

## LE PERSONNEL DES ATELIERS S.N.C.F. D'OULLINS (1938-1947) (1)

Lorsqu'ils pénètrent en janvier 1938 dans les Ateliers de réparation ferroviaire, les cheminots d'Oullins ne se doutent pas que la décennie à venir va leur faire connaître de profonds bouleversements. Qu'elle leur soit indifférente ou qu'ils y voient le Sabotage de la Nationalisation par le Capitalisme Ferroviaire (2), la substitution aux six grandes compagnies d'une société nationalisée ne correspond pas pour eux à un événement.

Construits dans les années 1840, les Ateliers d'Oullins sont, lorsqu'est décrétée la nationalisation, les seuls rescapés de la longue série d'ateliers ferroviaires du XIXe siècle lyonnais. Mais, dès le Second Empire, la construction des machines a laissé la place à une presque exclusive activité de réparation de locomotives et, à la fin du siècle, de voitures de voyageurs après la construction d'un second site situé à une centaine de mètres.

### *Industrie de guerre et d'après-guerre*

La guerre influe de manière sensible sur la production des Ateliers, beaucoup plus d'ailleurs à Oullins-Machines qu'à Oullins-Voitures où l'activité demeure sensiblement semblable.

Comme lors du conflit précédent, l'Atelier de réparation des locomotives devient usine de guerre et ce sont des véhicules mili-

taires légers qui y sont produits tandis qu'est mise en place une chaîne de fabrication d'obus : il en sort chaque jour 2 000 lorsqu'est déclarée la guerre. Mais c'est avant tout l'activité principale qui est métamorphosée : plutôt que de réviser des machines qui ont roulé plusieurs centaines de milliers de kilomètres, les ouvriers réparent (et sabotent...) des locomotives ayant eu à subir bombardements alliés et sabotages résistants. Avec la fin de l'occupation, la Reconstruction passe par des reconstructions : lors de sa retraite, l'armée du Reich a endommagé une partie de l'outil de production (3). ces destructions ne seront en rien un handicap pour Oullins-Machines : outre la fourniture dès 1945 de machines-outils neuves, elles ont sans aucun doute constitué un élément déterminant pour le choix par la S.N.C.F. des Ateliers d'Oullins pour la réparation des locomotives électriques. Oullins-Machines dans l'après-guerre, c'est avant tout cette reconversion qui semble effectuée avec une imprégnation qui reflète tout autant un attentisme devant la situation politique qu'une désinvolture certaine.

### *Locos et voitures de A à Z*

Aux Ateliers d'Oullins, machines et wagons arrivent, éclatent et sont refaits, comme se plaisent à le répéter ceux qui y œuvrent, «de A jusqu'à Z». Les pièces, une fois nettoyées, révisées, remises à neuf ou remplacées, sont remontées. Forges, fonderies, chaudronneries, c'est un véritable complexe métallurgique qui existe dans le quartier de la Saulaie, entre le Rhône et la voie ferrée Lyon - Saint-Étienne.

Les conditions de travail y sont très dures, tout autant par la rigueur de l'ambiance physique que par les pathologies, notamment celles secondaires à des intoxications chroniques, et les accidents encourus. Les circonstances politiques ne feront que les rendre plus insupportables, que ce soit par la pénurie, polymorphe, qui fait travailler la faim au ventre ou sous un éclairage d'une trop faible intensité, l'hypertrophie de la journée de travail ou l'arrogance de la hiérarchie qui, sous l'occupation, se nourrit à l'ordre «nouveau» du régime. Au reste, les circonstances influent dans tous les

domaines de la vie des ouvriers et c'est pour faire face à la disette que certains fabriquent, en perruque, fourches et autres outils agricoles qu'ils partent échanger dans les campagnes contre œufs et fromages. A cet égard, la Libération ne changera rien.

### *Les cheminots d'Oullins*

Métallos pour la plupart, malgré la présence de nombreux menuisiers et ébénistes en ces temps où les wagons sont en bois, les ouvriers des Ateliers ont pour la plupart entre trente et cinquante ans aux heures du Front Populaire. Et les facteurs démographiques caractérisant la communauté cheminote d'Oullins ont peu ou prou un rapport avec le statut ou la carrière du personnel des Compagnies ferroviaires. On est surpris, d'ailleurs, par le peu d'interférences entre les différents éléments étudiés pour mieux connaître la personnalité de ces travailleurs (âge, origine, ménage, profession, résidence), si ce n'est la corrélation entre origine rurale et sous-qualification, et les nombreux manœuvres ardéchois ne se contentent pas d'être anecdotiques.

### *Les cheminots d'Oullins, acteurs sociaux*

Mille neuf cent dix, mille neuf cent vingt, les cheminots d'Oullins sont au premier rang des luttes sociales de la corporation. Et après ces conflits, ce sont eux qui payent le plus lourd tribut à la répression qui en suit le dénouement. Dès lors, et jusqu'à l'occupation, aucune grève ne vient troubler la quiétude des cadres de l'entreprise, et le mouvement du 30 novembre 1938 est un lamentable échec. Pourtant, les Ateliers d'Oullins sont une place forte du Parti Communiste dans la région : une cellule d'entreprise dès la fin des années vingt, deux pendant le Front Populaire (une sur chaque site), puis plus de quinze après la Libération, et tout au long de cette époque des militants d'une réelle qualité. La S.F.I.O. est, de loin, la seconde force politique de l'entreprise, mais son manque de dynamisme et surtout une tenace réticence par rapport à tout prosélytisme accentuent sa faiblesse par rapport au P.C. local. Certains cheminots ont un engagement en dehors de ces deux partis, y com-

pris à l'extrême droite (Action française, P.P.F., R.N.P.), mais n'auront aucune emprise sur le cours des événements aux Ateliers.

Après la scission des années vingt, les syndicats des Ateliers d'Oullins ont très tôt vécu une dynamique unitaire, jouant même, si nous pouvons nous permettre, le rôle de locomotive au sein des fédérations C.G.T. et C.G.T.U.. Les rapports humains qui se sont tissés à l'intérieur du syndicat réunifié, l'absence d'une réelle aile droite, mais aussi le désarroi des militants communistes confrontés au pacte Hitler-Staline, expliquent que ceux-ci, bien que largement majoritaires, cèdent sans drame (4) la direction du syndicat dès la déclaration de guerre, phénomène assez rare chez les cheminots.

Pourtant, dès octobre, le Parti Communiste se restructure sur l'entreprise. Si le premier triangle de direction «tombe» rapidement, ce sont des militants moins connus localement qui l'animent sous l'occupation et, tout au long des années noires, ils sont environ une centaine de cheminots oullinois à cotiser. Bien qu'existent d'autres forces, et l'action ouvrière des M.U.R. y est, selon Alban Vistel lui-même, «solidement implantée», ce sont les communistes qui constituent le principal pôle de résistance dans l'entreprise, qui impulsent le groupe F.T.P.F. d'usine et sont à l'origine de la plupart des mouvements sociaux (5). Mais la répression qui frappe en 1944 la Résistance communiste, et qui se situe dans un cadre régional qui reste, près d'un demi-siècle plus tard, fort peu aisé à appréhender, hypothèque lourdement les capacités des structures d'opposition sur l'entreprise et les Ateliers d'Oullins ne sont pas, lors des combats de la Libération, l'enjeu que l'on aurait pu pressentir.

Par contre, dans la Bataille de la Production qui s'engage, le rôle stratégique des transports est primordial, et l'état du parc de locomotives fait qu'Oullins est spécialement sollicité. Les communistes s'engagent à fond, faisant leur idéologie productiviste qu'ils ont combattue les années précédentes et qui est reprochée à quelques cadres comparissant devant la commission locale d'épuration, structure au demeurant fort peu répressive et composée de syndicalistes de toutes organisations et toutes tendances se déterminant

avec une modération qui, en cette époque troublée, ne manque pas de surprendre. De même, l'attitude des travailleurs des Ateliers, et singulièrement celle des militants cégétistes, à l'égard des ouvriers allemands prisonniers de guerre ne correspond en rien à ce qu'aurait pu faire augurer le sinistre «à chacun son boche» (6).

Alors, pendant près de trois ans, malgré les restrictions qui se perpétuent et les journées de travail toujours aussi longues, aucun mouvement social ne vient entraver la production. L'enthousiasme qui suit la Libération cède rapidement le pas à une réelle désillusion, mais l'opposition à la ligne productiviste ne vient, du moins publiquement, que des militants de la J.O.C., qu'ils soient syndiqués à la C.G.T. ou à la C.F.T.C..

La grève de juin 1947, moins suivie à Oullins que dans les autres centres cheminots, si elle apparaît, du fait de son ambiance Front Populaire, très conviviale, détermine l'accentuation du fossé entre socialistes et communistes à l'intérieur du syndicat C.G.T.. Dès l'été, la scission est consommée et les minoritaires se regroupent dans un Comité d'Action Syndicaliste qui, avec le syndicat C.F.T.C., anime l'opposition à la grève de novembre-décembre 1947. Très dur aux Ateliers d'Oullins, ce conflit a une ampleur exceptionnelle dans la corporation et inégalée dans l'agglomération. Caractérisé par des affrontements entre militants syndicaux, il se termine par une reprise du travail que suit, comme en 1910, comme en 1920, une véritable décapitation du syndicat (7).

C'est dans un climat de profonde division et de fort affaiblissement du mouvement ouvrier que s'achève, aux Ateliers d'Oullins, la première décennie de l'entreprise nationalisée.

Il est temps de passer aux choses sérieuses : le 9 septembre, la première locomotive électrique, la B.B. 65, vient d'entrer en réparation à Oullins-Machines.

*Christian CHEVANDIER*

## NOTES

- 1 – Résumé d'un mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine sous la direction d'Yves Lequin, juin 1986.
- 2 – G. RIBEILL, «Les cheminots», *La Découverte*, p. 15.
- 3 – Et incendié les bureaux, nous privant ainsi de ce qui aurait pu être, dans une administration où la conservation des archives ne semble pas un souci primordial, notre principale source.
- 4 – Les drames, comme d'ailleurs la répression dont seront victimes les militants communistes, ne viendront qu'après quelques semaines. Peut-être n'en seront-ils que plus marquants...
- 5 – C'est des Ateliers d'Oullins qu'est partie, en novembre 1942, la grève interprofessionnelle contre les départs en Allemagne, qui a touché toute la zone Sud. D'autres mouvements, moins spectaculaires, se produisirent en 1943 et 1944.
- 6 – Un document de la C.G.T. locale datant de septembre 1945 évoque «l'homme de confiance allemand». Faut-il y voir une référence à un Vertrauensmann dont la présence signifierait l'existence, parmi ces travailleurs, d'une organisation de type syndical ?
- 7 – La liste des militants sanctionnés ne recoupe en rien celle de ceux qui se sont livrés à des violences lors de la grève. Elle correspond par contre à celle des principaux résistants des Ateliers...

La grève de l'automne 1947 aux Ateliers d'Oullins

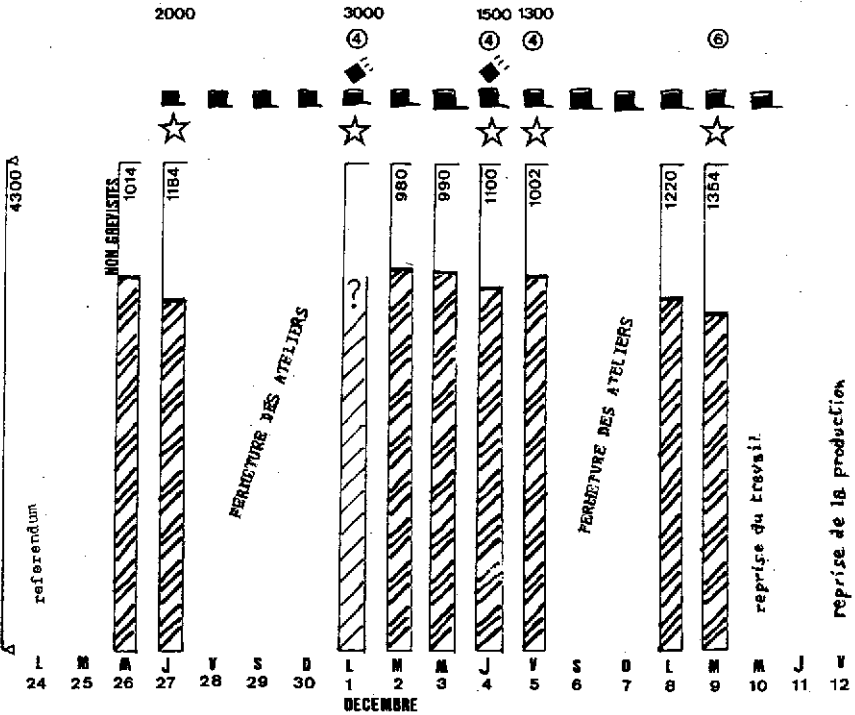
3000 Nombre de cheminots grévistes participant à Oullins à des manifestations (selon les rapports de police)

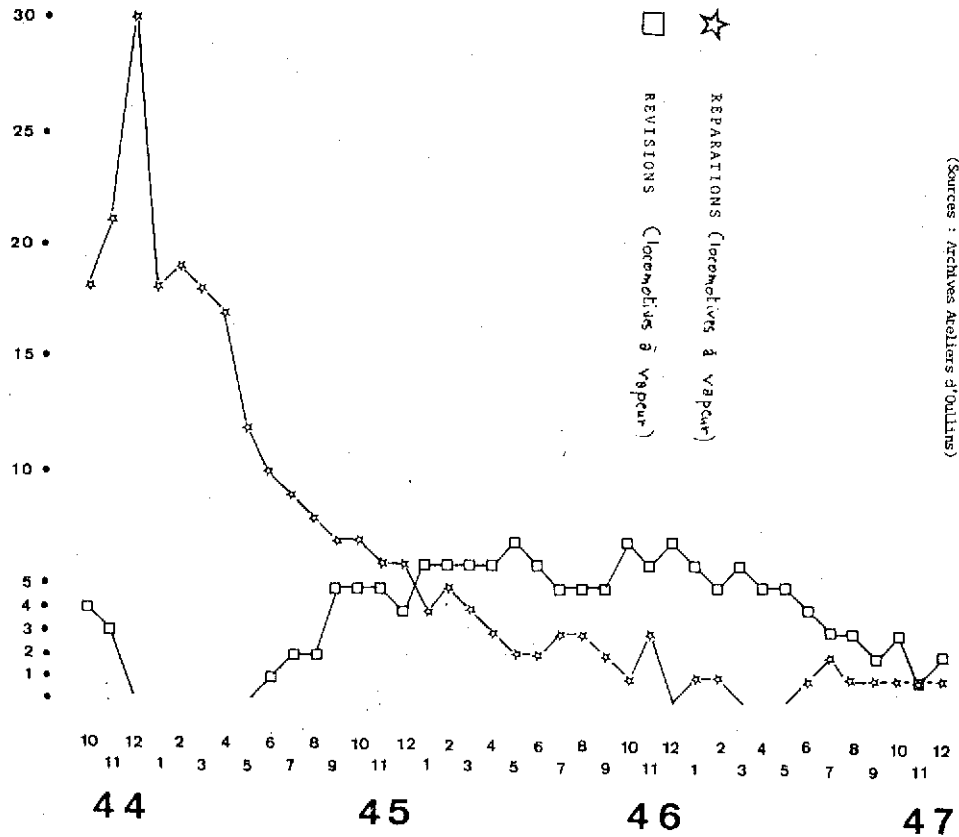
(4) Arrestations de cheminots

◆ Affrontement entre cheminots et policiers

■ Présence de forces de police

☆ Incidents entre cheminots

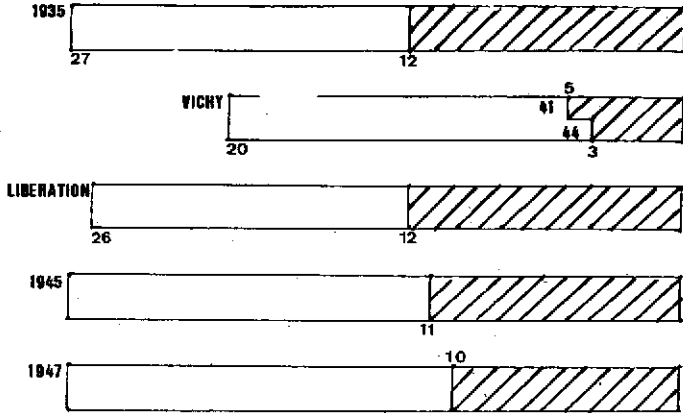




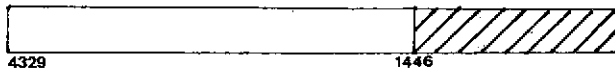


## LES CHEMINOTS DANS :

- Les conseils municipaux d'Oullins



- Le corps électoral oullinois en 1936



Itinéraires professionnels non hiérarchiques aux Ateliers d'Oullins au cours des années 1930 ( sur 1446 cas ) :

