

## Fédération CGT de l'équipement et de l'environnement

Conférence des *Unions fédérales*

2 avril 2014 – Nouan Le Fuzelier

Je vous remercie pour cette invitation à présenter mes ouvrages sur plusieurs groupes de salariés de notre secteur professionnel.

Après avoir quitté la responsabilité de secrétaire général de la fédération en 2000, j'ai intégré le *comité d'histoire* du ministère. Là, j'ai suivi une formation en histoire des techniques au *Conservatoire national des arts et métiers*. J'ai mené diverses recherches historiques sur le conseil général des ponts et chaussées, sur les congrès mondiaux de la route ; je me suis occupé d'archives scientifiques, de mettre en place une activité de recueil de témoignages oraux, ce qui m'a permis de rencontrer le dirigeant de notre secteur fédéral - Pierre Detœuf - qui avait assumé la direction de notre CGT lors de la scission d'avec FO.

J'ai contribué à l'étude historique sur les laboratoires régionaux des ponts et chaussées et sur leurs personnels, aujourd'hui inclus dans le CEREMA. Ces organismes techniques sont d'abord des prolongements du laboratoire central des ponts et chaussées, aujourd'hui composante de l'IFSTTAR. Ils répondaient aux besoins d'un renouvellement complet des techniques de construction routière devant un réseau national vieux et très détérioré. Les personnels recrutés dans ces laboratoires, d'abord en nombre modeste, sont recherchés pour leurs compétences professionnelles en dehors des configurations de la fonction publique. L'histoire sociale de ces personnels est traversée par la recherche d'une convention collective nationale et d'une pérennité des emplois. La montée en puissance d'une ingénierie privée dans le domaine routier, puis la loi de titularisation de 1983 mettent fin à cette séquence. De nouveaux dispositifs de recrutement et de gestion se mettent ensuite en place. Ma recherche (et d'autres contributions traitant du même sujet) ont été publiées aux *Presses des ponts et chaussées* en 2003.

En retraite, j'ai poursuivi sur cette lignée et effectué une autre recherche sur les parcs automobiles et les ateliers des ponts et chaussées, et sur leurs ouvriers. Il existe certaines similitudes avec les laboratoires régionaux. Ces parcs automobiles ont été mis en place aux lendemains de la première guerre mondiale. La circulation automobile s'était considérablement accrue. La nécessité d'un revêtement étanche et plus rigide des chaussées, la mécanisation des tâches exigeaient de nouvelles approches. Les parcs départementaux des ponts et chaussées sont d'abord construits très modestement et leurs équipes d'ouvriers est très réduite. Dès l'origine, l'administration considère que leur existence est provisoire et doit céder la place à l'initiative privée, dès que celle-ci pourra le faire. Avant longtemps, ce ne sera pas le cas. En 1936, les ouvriers des parcs automobiles - qui ne sont pas des cantonniers - se mettent en grève, occupent leur parc, exigent une convention collective et des améliorations sociales. Ils s'organisent à la CGT et créent leur syndicat national.

À partir des années 1960-1970, l'organisation et la responsabilité de la voirie routière évoluent. L'Etat entreprend un vaste transfert de responsabilité, puis d'autorité. Les départements deviennent les nouveaux maîtres d'œuvre. Le statut d'ouvriers d'État conquis par les OPA en 1948 cède aujourd'hui la place aux dispositions de la fonction publique territoriale.

Cette étude a été publiée par le syndicat national des OPA en 2011.

Je me suis ensuite intéressé aux cantonniers. Cette recherche avait commencé en 1993, lorsque j'ai voulu connaître les circonstances de la première affiliation à la CGT dans notre secteur professionnel. Au congrès fédéral de 1994, une première approche historique du syndicalisme CGT à l'équipement-environnement a été présentée. Puis René Simon a approfondi ce travail et fait publier par le syndicat national PTTE (PTRI) un ouvrage de référence.

Mon étude sur les cantonniers couvre la période allant du milieu du XVIIIe siècle aux lendemains de la seconde guerre mondiale. Là, les cantonniers perdent leurs noms. Ils deviennent alors des agents de travaux et des conducteurs de chantier. Ils deviennent fonctionnaires, ce qu'ils n'étaient pas auparavant. Une autre histoire commence pour eux.

À la fin du XVIIIe siècle, les cantonniers prennent la succession des corvéables, des serfs et des paysans soumis à un travail forcé et non payé pour entretenir et réparer les routes.

Les cantonniers sont employés sur une portion de route qu'ils doivent maintenir constamment en bon état. Hommes de peine, ils sont longtemps dominés par une grande misère sociale et professionnelle, et par un travail harassant et malsain. Régulièrement, ils doivent casser à une dimension voulue des cailloux « pour les mettre sous le passage des roues », comme le dit la chanson.

L'arrivée de l'automobile au tournant des XIXe et XXe siècles, rend leur fonction et leur présence encore plus nécessaires. L'entretien des routes devient alors une question vitale pour les échanges, pour l'économie, et une affaire nationale.

À la fin du XIXe siècle, ils sortent de leur isolement, commencent à s'exprimer collectivement et émettent de premières revendications.

Une initiative journalistique accélère la suite. D'abord instrumentalisés et caporalisés par des protecteurs, plus ou moins bienveillants, les cantonniers vont construire progressivement leur émancipation.

Assez vite, ils considèrent que l'amélioration de leur situation passe par leur regroupement et leur unité. La forme syndicale apparaît comme un but, puis devient une réalité. Dès lors des personnalités apparaissent, des militants émergent. Ils réussissent à améliorer leurs conditions de travail et de vie. Leur corporation se caractérise et devient un interlocuteur obligé d'une administration qui s'était évertuée à les exploiter sans limite et à les museler. Les cantonniers imposent le respect.

Dans la seconde moitié du XXe siècle, leur sentiment de classe s'affirme plus nettement. Il délègue moins l'amélioration de leur sort. Ils estiment qu'il leur appartient de se libérer eux-mêmes et d'agir en conséquence. Cette époque récente nécessiterait une étude historique approfondie.

Ma recherche sur les cantonniers des routes vient d'être publiée chez *L'Harmattan*.

Plus généralement, la recherche historique est encore peu portée sur les groupes sociaux. Souvent, sont privilégiés les élites, les dirigeants ou les tyrans qui prétendaient - et prétendent encore - être ce qui compte et ce qui fait l'histoire.

Il me semble que les employés de bureaux et de magasins, les ouvriers des usines et des campagnes, - plus proches de nous - les gardiens de phare, les éclusiers, les dames sténodactylographes, les dames employées aux écritures du ministère des travaux publics, et bien d'autres, devraient avoir leur place dans la recherche historique.

La direction fédérale vient de décider un archivage de ses documents, un classement historique de ses fonds afin de les mettre à jour, de compléter les collections et les séries, de les restaurer autant que possible, et d'en assurer la conservation et la consultabilité.

La confédération CGT et beaucoup de ses organisations, ont déjà entrepris de telles initiatives, afin de mieux connaître et faire connaître leur histoire.

Vous serez sans doute sollicités pour contribuer à cette initiative, car il existe dans des départements, des sections et des syndicats, des fonds ou des documents historiques souvent remarquables.

La préservation des documents syndicaux passés n'est pas seulement une œuvre de conservation d'un patrimoine. C'est d'abord une attitude de respect avec ce qu'ont été les réflexions et les combats syndicaux d'hier, avec que ce qu'on fait les militants et les militantes précédentes.

Cet archivage historique vise à restituer et classer l'activité syndicale passée. Il est étranger à toute idée d'épuration ou de réécriture des faits. Il vise à permettre aux militants, aux chercheurs, aux historiens, aux curieux de connaître - de découvrir souvent - des réalités sociales oubliées, et ainsi de mieux appréhender et comprendre celles d'aujourd'hui, de mieux formuler nos besoins, nos espoirs, de mieux construire les luttes qui permettent de poursuivre un combat social toujours renouvelé.

Denis Glasson

