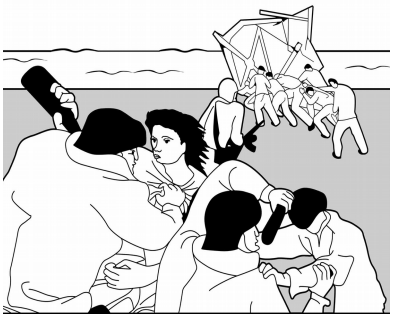


n°1

Les cahiers de l'Institut d'Histoire Sociale des Alpes-Maritimes

Sommaire n° 1

Octobre 2019

page 1 : Edito

pages 2 et 3 :
1950 - la CGT des Alpes-Maritimes et le mouvement de la paix

pages 4 et 5 :
Les archives syndicales

pages 6 à 8 :

La catastrophe du 16 octobre 1979

« Connaître l'histoire du mouvement syndical, c'est assimiler l'expérience des générations passées, pour mieux comprendre les conditions nouvelles et innover en intégrant tout l'acquis de la classe ouvrière ». Cette phrase, tirée du discours de Georges SEGUY lors de la création de l'institut CGT d'histoire sociale au congrès confédéral de Lille en 1982, montre que l'histoire du syndicalisme, est un outil essentiel de transmission de notre vision sociétale.

Nos conquêtes sociales ne doivent rien au hasard, elles sont le fruit d'une volonté d'atteindre un équilibre de respect, de bien être et de sécurisation professionnelle pour l'ensemble du salariat. Elles sont le fruit de revendications et de luttes qui ont émaillé tout le 19ème et 20ème siècle.

Dans le contexte social actuel, de remise en cause des cotisations sociales, de la retraite et de la fonction publique, exposer l'histoire, argumenter, peut se révéler un parfait complément à l'activité syndicale.

Par exemple, la plupart des salarié.es s'imaginent que la sécurité sociale comme l'assurance retraite, ont toujours existé, et que c'est le plus naturellement du monde que les employeurs ont pris l'initiative de cotiser pour notre bien-être !! Ils ignorent très souvent le rôle fondateur de la sécurité sociale d'Ambroise CROIZAT, militant CGT et ministre après guerre. Aujourd'hui, le gouvernement MACRON met tout en œuvre pour réformer le statut de la fonction publique jusqu'à le faire disparaître, avec le soutien des médias qui dénigrent les services de l'administration.
Dans ce contexte, il est de la responsabilité de la CGT d'instaurer le débat en s'appuyant sur l'histoire, pour démontrer que le service public a été créé pour le bien de l'intérêt général.

Se référer au passé, transmettre ses valeurs fondamentales est un outil d'éducation de nos militant.es, de nos syndiqué.es et plus généralement, de l'ensemble des salarié.es.
Connaître l'histoire c'est comprendre, mais le capital préfère des salarié.es désinformé.es ! N'est-il pas criant que l'ensemble des ministres de l'éducation nationale qui se sont succédé depuis des décennies n'ont eu de cesse de réduire les cours d'histoire et d'éducation civique à leur portion congrue ?

Pour sa première année d'existence, l'IHS-CGT 06 a célébré le 50e anniversaire de mai 68 dans notre département, participé à la restauration d'un tableau installé dans la salle de réunion de l'UD (voir article pages 2 et 3) et réalisé une plaquette sur la Bourse du travail de Nice. Pour l'année 2019, l'Assemblée Générale du début de l'année a décidé de centrer l'action de l'IHS -CGT 06 sur les archives (drapeaux anciens de syndicats professionnels du département, bourse du travail de Nice, archives de l'UD-CGT 06) et l'édition d'une revue, dont c'est le premier numéro.

Bonne lecture !

INSTITUT D'HISTOIRE SOCIALE
Alpes Maritimes
34 bd Jean Jaurès 06300 NICE

1950 : La CGT des Alpes Maritimes et le mouvement de la paix

Le 17 février 1950, les sirènes du port de Nice donnent l'alarme à l'arrivée d'un convoi constitué de caisses de grandes tailles, protégé par des gardiens de la paix et des CRS. C'est la ruée vers le port : bus, trolleys, tramways des TNL, métallurgistes, gaziers–électriciens, postiers, ouvriers du bâtiment et aussi nombre de jeunes et de femmes. Ils sont rapidement des milliers rassemblés devant un barrage de police qui ne résiste pas longtemps (et de manière symbolique). La rangée de 30 à 40 CRS est moins conciliante mais doit céder sous le nombre. Les caisses contenant les rampes de lancement pour les fusées sol-air sont jetées dans l'eau du port.
Pour comprendre cet événement, il faut se situer dans le contexte économique, social et politique particulièrement tendu en ce début d'année 1950.

L'année 1947 avait marqué le début de la guerre froide. Le secrétaire d'État américain George Marschall sillonne l'Europe pour proposer aux pays ravagés par la guerre un plan qui portera son nom. Au motif d'aider à la reconstruction, ce programme de prêts a pour objectif la relance de l'économie des États-Unis, puisqu'il impose aux signataires d'utiliser l'argent prêté pour importer des équipements et produits américains.

Ce plan est rejeté par l'Union Soviétique et les pays du futur « bloc de l' Est », notamment au motif de l'incitation des États-Unis à la libéralisation économique des pays bénéficiaires.

Cette même année, dans le contexte d'officialisation de la guerre froide, la France est marquée par une série de grèves pour les revendications salariales, mais aussi de protestation contre le plan Marschall signé le 16 septembre 1947. Elles sont férocement réprimées par le gouvernement. Le 5 mai 1947, les ministres communistes sont exclus du gouvernement par Paul Ramadier.

La guerre froide fait aussi irruption dans le monde syndical, avec la scission en décembre 1947 de la CGT, entre une majorité proche du PCF conduite par Benoît Frachon et une minorité réformiste conduite par Léon Jouhaux, lequel fonde la CGT-FO avec l'appui de syndicats américains proches de la CIA.

En 1949, la guerre d'Indochine menée par la France depuis 1946 connaît un tournant et s'ancre dans le contexte de guerre froide et de confrontation entre les États-Unis et le monde marxiste-léniniste. A partir du début de la guerre de Corée en 1950, les États-Unis apportent un soutien matériel à la France, tandis que la République Populaire de Chine aide officieusement le Việt Minh à partir de 1949.

Pour s'opposer à cette politique, avec le « Mouvement pour la paix » et le PCF, la CGT s'inscrit pleinement dans les campagnes pacifistes de la période.

Un tableau peint en août 1950 et récemment restauré trône désormais dans la salle de réunion de l'Union Départementale CGT des Alpes Maritimes : il témoigne de l'engagement du peuple de notre département dans le mouvement pour la paix.

Dans un contexte économique d'après guerre encore difficile (les tickets de rationnement n'ont disparu qu'en 1949), l'urgence des dépenses d'armement n'est pas forcément populaire. Notre région a connu de nombreuses actions anti-guerre.

En janvier / février 1950, les dockers marseillais refusent de charger du matériel militaire sur des navires à destination de l'Indochine. L'arrestation des militants et les nervis lâchés sur les quais conduiront à une grève générale des dockers qui durera 40 jours en mars / avril.

A l'arsenal de Toulon, Henri Martin, jeune marin militant du PCF, est arrêté par la police militaire le 14 mars 1950 pour avoir distribué des tracts invitant les marins à réclamer la cessation des hostilités en Indochine.

Son procès s'ouvre à Toulon le 17 octobre 1950. Accusé de complicité de sabotage et de participation à une entreprise de démoralisation de l'armée, il est condamné à cinq ans de prison pour propagande hostile à la guerre d'Indochine.

Cette affaire sort du lot en raison de la disproportion entre une simple activité politique, certes contraire au règlement militaire, et la condamnation à cinq années de réclusion. Henri Martin devient le symbole de la « lutte du peuple français contre la sale guerre d'Indochine ». Des comités de défense se forment. Une campagne de grande ampleur (meetings, débrayages, brochures à grand tirage) aboutira à sa libération le 2 août 1953.

Dans les Alpes-Maritimes, l'entreprise nationalisée Nord-Aviation concède à l'Aérospatiale de Cannes-la-Bocca la sous-traitance de la construction de fusées sol-air, et notamment des rampes de lancement qui sont entièrement conçues dans l'usine de Cannes. Les mesures indispensables à la mise au point de ces engins sont effectuées au Centre d'Essais d'Engins Spéciaux (CEES), créé à Colomb-Béchar en 1947. Le transport en Algérie se fait à partir du port de Nice.

Après avoir pris connaissance de l'embarquement prochain d'une rampe de lancement, la CGT, le « Mouvement de la paix » et le PCF alertent leurs adhérents le 14 février 1950, avec la publication d'un appel dans le journal «Le Patriote ».

Ce sont des organisations influentes dans le département. Pour la première législature de la 4ème république de 1946 à 1951, deux des quatre députés des Alpes Maritimes sont communistes (Virgile Barel et Henri Pourtalet).

Le 17 février 1950, les caisses contenant les rampes pour les fusées sol-air sont jetées dans l'eau du port de Nice par les militants des Alpes-Maritimes.

Quelques jours plus tard, le repêchage du matériel de guerre se fait sous la protection d'un bataillon de CRS et d'une quinzaine de tanks dans un port de Nice en état de siège.

L'événement, retracé dans le tableau, a un retentissement immense, dans les milieux politiques, à l'Assemblée Nationale et dans de nombreux pays.

Une autre rampe est embarquée huit jours plus tard, sous protection de l'armée, ce qui n'empêche pas les militants pacifistes des Alpes-Maritimes d'être présents à chaque départ de matériel.

Ainsi, le 5 mai 1950, 300 ouvriers des « Aciéries du Nord » de Cannes-la-Bocca (entreprise de réparation du matériel ferroviaire) manifestent contre le départ d'un convoi. S'ensuit une bagarre avec les CRS et dix arrestations d'ouvriers des aciéries et de cheminots.

Ils sont poursuivis devant le tribunal militaire de Marseille pour « entrave à la libre circulation de matériel de guerre ». La population marseillaise se mobilise pour les soutenir. Le verdict tombe le 14 octobre 1950 pour les dix militants : deux sont condamnés à 13 mois de prison, deux à un an de prison, un à un an de prison avec sursis et cinq sont acquittés. La mobilisation a limité les condamnations.

Dans le cadre de la campagne lancée par la CGT en avril 1950 pour l'interdiction de l'arme atomique et en faveur de la signature de l'appel de Stockholm, de grandes discussions ont lieu dans les entreprises du département.

En octobre 1950, 130 000 signatures sont recueillies dans les Alpes-Maritimes où se tiennent des assises départementales pour la paix.

Le tableau retraçant les événements du 17 février 1950 a été peint en août 1950 par deux artistes niçois : Pierre Gastaud et Charles Malaussena.

Pierre Gastaud (né le 13/04/1920 à Nice et mort le 27/08/2009 à St Martin Vésubie) a collaboré au journal « Le Patriote » en réalisant des dessins satiriques sur le monde politique et le monde ouvrier en particulier. Charles Malausséna, né en 1923 est un peintre reconnu dont des œuvres sont exposées au CIAC de Carros (Centre International d'Art Contemporain) .

De l’importance des archives syndicale

Nos syndicats, notamment les plus anciens, recèlent parfois de véritables trésors, trop souvent négligés : leurs archives. Si quelques (rares) organisations ont pris la sage décision de classer méthodiquement en lieux sécurisés les documents relatifs à leurs activités passée et actuelle, le plus souvent les archives se retrouvent en vrac ou dans des boites et des chemises plus ou moins bien identifiées, entassées sur les étagères d’une pièce quelconque.

Pourtant, dès le début, au XIXème siècle, les syndicats ont mesuré l’importance de conserver soigneusement leurs documents en désignant systématiquement un Archiviste aux cotés du Secrétaire et du Trésorier. Malheureusement, on ne peut que constater qu’au fil du temps cette fonction a pratiquement disparu.

Apparaît-elle (à tort) moins nécessaire aujourd’hui ? A-t-on préféré privilégier l’Orga ou la Com ? Rares sont désormais les syndicats ayant un responsable aux archives dans leur Bureau…

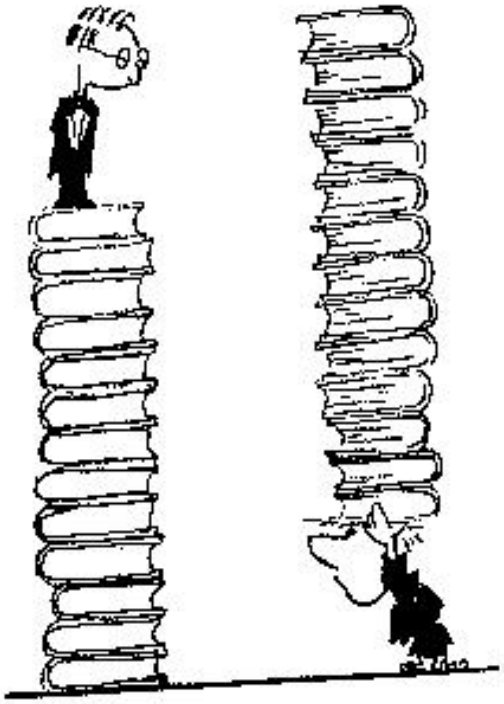
Aussi, nous parait-il essentiel de sensibiliser le plus grand nombre à l’importance de la tâche. En effet, non seulement il nous faut identifier et classer les documents en notre possession, mais il faut également sécuriser leur conservation et leur accès.

Car, même une fois classées, les principaux risques encourus par les archives sont le dégât des eaux, l’incendie, la mauvaise conservation (humidité, pollution, chaleur, lumière, rongeurs…) et… les déménagements souvent néfastes !

Une fois les documents récolés, identifiés et classés, passer une convention de dépôt avec le service des Archives Départementales, véritable service public, peut s’avérer judicieux. C’est la certitude de confier les archives historiques à des professionnels qui les stockeront gratuitement dans un endroit sûr et adapté, tout en conservant la propriété et l’accès.

Une autre erreur serait de croire que les vieux documents seuls doivent concentrer toute notre attention et que les productions actuelles présentent moins d’intérêt ou nécessitent moins de soins.

Car, au-delà des productions anciennes (comptes rendus, statuts, déclarations, enquêtes, rapports d’expertises…) qui ont un intérêt historique, voire juridique, évident, les documents récents et actuels doivent susciter une égale attention de notre part. Et, étonnamment, les technologies modernes risquent de nous desservir !



S’il n’est pas rare de retrouver dans nos archives syndicales des documents datant de la première moitié du siècle dernier (voire de la fin du précédent…), qu’en sera-t-il des productions actuelles ? Elles sont trop souvent enregistrées sur des supports perfectibles et/ou obsolètes ou pire, sur les ordinateurs personnels des responsables. Et *quid* des correspondances et fichiers dématérialisés échangés par courriers électroniques et autres messageries diverses ?

Nous pouvons lire les inscriptions antiques gravées dans le marbre, les parchemins moyenâgeux, les manuscrits et imprimés des siècles précédents, mais qu’en sera-t-il des documents actuels ? En un demi-siècle d’informatique, on a vu nombre de supports sombrer dans l’obsolescence (cartes perforées, bandes magnétiques, disquettes souples et rigides…). Idem pour le son et l’image (films, cassettes, vidéodisques…).

Quand ce ne sont pas les supports, ce sont les lecteurs, les interfaces ou les formats qui disparaissent et, quand bien même on conserverait tout, les données, même soigneusement entreposées, s'effacent généralement, du moins partiellement, en quelques dizaines d'années.

Certes, le stockage dématérialisé sur serveurs distants (« *clouds* ») peut apparaître comme une solution plus fiable, mais aussi plus difficile à mettre en œuvre. Quant à la sûreté et la confidentialité des données…

Un autre « travers » des méthodes actuelles, est de présenter le plus souvent un document finalisé, ce qui est beaucoup moins intéressant pour les travaux de recherche et d'analyse des corpus. Par exemple, les discours des responsables historiques sont, en général, manuscrits, souvent corrigés, raturés ou annotés. Cela donne des indications intéressantes sur leurs élaborations.

Pour les documents les plus anciens, la nature des encres et des papiers fournissent également des indications. De nos jours, malgré quelques métadonnées plus ou moins exploitables, les supports actuels sont bien loin d'apporter autant d'informations.

Mais, si avec quelques précautions et un peu de méthode, il est encore possible d'archiver les productions actuellement diffusées, il en est tout autre des correspondances. Autrefois, le courrier postal régnait en maitre et nombreux sont les travaux de chercheurs, dans tous les domaines, qui ont été éclairés par ces études épistolaires.

La télécopie (fax), avec sa qualité d'impression médiocre voire éphémère (notamment avec les papiers thermiques) a ouvert la voie à l'appauvrissement des sources. Le courrier électronique a encore amplifié le phénomène et les réseaux sociaux ainsi que les nouvelles messageries, généralement cryptées, vont probablement signer l'arrêt de mort de cette discipline jusqu'alors performante.

Dans ces conditions, on ne peut qu'encourager la tenue des registres rendant compte des réunions, des activités et autres relevés de décisions. Ils pourront se révéler précieux lorsque, dans l'avenir, nos successeurs entreprendront l'étude de l'histoire sociale de notre époque.

Il en est de même pour le recueillement des témoignages des acteur·trice·s qui éclaireront la compréhension des évènements et des circonstances.

L'IHS 06 est à la disposition des organisations et des structures afin de les aider à conserver leurs archives et adopter les techniques et méthodologies adaptées. N'hésitez pas à faire appel à lui…

La catastrophe du 16 octobre 1979

Le 16 octobre 1979, l'effondrement d'une digue des travaux à l'aéroport de Nice faisait 11 morts, dont 8 salariés du bâtiment. L'IHS-CGT des Alpes-Maritimes a souhaité rappeler ce triste évènement, qui prend toute son actualité dans le contexte actuel de remise en cause des prérogatives des CHS-CT.

A cette époque, notre département comptait deux cimentiers, VICAT et LAFARGE, qui transportaient du ciment par camion citerne des usines au port de Nice, pour l'exportation vers l'Algérie.

L'idée de déplacer le port de commerce vers un lieu proche de l'autoroute pour éviter la traversée de Nice par les camions était donc récurrente.

C'est dans le début des années 1970 qu'un vaste projet est mis à l'étude. Le 24 décembre 1974 le gouvernement donne le feu vert pour l'ouverture du plus grand chantier d'Europe « 300 millions de francs », qui comporte la construction d'un port de commerce avec extension des pistes de l'aéroport. La maîtrise d'ouvrage est confiée la Chambre de Commerce de la ville de Nice.

Pour la réalisation de ce projet il fallait construire une digue sur des fonds sous-marin.

Sur la photo aérienne du chantier ci-dessous, prise quelques jours avant la catastrophe, la partie de la digue qui s'est affaissée dans la mer figure en jaune.

photo Nice Matin

Les matériaux utilisés comme remblai pour la digue provenaient de la colline niçoise de Crémât. Ce lieu situé à gauche dans la montée de l'autoroute après St Isidore abrite actuellement le Pôle d'Activité Logistique (PAL).

C'était 60 000 tonnes de matériaux qui étaient ainsi transportés chaque jour de cette colline à l'aéroport, par des camions de 150 tonnes et 18 roues, dont 16 roues de remorques (Voir photo page suivante).

Pour cela, il a fallu aménager 11 km de pistes adaptées pour ces travaux, **mais pas aux hommes** ! Au vu de leur état, 39 % des chauffeurs étaient atteints de lombalgie.

Photo VO CGT

La SONEXA (Société Niçoise pour l'Extension de l'Aéroport), groupe constitué pour la mise en œuvre du projet, comprend notamment :
- la SCREG (Sté Chimique Routière d'Entreprise Générale), filiale du groupe Fougerolles et de Paribas et entreprise dominante du groupe, ainsi que ses filiales SNAF et Draguage TP ;
- la SGE (Sté générale d'Entreprise), filiale de la CGE ;
- SPIE Batignolles, filiale d'Empain-Schneider et sa filiale CITRA France ;
- SPADA et NICOLETTI, sociétés locales non liées à des groupes financiers.

Ces sociétés sont les plus grosses entreprises du BTP français de l'époque.

Le chantier comptait plus de 200 travailleurs, mais aucun représentant du personnel n'y était autorisé par les entreprises concernées.

C'est pourquoi la CGT avait demandé au préfet la convocation d'une réunion paritaire entre les organisations syndicales et le groupement d'entreprise SONEXA.

L'objectif était d'obtenir pour les travailleurs des droits mais aussi des mesures sur l'hygiène et la sécurité. Dans sa réponse du 6 août 1975 le préfet renvoie la CGT vers la chambre de commerce et de d'industrie.

Par contre, le groupe SONEXA refuse une telle rencontre.

Il argumente son refus de mettre en place un comité d'hygiène et de sécurité par une prise de marché très bas dans un délai court qui ne lui permet pas de remettre en cause les cadences par une perte de temps !!

Il faut se souvenir qu'avant les lois Auroux de 1981, seules les entreprises de plus de 300 salariés pouvaient avoir un CHS, qui n'avait d'ailleurs pas de compétence sur les conditions de travail. Pour le BTP, c'est l'OPPBTP qui était l'organisme en charge de la prévention.

Les travaux débutent en janvier 1975. Dés les premiers mois, les travailleurs déplorent des conditions de travail difficiles, des salaires trop bas et le non respect des classifications.

Après 23 jours de grève difficiles, avec provocations patronales et policières, ils obtiennent quelques avancées. Par contre, rien sur leur demande d'un CHS, ni même sur leur éventuelle présence au comité sécurité où seuls participaient les représentants des entreprises.

En effet, les travailleurs constataient que la digue vibrait sous la charge et le déplacement des gros engins. Des alertes d'effondrement des remblais sont confirmées par les plongeurs de l'équipement en août 1978 et décembre 1978.

D'ailleurs d'août 1978 à juillet 1979 le chantier est mis en sommeil. Pourtant dés Septembre 1979, de nouveaux affaissements apparaissent. L'accident était donc prévisible !

Le 16 octobre 1979

Cela faisait dix jours qu'il pleuvait sans cesse sur la région. Le Var avait un débit de 800 m³ par seconde et la visibilité était de 800 m. Chaque matin, les ouvriers constataient que des bouts de digue étaient emportés. Ils avaient alerté les délégués du personnel, mais les patrons n'avaient pas voulu arrêter le chantier. Si la réglementation sur les intempéries avait été respectée, il n'y aurait pas eu autant de victimes.

Vers 14h, des centaines de million de m³ s'effondrent en emportant camions, grues, bulldozer, baraques de chantier, ainsi que huit ouvriers de l'entreprise SPADA et un représentant des ponts et chaussés avec sa 4L. Deux ouvriers rescapés doivent leur survie à des bastaings flottants.

Un raz de marée s'est ensuite produit, provoquant un tsunami de 2 à 3 m qui a déferlé dans baie de la Salis à Antibes, faisant deux morts et de très importants dégâts matériels. L'énorme glissement sous-marin a continué de progresser et rompu les câbles téléphoniques Gênes-Barcelone à 80 km au large et Gênes-Sassari à 110 km.

Cette catastrophe aura donc fait 11 morts au total.

Malgré tout cela et après plus de 10 ans de procédure en appel et cassation, l'inculpation du PDG de la SONEXA, la CGT et les familles seront déboutées. Les juges du conseil d'État concluront par une « catastrophe naturelle ».

Si certains travailleurs verront leur prime de fin d'année supprimée, le PDG de la SONEXA sera distingué par la légion d'honneur et le chef de chantier sera promu à un grade supérieur !

Pour la CGT, pour l'USC et l'UD-CGT 06, il fallait mener une bataille de mémoire pour ces victimes du travail, en commémorant cette catastrophe chaque 16 octobre. Ce jour, notre pensée est aussi pour toutes les victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles qui continuent de tuer.

A la demande conjointe des familles et de L'union Syndicale de la Construction CGT auprès des autorités préfectorales et politiques, avec les soutiens de Charles CARESSA et Louis FIORI conseillers généraux communistes, une stèle a été édifiée à la mémoire des victimes disparues dans ce dramatique accident.
Elle a été inaugurée le 16 octobre 1982. Elle permet aux familles de se recueillir et à nous tous de se souvenir qu'il n'y a pas de fatalité dans les accidents.

Ci-dessous photo de l'Intervention de JP Lapoirie secrétaire général de l'USC 06.

Photo fonds USC 06

Cet historique démontre bien que les questions de sécurité et de conditions de travail doivent être et rester l'affaire des seul.es travailleur.euses. Elle ne doivent pas rester dans les mains des employeurs, leur objectif de profit étant contradictoire et antagoniste avec nos droits sur notre santé physique et psychique.

Dans un contexte de disparition du CHS-CT et son remplacement par une simple commission du CSE, de remise en cause des pouvoirs des élu.es pour la santé et la sécurité des salarié.es, la mémoire de cette catastrophe évitable est d'une grande actualité.