

Les cheminots d'Épernay, tout un monde !...

En mai 2023, j'avais proposé à l'APIC un article détaillant l'histoire des Ateliers ferroviaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est d'Épernay J'y expliquais comment cet établissement industriel réparateur et constructeur de locomotives à vapeur et de tenders le plus important de France en 1900 avait été reconverti en site réparateur national de locomotives diesel puis de locomotives électriques, ces évolutions profondes le rendant singulier dans le monde industriel ferroviaire français.

J'avais aussi expliqué que cet essor industriel avait permis à la Ville de se transformer et se développer de manière conséquente. Épernay était donc une ville dédiée au chemin de fer, ceci jusqu'en 1970, date à laquelle le négoce des vins de Champagne avait pris le relais pour asseoir l'économie locale.

Il m'a semblé essentiel de porter aujourd'hui un coup de lorgnette sur le peuple cheminot qui a été un acteur majeur de la grande notoriété professionnelle de l'établissement et le moteur principal du développement économique, social, politique et associatif de la cité.

C'est donc ce monde cheminot d'Épernay que je vais vous présenter succinctement.

Cependant, Épernay n'est pas unique. D'autres villes cheminotes ont eu un destin semblable (citons par exemple Tergnier, Saint-Pierre des Corps, Saintes, Sotteville les Rouen voire Arles), leur population cheminote étant aussi omniprésente qu'à Épernay, mais la cité champenoise, par ses divers bouleversements et sa position au milieu du vignoble, demeure unique.

Oui, les cheminots d'Épernay représentent un monde attachant qui mérite d'être (re)connu...

Les origines

On l'a vu précédemment : à l'arrivée du chemin de fer, en 1849 , Épernay est une bourgade de 6 200 âmes, petite sous-préfecture, dédiée à Louis-Philippe, à l'économie rurale et administrative. La pérennité géographique du site décidée par la Compagnie oblige celle-ci à faire venir à Épernay des ouvriers parisiens présentant des compétences professionnelles inconnues localement qu'elle rémunère aux tarifs parisiens bien plus élevés.

Le brassage des ouvriers parisiens nourris par la révolution de juin 1848 et de la petite bourgeoisie locale s'effectue par l'intermédiaire du chant (chorales, cafés-chantants). Ces deux mondes très opposés constituent le premier creuset cheminot.

Un second brassage se produit en 1870. La guerre contre la Prusse amène à Épernay deux cent familles d'ouvriers cheminots de Montigny les Metz chassés par l'avancée des troupes envahisseuses. La Compagnie les installe à Épernay.

Celle-ci étant amenée à construire ses locomotives et ses tenders pour pallier la saturation de l'industrie ferroviaire privée, le besoin de nouveaux métiers se fait cruellement sentir. Si, dans la réparation des locomotives, nombreux sont les travaux qui ne nécessitent pas de qualification particulière mais plutôt une robuste constitution, il n'en est plus de même avec la construction. La Compagnie a besoin de métiers spécialisés (ajusteurs, modeleurs, fondeurs, chaudronniers, conducteurs de machines-outils, forgerons) qui sont inexistantes ou rares dans la région.

La Compagnie va, en conséquence, à partir de 1872, former ses apprentis dans ces métiers si difficiles et si recherchés.

L'apprentissage

Durant tout juste un siècle, la formation des apprentis se produit au centre d'apprentissage de l'Atelier.

Les apprentis sont soumis aux mêmes contraintes et horaires que les ouvriers (48 heures par semaine à diverses périodes). La formation est stricte et le règlement intérieur fort sévère. Selon les époques, la formation s'étale sur 2, 3 ou 4 années. L'acquisition des gestes professionnels et des techniques alterne avec les cours théoriques, l'éducation physique, les technologies ferroviaires et le dessin technique. Les cours d'atelier sont dispensés par des chefs de brigades détachés de l'Atelier et par des ouvriers hautement qualifiés de moralité exemplaire. **Il s'agit de former de bons professionnels mais aussi de bons cheminots à l'état d'esprit irréprochable.**

Les apprentis sont recrutés sur concours, à l'âge de 14 ans. Les fils de cheminots et les pupilles de la Nation bénéficient de points supplémentaires. Les promotions (variant de 15 à 20) sont donc composées d'une majorité de fils de cheminots, ce qui facilite leur surveillance et leur intégration.

Ainsi, durant un siècle, le centre d'apprentissage de l'Atelier formera un nombre conséquent de professionnels hautement qualifiés qui pourront être utilisés dès leur sortie d'école dans n'importe quel chantier.

C'est dans ce monde studieux, contraint et suivi constamment que la Compagnie détecte ses futurs chefs d'équipe voire contremaîtres. Un apprenti cheminot est un professionnel très recherché, particulièrement dans les métiers difficiles tels que modeleur, chaudronnier ou tourneur-fraiseur.

A partir de 1925, la Compagnie institue un dispositif de formation interne, les Cours Supérieurs d'Apprentissage, dont les diplômés accèdent ensuite très vite aux fonctions d'encadrement. Là encore, le dispositif s'avère très sélectif et le contenu des cours intensif. En 1962, la SNCF complétera ce cursus en choisissant les meilleurs élèves de ces cours pour qu'ils intègrent des écoles d'ingénieurs, propulsant les élus vers des carrières de cadres et de cadres supérieurs.



Diplôme de fin d'apprentissage (1907)



Affiche de propagande pour le concours d'entrée (1960)

La formation professionnelle interne cheminote a été très exigeante mais a donné, tout au moins pour ceux qui en sont sortis diplômés, des résultats de très haute tenue. Mais, en regard de cette qualité, il ne faut pas ignorer l'extrême sévérité des relations au sein des centres d'apprentissage et le positionnement ambigu de l'entreprise dans diverses périodes....

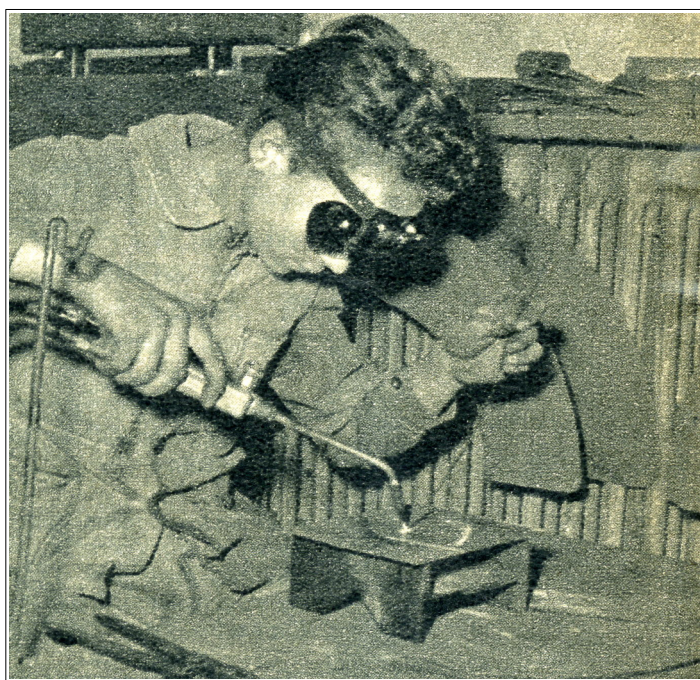
Dans les années 1921-25, après la scission de la SFIO entraînant celle de la CGT et la création de la CGTU, les centres d'apprentissage -et particulièrement celui d'Épernay- sont en ligne de mire. Les directions des compagnies estiment que leurs centres sont les creusets potentiels de l'agitation sociale et constituent le terreau de l'emprise bolchevique. On voit donc alors arriver dans les centres de bons professionnels-instructeurs compétents mais tous affiliés au Syndicat catholique des cheminots, proche des dites directions. Il s'agit de contrecarrer les tentatives d'influence et de recrutement communistes....

Durant la seconde guerre mondiale, les apprentis doivent pleinement se ranger sous les exigences du gouvernement pétainiste. Cette adhésion quelque peu forcée sera présente et plus ou moins sous-jacente jusqu'en 1960.

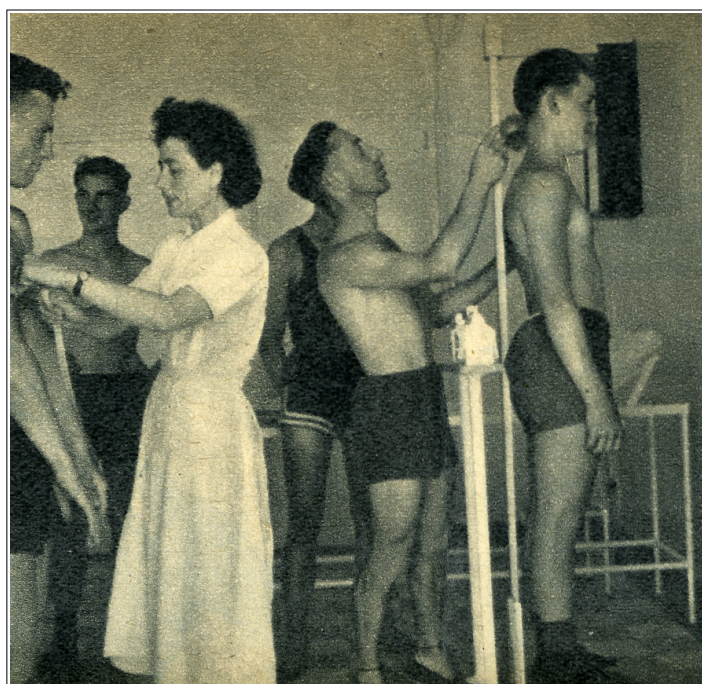
Mais si l'exceptionnelle qualité professionnelle des apprentis est unanimement reconnue, il faut néanmoins mettre en relief la permanente exigence de l'entreprise à disposer de futurs ouvriers *formatés* à l'état d'esprit cheminot et à ses valeurs immuables, la note dite de *valeur morale* accélérant ou freinant les résultats d'apprentissage mais surtout le futur parcours professionnel dans l'entreprise.

En un siècle, le centre d'apprentissage de l'Atelier d'Épernay a formé plus de 2 000 apprentis, tous dans les métiers nobles de l'industrie ferroviaire et, grâce à la promotion interne, nombreux sont ceux qui sont devenus agents de maîtrise, voire cadres et même cadres supérieurs.

La première promotion d'apprentis d'Épernay avait démarré sa formation en 1873, la dernière a fermé les portes du centre en 1972.



Apprenti chaudronnier – Travaux de soudage (1963)



Suivi médical mensuel des apprentis (1954)



Équipe d'apprentis de 3^e année chargés de la révision d'une locomotive sous la direction d'un maître-ouvrier (1928)



Apprentis au stade (1942)

La solidarité

A l'opposé des Maîtres de Forges qui, de la famille De Wendel à Hayange ou de la famille Schneider au Creusot, sont des exemples de patrons paternalistes ayant mis en place une organisation visant au bien-être de leurs ouvriers afin qu'ils soient plus heureux au travail donc plus productifs, la Compagnie du Chemin de fer de l'Est n'a jamais eu la même ambition. Les actionnaires de la société, pour la plupart banquiers britanniques, sont très éloignés du terrain et du monde ouvrier. La responsabilité des organisations et des résultats d'exploitation de la Compagnie est déléguée à un directoire animé par un ingénieur en chef qui prend toutes les décisions en matière de technique et de fonctionnement général. Ainsi, l'Atelier d'Épernay, premier et principal établissement industriel ferroviaire national, est dirigé par un chef d'établissement - homme de confiance de l'ingénieur en chef. Les grands noms d'ingénieurs de la Compagnie de l'Est (Edwards, Sauvage, Desgeans, Salomon, Duchatel) sont donc étroitement associés à l'essor sparnacien.

Mais pour ces grands techniciens ferroviaires polytechniciens ou centraliens, le sort des ouvriers locaux n'est pas vital. Ils ont confiance en leurs stratégies et leurs organisations et, dès lors que les résultats d'exploitation sont favorables, ne se soucient pas du bien-être de leurs agents.

Toutes les initiatives sociales concernant les ouvriers seront donc de leur fait, non de celui des patrons.

Épernay va devenir le théâtre de nouveautés sociales qui, exemplaires, seront déclinées sur d'autres sites dans l'ensemble des compagnies.



C'est à l'initiative d'agents d'encadrement de l'Atelier qu'est créée la Société des Secours Mutuels qui dépose ses statuts le 9 mai 1856. Il s'agit-là de fonder une association collective d'entraide aux familles cheminotes défavorisées. La direction locale ne s'y oppose pas mais ne facilite cependant pas son installation. Cette idée de caisse solidaire, initiée par un contremaître et un chef de brigade très investis par ailleurs dans l'animation d'une chorale, survient après une double épidémie de choléra qui avait décimé le personnel cheminot logé chichement sur les bords du ruisseau Cubry, vecteur de la maladie. Face à la situation catastrophique des familles détruites par celle-ci, et en regard du désintérêt directorial, la création d'une caisse de secours et d'entraide s'imposait. Elle reçut, de la part des 500 ouvriers environ qui peuplaient déjà l'établissement, un accueil sans réserve.

L'idée sparnacienne et son efficacité, **premier exemple de ce type dans le monde industriel**, font très vite des émules, que ce soit chez les cheminots (Paris-La Chapelle, Ivry) ou dans la ville (services municipaux, chapellerie puis, bien plus tard, quelques maisons de négoce des vins de Champagne).

La situation souvent conflictuelle au sein de l'Atelier entre une direction rigoureuse voire cynique et un peuple d'ouvriers de plus en plus secoué par les difficultés de la vie entraîne systématiquement chez celui-ci une intense réaction collective. C'est, par exemple, le cas avant la Grande Guerre. Dès 1910, alors que les bénéfices de la Compagnie de l'Est n'ont jamais été si substantiels, les conditions de travail se sont détériorées. Il ne se passe pas une journée sans qu'on déplore un accident de travail, souvent très grave. Et puis, quelques décisions patronales attisent le mécontentement : non paiement des jours perdus à cause des inondations dramatiques de janvier 1910 qui ont obligé les ouvriers à rester à la maison, non paiement de jours de congés mais surtout présence de vigiles étrangers à la Compagnie qui surveillent les chantiers et les ouvriers.

Ces diverses maladroites alimenteront la création de la section locale du Syndicat des Cheminots qui était jusqu'alors resté sous l'étéignoir alors que le droit de grève était officialisé en France depuis une cinquantaine d'années...

C'est donc grâce à cette force solidaire que ce syndicat local prendra un essor remarquable qui, après le ralentissement conséquent au conflit, reprendra vigueur dès 1919 avec des leaders fédérateurs dont le jaurésien Jules Lobet.

C'est en 1928 qu'une autre démonstration de l'initiative solidaire des cheminots d'Épernay se manifeste.

A cette période, les maisons de retraite n'existent pas. Chaque famille se débat pour assister et aider ses anciens, souvent dans des conditions précaires. D'ailleurs, les ouvriers ne profitent pas longtemps de leur retraite, usés par les difficultés des tâches industrielles. Les cheminots n'ont pas, dans ce domaine, de statut particulier. La plupart de ceux-cis sont logés, durant leur temps d'activité, dans des logements de la Compagnie. Une fois retraités, ils ne disposent donc pas de bien immobilier et sont souvent à la charge de leur famille.

Là-encore, quelques ouvriers lancent l'idée de construire un lieu d'accueil dans lequel les retraités du chemin de fer pourront vivre ensemble dans de bonnes conditions. En fait, ils se rapprochent d'une initiative de Georges Rosset, cheminot de la Compagnie du Nord qui avait tenté d'œuvrer dans ce sens en 1926, idée qui avait eu beaucoup de difficultés à se concrétiser. Cette fois, le directeur de l'Atelier Houlet encourage la démarche inédite et convainc le directoire de la Compagnie de créer cette maison de retraite cheminote. Ainsi est inauguré le 28 octobre 1928, par le ministre des transports Tardieu, le Refuge de la Foulerie à Saint-Martin d'Ablois, village proche d'Épernay. Le bâtiment, érigé au cœur d'un vaste parc, accueille des retraités locaux et leurs épouses.



Inauguration du Refuge de La Foulerie

C'est, toutes corporations confondues, le premier établissement de ce genre. Aidées par l'État, les diverses compagnies ferroviaires multiplieront ces maisons, à la grande satisfaction des familles cheminotes.

Le Refuge de la Foulerie restera en activité jusqu'en 1970 et sera géré par des agents cheminots détachés de l'Atelier.

La solidarité entre les ouvriers et certains de leurs chefs de brigade issus de leurs rangs se manifeste parfois dans des domaines inattendus. Ainsi, lorsque l'établissement sparnacien est désigné comme atelier-directeur chargé de réviser les séries de locomotives-diesel arrivées en France dans le cadre du plan Marshall, il va subir une véritable révolution.

Le monde ouvrier local a été formé à la technologie-vapeur qu'il maîtrise avec une très haute compétence reconnue. Mais, en 1952-53, la population ouvrière locale est déjà âgée (46 ans de moyenne) et les nouveaux métiers et les qualifications de la technique-diesel à acquérir imposent au personnel de se reconverter et ce, rapidement, car l'activité diesel essaime très vite sur le réseau national. La SNCF, alors, ne mesure pas la profondeur du fossé qui sépare les compétences liées aux deux technologies. Elle ne met pas en place de stratégie et d'organisation préparant à cette reconversion totale et rapide, ne prévoyant que 2 heures de formation hebdomadaires pour acquérir les nouvelles compétences, ce qui est dérisoire en regard de l'ampleur de la tâche. Alors, une nouvelle fois, les ouvriers cheminots se prennent en main et se forment, chaque jour, après la journée de travail. Ils se regroupent en petites équipes d'une même spécialité chez l'un, chez l'autre, sous la houlette d'un « ancien » ou d'un chef de brigade qui a eu la chance d'être parti en stage de formation à l'extérieur de l'entreprise. Cette auto-formation, cette plongée dans les ouvrages techniques, cette découverte de métiers inconnus et insoupçonnés, cette envie collective de bien faire sans s'occuper du relatif désintérêt bien incompréhensible de la direction, voilà encore un témoignage de la solidarité ouvrière locale. **Il s'agissait-là pour tous ces « vieux » ouvriers proches de la retraite, de réussir leur sortie. Alors, diesel ou pas, leur honneur et leurs compétences étaient en jeu, eux qui avaient démontré leurs exceptionnelles qualités avec les locomotives à vapeur.**



Hall du Montage au début des révisions de locomotives-diesel (1952-53)

La reconversion vapeur > diesel à Épernay s'est avérée exemplaire, confortant, s'il le fallait encore, le rôle éminent de son personnel et son adaptation unique aux contraintes de l'entreprise.

L'engagement

Qu'il soit collectif ou plus simplement d'initiative personnelle, l'engagement du cheminot sparnacien est bien réel et s'est manifesté dans de nombreux domaines. Rétrospectivement, on arrive au constat suivant : **plus les conditions de travail sont difficiles et les relations hiérarchiques sévères et plus les ouvriers s'engagent, que ce soit politiquement, socialement ou culturellement.** Cette observation n'est pas unique à Épernay. Il en est de même dans les grands centres cheminots dans lesquels l'initiative de tels comportements émane toujours des ouvriers eux-mêmes, ne recevant que très rarement le soutien directorial.



CAFÉ DE LA CHAUMIÈRE
OUVERTURE DES SOIRÉES CHANTANTES
A partir du Dimanche 30 Octobre.
Pour ajouter à l'attrait de ses soirées, des amateurs y interpréteront, chaque dimanche, une pièce de théâtre : drame, comédie ou vaudeville.
Rue Saint-Laurent, n° 28, à Épernay,
CAFÉ de la CASCADE
SAMEDI 5 NOVEMBRE 1864, on y jouera UNE QUEUE D'HONNEUR à 7 heures 1/2 du soir.

On l'a vu, c'est par le chant, au sein des chorales ou des cafés chantants, que s'est fondée à Épernay l'industrielle. Grandis dans la révolution de 1848 et portés par les couplets frondeurs de Béranger ou de Pierre Dupont, les ouvriers parisiens embauchés à Épernay pour faire face aux contraintes de fabrication de la Compagnie se sont mêlés à la petite bourgeoisie locale. Celle-ci, rurale et dévouée jusqu'alors à Louis-Philippe, devint progressivement industrielle et de moins en moins conservatrice.

Si la Société des Secours Mutuels demeure le premier exemple d'engagement collectif, bien d'autres initiatives ouvrières verront le jour, au fur et à mesure que la Compagnie de l'Est prendra son essor. Bien sûr, ce n'est pas à Épernay que seront créées toutes les associations d'agents mais les ouvriers locaux adhéreront très vite à ces initiatives et les déclineront. Celles-ci, prises en dehors de l'avis des directions locales successives, se positionneront souvent comme des compléments aux syndicats pouvant parfois initier les mêmes démarches. Il s'agit, pour les ouvriers qui s'engagent dans celles-ci, de **montrer à la ligne hiérarchique de la Compagnie qu'ils sont capables de prendre seuls et à leur compte des missions que la dite Compagnie n'a eu cure de mettre en place pour ses agents et leurs familles.**

C'est ainsi que se met en place, en 1891, sous l'égide de Charles-Edmond Flamand, cheminot de la Compagnie Paris-Orléans, la Mutuelle des Orphelins. Un cousin sparnacien de Flamand, Ludovic Flamand, fait feu de tout bois pour créer cette association à Épernay, très touché par la situation dramatique de nombreuses familles dont les pères avaient succombé dans les accidents de travail fort nombreux. Peut-être concurrentiel, le Syndicat des Cheminots local, en mal de reconnaissance, créera en 1903 son association soutenant, elle, les orphelins des personnels syndiqués...

Chacune des guerres aura son lot de créations d'associations en découlant. Dès lors qu'existent des anciens combattants, il faut que les cheminots se singularisent et fassent valoir leurs spécificités. Épernay voit donc naître en 1919 sa section très active d'anciens combattants cheminots qui se verra renforcée en 1945 par de nombreux déportés locaux. La guerre suscitera aussi des vocations solidaires visant à soulager les familles cruellement atteintes. L'association La Famille du Cheminot voit le jour en 1943 pour venir en aide aux familles en souffrance. En cette fin de guerre, l'Atelier compte plus de 2 100 ouvriers et employés : la section locale de la Famille du Cheminot est alors l'association la plus importante de la cité.

Cependant, l'engagement de chacun en dehors du cadre professionnel n'est pas uniquement lié aux périodes difficiles. Les ouvriers cheminots veulent aussi profiter, entre eux, des bienfaits

apportés par la vie. Sous le Front Populaire naît l'Association Touristique des Cheminots dont la section sparnacienne est une des premières émanations provinciales.

Côté culturel, les diverses chorales cheminotes puis mixtes se succèdent pour asseoir la présence cheminote au sein du Théâtre municipal, des salles de concert puis du cinéma-music hall Palace à partir de 1920. Chorales, sections lyriques puis harmonies cheminotes assurent l'essentiel des spectacles familiaux durant plus de 70 ans.



Chorale des cheminots d'Épernay (1905)

L'engagement cheminot dans l'activité sportive n'est pas en reste. En gymnastique, aviron, sports d'équipe et nautiques pratiqués par tous, hommes, épouses et enfants, les cheminots sparnaciens sont omniprésents. Mais pouvait-il en être autrement ? Par exemple, le 1^{er} août 1914, Épernay compte 19 995 habitants. On estime que plus de 10 000 habitants sont liés directement ou indirectement à l'Atelier....



Bassin nautique des cheminots (La Villa d'Aÿ, 1960)

Ce qui est remarquable voire singulier, c'est que cet investissement et cet engagement ouvriers permanents se seront déroulés sans l'incitation ni l'aide de la Compagnie de l'Est. Il faudra attendre la création de la SNCF (1^{er} janvier 1938) pour voir celle-ci s'impliquer progressivement dans les activités sociales et les associations d'agents. La gestion et la supervision de celles-ci seront ensuite, à partir de 1972 et de la réorganisation des régions, attribuées aux diverses organisations syndicales.

Le poids politique

En regard de l'engagement solidaire ouvrier sparnacien évoqué, on comprend aisément que le monde cheminot local a représenté une force importante de contestation face à une Compagnie de l'Est autoritaire et conservatrice puis à une SNCF se fixant pour principal objectif la rentabilité, abandonnant progressivement la notion de service public qui en était sa raison de vivre.

On l'a vu, pendant 60 ans, le monde ouvrier local a été mis sous l'éteignoir. Bien que le droit de grève sous certaines conditions ait été voté en 1864 (loi Olivier) et que la constitution des syndicats reconnue par la loi Waldeck Rousseau de 1884, aucun arrêt de travail n'est relevé à l'Atelier jusqu'à octobre 1910. Quant au Syndicat des Cheminots, malgré la loi, il a beaucoup de mal à s'implanter à Épernay. Face à des erreurs manifestes et cyniques de la Compagnie énoncées plus avant, les cheminots d'Épernay débraient quelques heures le 14 octobre 1910. Moins de 200 cheminots (sur 1 450) cessent le travail. Ils seront tous renvoyés dès le lendemain, tout comme leurs leaders au sein desquels rayonne le charismatique Jules Lobet. Celui-ci reste une figure marquante du monde ouvrier local, qu'il soit cheminot ou non. Jaurésien, attentif à chacun, Lobet a imposé à tous son aura et sa droiture qui en feront en 1919 le premier député socialiste du département de la Marne particulièrement conservateur.



Première grève à l'Atelier d'Épernay (14 octobre 1910)

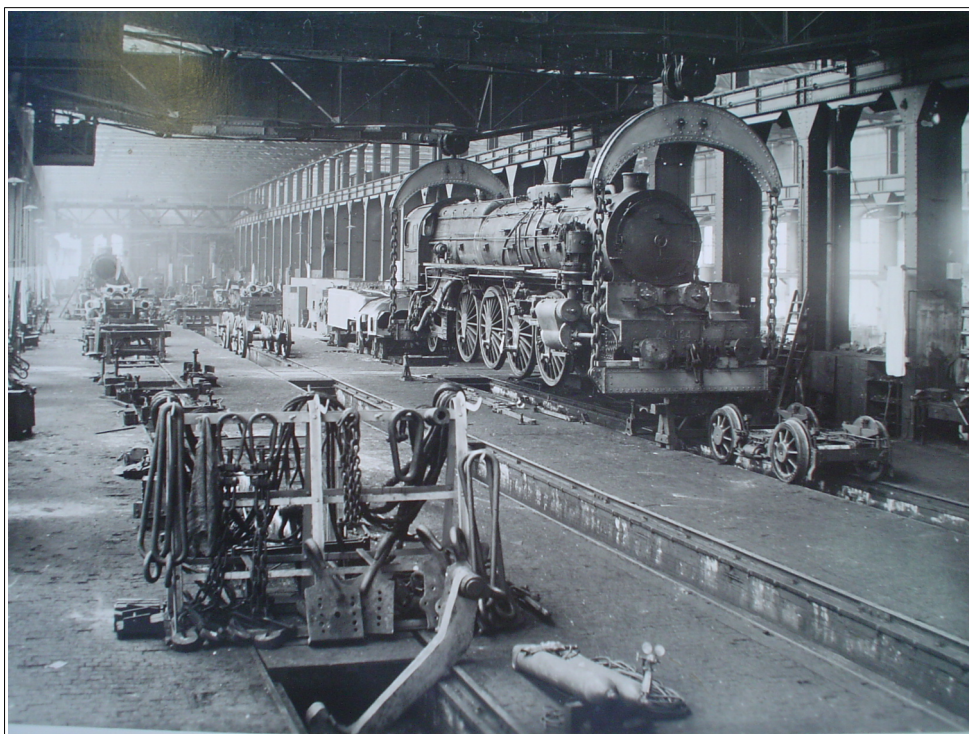
Après 1920 et la scission de la SFIO, la vie politique sparnacienne est très vive. Deux blocs s'affrontent à chaque élection : celui des notables bourgeois conservateurs liés au négoce des vins de Champagne et celui, socialiste, du monde ouvrier, c'est à dire du monde cheminot. Des hommes et des faits particulièrement tendus marqueront la vie politique locale à l'issue du décès de Jules Lobet (1925). Ce seront l'avènement de la CGTU emmenée par le jusqu'au-boutiste Alcide Benoît, la période troublée 1928-1940 au cours de laquelle s'opposent vertement la direction locale de l'Atelier soutenue par le Syndicat des Cheminots Chrétiens et les militants communistes issus de la CGTU, les grandes grèves de 1953, enfin l'avènement de Roger Menu, cheminot-maire de la Ville et vice-président du Sénat.

Autant de pages animées, souvent excessives, qui ont forgé la vie politique locale des XIX^e et XX^e siècles...

Oui, les cheminots d'Épernay, tout un monde...

Épernay, qui a compté 31 000 habitants en 1978 (23 000 actuellement), n'aurait été -aux dires des démographes – qu'une petite sous-préfecture de 8 000 à 10 000 âmes sans la présence de l'Atelier de chemin de fer. L'impact du peuple ouvrier cheminot a été considérable dans le développement de la cité. Dès 1850 et durant 120 ans au moins, celui-ci a initié et entretenu l'essor économique de la Ville soit directement (accroissement de la population, structure sociale, impact dans la vie journalière) qu'indirectement pour les corporations qui ont bénéficié par ricochets du fort pouvoir d'achat des cheminots et de leur engagement permanent.

L'âge d'or d'Épernay (1875-1914) se calque sur celui de son Atelier de chemin de fer et de son peuple ouvrier.



Mise sur roues d'une locomotive type 241 (symbole du savoir-faire cheminot sparnacien)

Le négoce des vins de Champagne (7 maisons seulement en 1880) bénéficiera de l'apport du chemin de fer puis, naturellement, deviendra le moteur économique de la cité à partir de 1970-75, période à partir de laquelle la SNCF effectuera des choix stratégiques qui accéléreront le déclin de l'Atelier.