

ANDRE BOCQUET
prof d'histoire- géo,
européen convaincu... et
générateur d'idées !



P.3

DEFENSEUR ACHARNE DE SA TERRE
**il milite pour la reconversion
du Valenciennois**

QUESTIONS D'AVENIR
André Bocquet : « Le Valenciennois
est au cœur de l'Europe vitale »



P.9

D'HIER A AUJOUR'HUI
**Faire du Valenciennois
le "Toulouse du ferroviaire"**



P.14

ON VOUS EN DIT + SUR...
L'Euro Guichet Social,
porté par la CFDT et la CSC



P.8

LE SAVIEZ-VOUS ?

**Le TER a vu le jour grâce à des
militants CFDT, dont André !**



P. 11

Bio' express

André Bocquet, défenseur acharné de l'Europe et du Valenciennois



André est né le 12 avril 1934 à Thiant (Nord) fils d'un menuisier et d'une employée de bureau à la "Boulonnerie de Thiant". Après ses études à l'école communale de Thiant, puis à l'institution Notre-Dame de Valenciennes, il obtient son Bac (philosophie) puis une licence d'histoire, le Diplôme d'Etudes Supérieures et le CAPES en 1957. **Il enseigne** d'abord au collège Jessé de Forest à **Avesnes**, puis en 1959 au lycée Paul Duez de **Cambrai**, et de 1961 à 1994 au lycée Henri Wallon de **Valenciennes**. Il est nommé agrégé par promotion interne en 1993 et chevalier des Palmes académiques.

André rencontre en 1971 au cours d'un voyage en Roumanie une enseignante de Metz, adhérente à la CFDT Fédération de l'Enseignement Privé. **Tous deux sont hispaniques** et font un exposé sur l'histoire de la Roumanie pour le groupe qu'ils accompagnent. Ils ne se quittent plus, se marient en 1972. Monique travaille à mi-temps dans un établissement de Valenciennes, puis cesse son activité professionnelle pour se consacrer à leurs deux enfants et à des engagements bénévoles (parents d'élèves, catéchèse...).

André Bocquet devient très vite **secrétaire de la section SGEN** du Centre Pédagogique Régional, puis du lycée Paul Duez de Cambrai, du lycée Henri Wallon de Valenciennes jusqu'à la retraite. Il est un des piliers du Syndicat (bureau académique du Second degré 1965-1974, secrétaire du secteur SGEN du Valenciennois, bureau du Syndicat de Valenciennes à partir de 1980).

Peu après son arrivée à Valenciennes, André Bocquet s'investit dans **la CFDT interprofessionnelle** : bureau de l'Union d'arrondissement CFTC-CFDT, puis président en 1970. **Statutairement** il préside les réunions du bureau de l'Union et fait respecter

ses statuts. **Juridiquement** il est chargé des relations avec l'extérieur : élus des localités, sous-préfecture, chambre de commerce, presse locale, organismes financiers... **Politiquement** il veille à la bonne marche de l'Union, à l'entente entre ses membres et entre les syndicats, au désamorçage ou au règlement des conflits qui pouvaient survenir. Il travaille en liaison étroite avec le secrétaire général, **Robert Tonnoir*** et en collaboration avec les autres membres du bureau. Sa mission majeure : promouvoir l'image et l'influence de la CFDT dans l'arrondissement et lutter **pour que la CFDT devienne un élément incontournable** dans la politique de reconversion économique et sociale du Valenciennois.

Désigné par son Union Locale, André Bocquet siège de 1971 à 1985 au conseil de **l'Union régionale CFDT**, représente la CFDT dans **l'Association pour le développement du Valenciennois (ADV)**, et de **1994 à 2001 dans le Conseil syndical interrégional (CSI)** regroupant les syndicats des régions voisines (Nord-Pas-de-Calais, Belgique, Grande-Bretagne).

De 1994 à 2004, la majeure partie de son temps est consacrée au **Conseil économique social régional (CESR)** du Nord-Pas-de-Calais, sur les questions européennes-internationales et sur l'aménagement du territoire et cadre de vie. En 2002, André représente la CFDT au **Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Valenciennes-Métropole**, dont il est vice-président chargé de l'aménagement du territoire, jusqu'en 2015.

En retraite, en plus de ses engagements chrétiens, il continue de suivre de près ces questions ...et projette d'écrire, avec l'aide précieuse de Monique, son histoire : **une histoire indissociable de son territoire !**

* Voir Fascicule Histoires & Vie Syndicale n° 2 consacré à Robert Tonnoir

UNE CERTAINE IDEE DU SYNDICALISME !

Une rencontre avec André pour évoquer son histoire, c'est une discussion structurée où il déroule, de façon ordonnée et sans notes, son histoire, ses engagements, ses convictions. Le tout avec clarté et précision...sans oublier les dates.



On reconnaît là la "signature" du prof d'histoire-géo... celui aussi qui accumule notes et documents dans d'énormes dossiers classés chronologiquement...et celui qui sait faire partager avec pédagogie ses convictions.

Pas du côté de l'immobilisme !

Ce prof est tombé dans le bain du syndicalisme en adhérant au SGEN dès son arrivée en 1957 au Centre Pédagogique Régional. Ses origines sociales, sa fréquentation des milieux proches du catholicisme social et de la démocratie chrétienne, son rejet de la mentalité bourgeoise rencontrée chez certains condisciples de l'Institution Notre-Dame qui méprisaient les ouvriers, *"malheureux parce qu'ils sont tous alcooliques et ne savent pas gérer leur budget"*, tous ces facteurs le portent à la contestation de l'ordre social existant, notamment dans le Valenciennois.

En même temps il se sent et se dit très éloigné des communistes qui, à Thiant, étaient à l'époque idéologiquement fort staliniens, appliquant sans faille la discipline du Parti ; ils avaient conquis en 1937 la mairie et l'avaient ensuite conservée. Pas étonnant que pour lui, il y a dans notre société *"ceux qui s'accrochent au passé et ne veulent pas que ça bouge ... et il y a ceux qui regardent vers l'avenir et imaginent demain !"*

Contester, oui ..mais surtout imaginer !

Sur tous les sujets qui lui tiennent à coeur (Europe, Valenciennois, crise économique..) il s'est toujours rangé, avec force propositions, du côté de celles et ceux qui veulent imaginer et construire l'avenir, avec un souci permanent d'y associer "les gens".

Le syndicalisme pour lequel il se bat c'est le syndicalisme de contestation mais surtout celui qui est capable de proposer des idées et solutions nouvelles. Un syndicalisme que les acteurs économiques ou politiques - *"plus enclins à récupérer nos idées"* - ont du mal à reconnaître...



1990 : André Bocquet présente les propositions CFDT sur le Valenciennois à Jean Kaspar, alors secrétaire général

"La CFDT a toujours été à l'avant-garde, dit-il, une position pas très confortable. Mais il y a aujourd'hui des tentatives fortes, à tous niveaux, de repli sur soi, dans l'entreprise, dans le territoire, en Europe, dans le monde... On vit une période de régression... et cela conduit bien souvent à la guerre !"

Une phrase prononcée quelques heures seulement avant les attentats barbares de Paris du 13 novembre 2015 !

L'ENSEIGNANT PARLE

... de son métier

Après avoir exercé au collège Jessé de Forest à Avesnes-sur-Helpe, André est muté en 1959 au lycée Paul Duez de Cambrai puis fait la majorité de sa carrière d'enseignant d'Histoire-Géo au Lycée Henri Wallon de Valenciennes de 1961 jusqu'à sa retraite en 1994. Il revient ici sur ses années d'enseignement.

“Parlant de ma vie d'enseignant, je dis souvent : le savoir (l'histoire-géographie), je l'ai acquis à l'Université, la pédagogie (la transmission du savoir), je l'ai acquis dans les mouvements de jeunesse. Mais il est une troisième chose que je dois à mon engagement dans le syndicalisme, non pas le catégoriel enseignant, mais l'interprofessionnel confédéré, à la CFDT Valenciennes et régionale, c'est **l'enracinement au coeur d'un territoire et de sa population.**



Une des classes du lycée Henri Wallon de Valenciennes (la 1ère B2 1 en 1971) où André Bocquet était professeur principal

Ainsi les jeunes accueillis dans ma classe au Lycée n'étaient **pas des élèves « lambda »**, mais des garçons et filles venus de familles vivant et travaillant dans une grande région industrielle en mutation. Leurs conditions de vie, préoccupations, combats n'étaient pas insignifiants pour le prof, alors que houillères et sidérurgie s'effondraient, entraînant chômage et précarité.

Ma classe devait être **une communauté humaine** où chacun, prof et élèves, se trouvait responsable de la réussite et du bonheur de tous. Solidarité, fraternité, amitié

étaient des valeurs unifiantes. L'élection des délégués de classe (dont j'ai applaudi la création en 1968) était un grand moment et leur rôle était essentiel dans l'animation du groupe. La parole était libérée et les parents bienvenus.

L'histoire et la géographie se voulaient **les moins désincarnées possible.** La leçon sur l'histoire des mouvements migratoires s'appuyait sur l'étude des patronymes des élèves et des parcours de leurs ascendants. Et fort émouvants, les cours sur la guerre d'Algérie ou la question du Moyen Orient, en présence d'élèves d'origine maghrébine ou issus de la communauté juive, énoncés et écoutés avec respect, tolérance, largeur de vues et souci de vérité.

Beaucoup de mes élèves sont devenus eux-mêmes, d'autres militants syndicalistes ou élus politiques, nombreux engagés associatifs. Ils gardent un excellent souvenir de leur passage au Lycée. Ils y furent très heureux comme leur professeur, qui reste leur ami, aujourd'hui encore....”

... Et Monique parle son mari

“De mon côté je ne dirai qu'une seule chose. Depuis que ma vie est liée à celle d'André, nous faisons une bonne équipe. Chacun sait qu'il peut compter sur l'autre en toute circonstance, chacun sait aussi que l'espace de sa propre liberté est préservé. Souvent nous agissons ensemble dans le même esprit, (en particulier dans notre engagement CFDT) parfois nos choix sont différents mais comme les références de fond sont communes cela ne pose pas de problèmes entre nous au contraire : cela nous enrichit.”

L'EUROPE AU COEUR

... un combat mené avec ténacité !

Sa conviction européenne, André l'acquiert dès sa jeunesse et ne cesse de la défendre, nouant de multiples contacts avec ses voisins syndicalistes belges et profitant de toutes les occasions pour rappeler haut et fort l'importance d'une construction européenne économique et sociale.

Un acquis familial

André le reconnaît d'emblée : sa conviction européenne lui vient de son père. Revenu de captivité en 1945, celui-ci explique à ses enfants qu'en Allemagne, dans la ferme où il est retenu prisonnier, il est mieux traité que bon nombre d'allemands prisonniers des français. Un lien fort d'amitié se noue alors entre la famille Bocquet et la famille allemande qui retenait prisonnier le père d'André. Des visites régulières entre les deux familles font vite comprendre au jeune André que de tels échanges européens sont essentiels pour l'avenir : "L'idée européenne est essentielle...ou on s'en va à la catastrophe !" dit-il.

Une conviction prolongée dans des colloques syndicaux franco-belge

Fort de cette conviction européenne, André est très sensible à la participation dès **les années 1960** d'un responsable syndical de la CSC (Confédération Syndicale Chrétienne) de Mons (Belgique) au congrès de la CFTC de l'Union d'Arrondissement. Cette participation se justifiait par le nombre élevé de travailleurs frontaliers belges venant travailler en France. (Aujourd'hui c'est l'inverse !).

Le permanent local, Michel Bultez, se souvient de réflexions et propositions communes avec les responsables syndicaux belges **dans les années 1980** au Comité de Bassin d'emploi : il s'agissait de trouver des solutions sur les liaisons Mons-Valenciennes afin d'éviter de passer par Bruxelles pour se rendre à Paris.

L'idée d'échanges approfondis et réguliers prend corps. **En 1988**, sous l'impulsion du permanent local CFDT (Michel Bultez), naît l'idée d'organiser un colloque transfrontalier. Un premier colloque a lieu à Quiévrain **en 1989** pour parler ensemble de l'Europe... C'est une réussite !



André au Colloque de Quiévrain en Mars 1990

L'année suivante un nouveau colloque est organisé - cette fois-ci à Quiévrain - pour mieux connaître les réalités des deux côtés de la frontière et approfondir certains thèmes comme les retraites, la sécu, le chômage...

Les seuls à parler monnaie unique !

En mars 1992, un 3^e colloque se déroule à Maubeuge autour du thème de la monnaie unique européenne. On est à un an du traité de Maastricht sur l'Union européenne (1992) qui instaure l'Union économique et monétaire et établit les fondements de la monnaie unique. *"On est les seuls syndicats à parler et à se mobiliser ainsi sur la monnaie unique"* dit fièrement André.

Nouveau colloque franco-belge **en 1994** à Valenciennes : le Hainaut Belge vient d'obtenir son classement en *Objectif 1* pour les aides européennes : au cours de la période 1994-1999, la province belge de Hainaut bénéficiera dans ce cadre d'aides européennes importantes (quelque BEF 30 milliards), appelées à atténuer son retard de développement par rapport à la moyenne européenne. La CFDT du Valenciennois demande de bénéficier des mêmes aides. Syndicalistes belges et français exigent en commun d'éviter les saupoudrages et demandent que ces subventions permettent de financer *"des projets structurants en commun plutôt qu'une multitude de ronds-points sur les routes !"*



La mondialisation sur la frontière

Pour le colloque de **1996**, les organisateurs choisissent un lieu hautement symbolique : le Caillou-qui-Bique. C'est un lieu-dit situé à la frontière franco-belge entre Roisin - côté belge - et Eth côté français. On y parle mondialisation : réalités et conséquences.

De nouvelles journées communes de réflexion entre les syndicalistes venus des deux côtés de la frontière se tiennent plus tard **en 2003**, à Quiévrechain, afin d'aborder les questions d'infrastructures et de transports.



...pour faire progresser l'Europe Sociale



Un Colloque avec le ministre belge des finances... mais pas le français !

Pour parler monnaie unique, qui de mieux placé que des ministres des finances. C'est ce qu'ont pensé les organisateurs CFDT et CSC du Colloque de Maubeuge de 1991, en lançant des invitations à leurs ministres des finances respectifs.



Philippe Maystadt, ministre des finances belges, vient faire une intervention remarquée. Quant au ministre des finances français, il brille par son absence : il est vrai que c'était un certain **Pierre Bérégovoy**, futur premier ministre... qui avait été dans un passé récent pressenti pour une implantation politique, finalement abandonnée, à Maubeuge. Ceci explique (peut-être) cela !

MOIS-BORNIAGE
Les recettes d'une coopération transfrontalière réussie

Après les accords de Maastrich V.D.N.
Colloque franco-belge C.F.D.T.-S.C. :
L'Europe monétaire
du 21 MARS 92

Plus de 250 syndicalistes français et belges se sont retrouvés, samedi dernier, à l'espace Scalfotto de Maubeuge, à l'appel des syndicats C.F.D.T. de Valenciennes-Maubeuge et C.S.C. de Mons-Borninage, ce colloque avait pour but de jeter les bases d'un syndicalisme transfrontalier capable d'assumer les problèmes survenant lors de l'ouverture du grand marché de 1993 et de la mise en place de l'unification monétaire prévue pour 1996 et les syndicalistes de la C.F.D.T.-S.C. entendant pas se laisser surprendre par l'attente des autorités.

Stobaeck de la C.F.D.T. et Maurice Herroge, représentant la direction des syndicats.

Furent ainsi évoqués les problèmes de l'harmonisation des législations, la répartition du déficit budgétaire, le coup plus important, en Belgique, de la francisation de la monnaie, les activités douanières, de la coopération transfrontalière en matière d'emploi.

L'EUROPE SOCIALE
CFDT - CSC
24 MARS 1990
QUIEVRECHAIN

L'Europe sociale en colloque spécial transfrontalier
pour une Europe vraie où chacun ne sera pas spectateur

Avec ce colloque, l'Europe se fait. Elle est à l'œuvre.

C'est en partie sur ce thème que le dialogue syndical transfrontalier CFDT - CSC a été initié. La Fédération des Syndicats chrétiens de Mons et Valenciennes, ainsi que les syndicats de Valenciennes, de la Belgique, de la France et de l'Allemagne.

Une grande réunion à laquelle participèrent, outre le M. Alain Proulx, de la CFDT, et Alain Proulx, de la CFDT, ainsi que les personnalités françaises et belges, dont le ministre de l'Industrie et de l'Énergie, le ministre de l'Économie et du Commerce, et Pierre Jambon, directeur de l'Observatoire social européen.

L'assemblée était M. Frimat.

BATIR L'EUROPE SOCIALE

Il s'agit d'une réunion de travail et de réflexion. La commission France-Europe a été mise en place. Elle a pour but de faciliter les échanges, de promouvoir les initiatives, de favoriser les contacts, de promouvoir les initiatives, de favoriser les contacts, de promouvoir les initiatives, de favoriser les contacts.

DANS LE HAIRAUT

Le HAIRAUT, dans le département de Valenciennes, est une zone industrielle et commerciale de 1000 entreprises. Elle est située dans le département de Valenciennes, dans le département de Valenciennes, dans le département de Valenciennes, dans le département de Valenciennes.

CONTRIBUTION SYNDICALE POUR UN TERRITOIRE TRANSFRONTALIER

Le HAIRAUT, dans le département de Valenciennes, est une zone industrielle et commerciale de 1000 entreprises. Elle est située dans le département de Valenciennes, dans le département de Valenciennes, dans le département de Valenciennes, dans le département de Valenciennes.

ON VOUS EN DIT +

... sur l'Euro Guichet Social créé en 1992

La création d'un centre d'information spécifique aux problèmes sociaux rencontrés par les travailleurs transfrontaliers fut avancée en conclusion du 1er colloque CSC -CFDT d'avril 1989. Inauguré officiellement en 1992 à Mons (Belgique), il perdure encore aujourd'hui sous la forme de l'EuroConseiller Syndical.

Répondre aux besoins des travailleurs transfrontaliers

Comment répondre aux problèmes de mobilité des travailleurs et de législations contradictoires en application dans les différents pays européens ? Comment informer et faire progresser les droits des travailleurs transfrontaliers ? Cette interrogation était posée au premier colloque CFDT-CSC d'avril 1989. Deux ans plus tard, 60 militants français et belges de la CFDT et de la CSC se retrouvent pour une journée de formation consacrée à l'utilisation de l'"Euro Guichet Social". Cet outil a été initié et décidé par la Commission européenne. Dans la région, il s'est d'abord développé sur le territoire frontalier autour de Mons-Borinage -Valenciennes- Maubeuge.

Les fonctions de l'Euro-Guichet Social

L'Euro Guichet Social a été inauguré officiellement le 25 février 1992 à Mons (Belgique). A l'origine, il avait **4 fonctions** :

- l'information des usagers sur les conditions de vie, de travail et formation de part et d'autres de la frontière;
- l'échange des offres et des demandes d'emploi;
- le développement progressif d'une gestion prévisionnelle concertée de l'emploi;
- des actions de formation dans le cadre transfrontalier.

Il repose sur un **réseau d'euroconseillers syndicaux, patronaux et des agents des services publics pour l'emploi.**

En septembre 1992, le Bureau Régional de la CFDT décide que le siège de l'Euro-

Guichet Social sera installé dans les locaux CFDT de Valenciennes et sera tenu, côté CFDT, par Jean-Jacques Courbet.



Jean-Jacques Courbet, militant de Construction-Bois, le premier euro-conseiller CFDT

L'Euro-Conseiller existe toujours, mais...

Depuis 1992, plusieurs euro-conseillers se sont succédés à la CFDT. Toujours avec les mêmes missions, notamment celles d'informer les salariés des deux côtés de la frontière sur des questions précises et pratiques relatives au droit du travail, aux conditions de travail, à l'emploi, à la Sécu... Preuve de l'utilité de cette mission, Hassan, l'actuel euro-conseiller CFDT, traite plus d'une quinzaine de problèmes chaque mois, prodiguant des conseils avérés et fiables grâce au réseau mis en place.



Mais pour combien de temps ? La Commission Européenne n'octroie plus de financement ...et Pôle Emploi chargé de piloter le dossier traîne des pieds ...

DEFENSEUR ACHARNE DE SA TERRE,

André milite pour la reconversion du Valenciennois

Le choix d'André ne souffre d'aucun remords : "Dans les années 1980, en pleine crise économique, il fallait préparer le terrain de la reconversion car on savait que la sidérurgie aurait des difficultés à se maintenir..." explique André. Avec d'autres responsables, il propose de nouveaux projets ... quitte à se heurter à une CGT inflexible, à un patronat frileux sur de nouvelles implantations et à des politiques qui "jouent à Clochemerle !"

Le Valenciennois en pleine crise économique

Les différents conflits qui secouent les usines sidérurgiques du Valenciennois dans les **années 1960** ainsi que le premier coup de pioche donné en septembre 1959 pour la construction d'Usinor à Dunkerque confirment l'intuition de plusieurs responsables syndicaux du Valenciennois : *"On aurait d'ici peu des problèmes dans ce secteur qui faisait vivre jusque là notre bassin d'emploi... Il fallait, explique André, préparer le terrain, car la sidérurgie aurait du mal à se maintenir"*.

En attendant, la CFDT se mobilise et organise le 16 mai 1966 une grande manifestation sur le thème de l'emploi. **En 1970**, Edmond Maire, secrétaire général de la CFDT, se rend à Usinor Trith. *" On a constaté que l'usine de Trith recevait de moins en moins d'investissement..."*

Effectivement à partir de **1973**, l'unité de Trith disparaît. Seuls sont conservés le train de laminoir et la fabrication des roues monoblocs. *"Usinor fermé, ça a été la prise de conscience de la crise et la disparition de toute une époque"*, indique Robert Tonnoir, permanent syndical valenciennois.

La réponse originale de la CFDT

André défend avec acharnement une mutation économique du territoire. Le tournant, se rappelle-t-il, c'est la venue à Valenciennes d'un certain Jacques Chérèque (père de François Chérèque), alors responsable CFDT national de la métallurgie, qui déclare :

"Arrêtez de vous battre pour de la fonte et de l'acier, battez-vous pour des emplois... Imaginez ce qu'il faudrait faire pour demain !"



André est convaincu : **il faut préparer la reconversion du territoire**. Mais ce n'est pas facile ! *" Employer le mot reconversion, cela veut dire pour beaucoup d'ouvriers condamner notre usine et donc notre emploi"*. Pas facile non plus... face à une CGT qui ne jure que par le maintien de la fonte et de l'acier dans le Valenciennois, et face à un patronat qui ne voit pas d'un bon oeil l'arrivée éventuelle de nouvelles industries, ce qui voudrait dire augmenter les salaires !

Des idées, des projets

André ne veut pas en rester aux idées ou au slogan : **il veut du concret**. Il s'emploie donc, avec les autres militants et responsables de l'arrondissement de Valenciennes, puis plus largement avec ceux de Maubeuge et Cambrai, à imaginer des projets de développement économique et social du territoire. Pour André, c'est simple : il suffit que les responsables politiques en place, les décideurs économiques des 3 arrondissements se mettent ensemble autour de la table, fassent un inventaire des ressources matérielles et humaines disponibles et imaginent des projets !

Et dans un contexte où les "batailles de clocher" font rage, la CFDT se positionne très vite sur un projet fédérateur pour le développement du territoire **autour du ferroviaire**. André lance l'idée que le Valen-

ciennois devienne le **"Toulouse du Ferroviaire"**.

L'autre axe sur lequel milite la CFDT concerne le numérique... Et André de suggérer l'idée d'un "mini-futuroscope".

Et puis... il y a les idées qui surgissent au fil d'une discussion entre militants ..comme celle d'un TER Régional !(Voir pages suivantes).

Mais il ne suffit pas d'être "générateur d'idées", il faut aussi être tenace, convaincre et toujours convaincre celles et ceux qui sont à la tête d'institutions ou de collectivités locales.. Et peut-être alors un jour l'idée est reprise...mais se désole souvent André **"on ne se rappelle plus alors (ou on ne veut plus se rappeler !) qu'elle a été à l'origine émise par ...la CFDT !"**

QUESTIONS D'AVENIR
André Bocquet : « Le Valenciennois est au cœur de l'Europe vitale »

Professeur, André Bocquet ne demandera jamais, comme certains de ses collègues, sa mutation pour le Sud. Dans divers groupes d'action ou de réflexion, il est un des plus ardents défenseurs de la terre où il est né et où il est préoccupé par l'immobilisme de la région. Le Valenciennois ne doit pas laisser l'Europe.

□ VDN : Vous incarnez la formule "Vivre et travailler au pays". La réalité est-elle si simple ?
A.B. : Il y a un problème de mobilité professionnelle, surtout pour un haut niveau d'études. Le slogan des Nordistes peut suffire. On ne peut pas rester dans le Nord et dans la même situation. Mais il faut que les gens aient les possibilités de compléter leurs mutations dans les meilleures conditions.

Elles apparaissent souvent imposées et non choisies. Il y a un problème de dialogue social, qui n'est d'ailleurs pas propre au Valenciennois.

Le manque de mobilité des personnes sans emploi est lié au déficit culturel de la région. Pour les gens habitant près de l'usine, l'avenir, c'était l'usine... Par rapport à d'autres régions, le niveau de qualification est en moyenne plus faible. Lorsqu'ils s'installent ailleurs, les cadres, par leur réseau de relations, par leur

LA COMMUNAUTE EUROPEENNE
NORVÈGE
SUÈDE
PARLEMENT
CONSEIL
COMMISSION
COMITÉ ECONOMIQUE ET SOCIAL
COOPÉRATION

Le Valenciennois ressemble un peu à un champ qui se dessèche alors que des sources d'irrigation coulent à proximité. Faute d'accord des propriétaires sur la culture à y pratiquer, l'eau s'en va arroser d'autres champs

(Interview Voix du Nord 17 mars 1992)

D'HIER A AUJOURD'HUI

...Faire du Valenciennois le "Toulouse" du ferroviaire !

Dans un long texte (dont nous reprenons ici quelques extraits) paru en Octobre 2011, la CFDT explique, sous la plume d'André Bocquet, la vision qu'a la CFDT sur le ferroviaire (1) et l'impact que cela pourrait avoir sur le devenir du territoire. Un texte toujours d'actualité.

Un constat

En analysant les atouts du territoire, les militants CFDT ont constaté que l'activité ferroviaire (autour des usines comme Alstom ou Bombardier) en était un des marqueurs forts (+ de 5 000 salariés travaillent à la fabrication et à la conception du matériel ferroviaire).



L'activité ferroviaire un des atouts du Valenciennois (ici Bombardier)

La CFDT a donc milité pour **faire de « Valenciennes, le Toulouse du ferroviaire »**, capable d'entraîner sur un territoire une dynamique de développement (y compris à l'échelle européenne) dont les retombées pourraient être profitables pour tous en matière économique et social.

De nouvelles inquiétudes apparaissent quant à l'avenir de nos entreprises ferroviaires. Elles ont pour nom délocalisation, concurrence internationale, course à la compétitivité, pression sur les sous-traitants....

Comme jadis, colère et découragement teignent les salariés, tandis que bien des

jeunes se détournent des métiers de l'industrie que, trop souvent, on leur dit sans avenir...

Attention aux illusions !

Comme jadis aussi, sont proposées des solutions fallacieuses. Il est, en effet, illusoire de penser que le salut puisse venir du repli nationaliste ; que l'on pourrait contraindre Polonais ou Hongrois à se doter du tram français d'Alstom plutôt que de l'Allemand Siemens ; ou convaincre Chinois ou Coréens de renoncer à la conquête des marchés mondiaux. Mais il est aussi illusoire d'affirmer que la compétitivité des entreprises se résume à la contraction des coûts du travail ou que les salariés français pourraient accepter les conditions de vie de la main d'oeuvre asiatique.

Miser sur l'inventivité et la solidarité

Comme jadis, inventivité et solidarité doivent guider tous les acteurs en responsabilité sur notre territoire.

Diverses pistes de réflexion et d'action s'offrent dès lors à nous dont voici quelques exemples :

- Prospectons les Régions françaises en quête de solutions économiques et écologiques pour leurs transports collectifs et **proposons-leur ces inventions originales nées chez nous**, soit de la volonté du Conseil Régional comme le TER-GV ou du savoir-faire de nos entreprises comme le Tram-train d'Alstom déjà adopté en Alsace et en Pays de Loire. Le marché reste ouvert.

(1) Une démarche similaire serait à engager sur la filière bois, autre atout majeur du territoire, précise André.

- **Faisons de notre tramway...une vitrine attractive** de notre activité ferroviaire offerte aux aménageurs de toutes les grandes agglomérations urbaines en France ou dans le Monde. Et par un symbolique franchissement de frontière, prolongeons notre réseau jusqu'aux gares SNCB de Quiévrain et Peruwelz. Il y a de quoi faire, en matière ferroviaire, chez nos voisins Belges.



La gare , le tramway de Valenciennes
"Terre du ferroviaire "

- Défendons et renforçons notre appareil de **Recherche-Développement et d'innovation technologique.** Unissons nos énergies pour obtenir les financements régionaux, nationaux, européens qui en assureront l'extension, car c'est aujourd'hui la source majeure de compétitivité pour nos entreprises... Notre « matière grise » universitaire peut générer un nouveau modèle de développement pour notre territoire comme le fit la « matière première » houillère, il y a deux siècles !...
- Et bien entendu, organisons solidement, avec l'aide des pouvoirs publics, **la filière ferroviaire.**

Dépasser le cadre national

Toutefois, dans la situation actuelle, ce n'est plus seulement à l'intervention de la Région, comme en 1977, qu'il faut faire appel, puisque celle-ci, à elle seule, serait bien incapable d'impulser les initiatives susceptibles d'assurer l'avenir de nos entreprises.

Les mesures nationales elles mêmes, si utiles et nécessaires qu'elles soient, révèlent très vite leurs limites. Car le marché français, déjà bien équipé, n'est pas extensible à l'infini, surtout en raison des contraintes budgétaires qui pèsent à présent sur les grands donneurs d'ordre (collectivités territoriales, régionales ou urbaines, opérateurs ferroviaires SNCF, ou RATP...) Par ailleurs, les grands marchés de demain sont planétaires, asiatiques ou américains notamment. La majorité des énormes agglomérations urbaines susceptibles d'accueillir métros ou tramways se situent en Amérique latine ou en Orient. Les vastes espaces à conquérir par la voie ferrée inter-cités ou à grande vitesse sont asiatiques ou américains. C'est pourquoi **la stratégie à mettre en place dès maintenant doit dépasser le cadre national et se tourner, dans un premier temps vers l'Union Européenne.**

Ferroviaire, fluvial, routier

Une telle perspective supposerait préalablement la fin de cette absurdité que représente l'absence de toute liaison ferroviaire rapide du Valenciennois vers Mons et Bruxelles. Il convient donc d'y remédier au plus vite. Il conviendrait d'**intégrer dans la réflexion liée à l'arrivée du Canal Seine Nord-Europe, une étude intermodale (fluviale, ferroviaire et routière) concernant les relations transfrontalières à travers le Hainaut franco-belge.** Faire du Valenciennois une « Terre de Ferroviaire », c'est d'abord rendre à la gare de Valenciennes sa vocation internationale primitive, en refusant l'abandon des liaisons TGV vers Paris et en ouvrant une liaison rapide vers Bruxelles.



Des réseaux transeuropéens

L'heure est venue et les circonstances ont favorables (prix de l'énergie, encombrement des axes autoroutiers, nécessité de transports propres, développement des échanges intercommunautaires, etc...) pour mettre en place, **à l'échelle de l'Union, de grands réseaux transeuropéens.** Une grande politique industrielle européenne, levier efficace pour la relance économique et l'emploi pourrait ainsi passer d'abord par des grands travaux d'infrastructure ferroviaire. Elle donnerait à la boucle de Bachant **“ la boucle ferroviaire ”** toute sa pertinence, à défaut du grand Centre d'Essais régional, hélas trop imprudemment abandonné. (voir ci contre).

Le défi de la concurrence asiatique

Enfin, une vision résolument prospective se doit de prendre en compte la perspective



inquiétante et assurément redoutable représentée par **la concurrence des producteurs asiatiques, chinois et coréens,** dont les avancées fulgurantes

risquent d'interdire, dans un avenir plus ou moins rapproché, à nos entreprises européennes l'accès aux vastes marchés des pays émergents. Une telle hypothèse ne relève point du fantasme. Qui les empê-

Ah ! s'il avait écouté la CFDT !!!

“Mon plus grand regret, dit Daniel Percheron, au moment de quitter la présidence du conseil régional Nord-Pas de Calais en novembre 2015 :

Ne pas avoir réussi le hub ferroviaire du Nord - Pas-de-Calais, ne pas avoir réussi à faire le centre d'essais ferroviaire alors que



nous avons les deux grands constructeurs mondiaux. Nous avons un emploi sur deux de l'industrie ferroviaire française dans la région. Un jour, je le crains, les constructeurs partiront parce qu'il n'y a pas à côté un centre d'essais ferroviaire. » .

chera, le moment venu, de proposer leurs trains à grande vitesse ici et là sur notre continent, après avoir obtenu la concession de lignes en Asie ou la réalisation de métros en Afrique ? L'industrie aéronautique européenne a connu, jadis, le même défi par rapport aux firmes américaines.

Aujourd'hui en Europe comme hier en Nord-Pas de Calais, pour sauver notre industrie ferroviaire, l'inventivité des sociétés civiles, la volonté politique des représentants des nations, la créativité des entreprises peuvent imaginer et mettre en oeuvre les innovations qu'attendent et espèrent les populations et, en premier lieu, les salariés de nos usines.

Les syndicalistes de la CFDT ont montré, par le passé, leur capacité à proposer des voies nouvelles en vue d'assurer la pérennité du savoir-faire industriel du territoire régional. En s'appuyant sur le dynamisme de celui-ci, ils ont, en 1995, au temps de l'Objectif I lancé l'idée de « faire du Valenciennois pour le ferroviaire ce qu'est Toulouse pour l'aéronautique ». Plus récemment encore, ils ont fait preuve de courage et affronté l'incompréhension en démontrant l'importance des grands projets régionaux de Centre d'Essais Ferroviaires et de liaison à grande vitesse vers la Sambre-Avesnois, malheureusement tombés en désuétude. Ils ont acquis ainsi une légitimité indiscutable pour prendre position quant à l'avenir d'un secteur industriel essentiel pour le développement économique et la cohésion sociale du Valenciennois. Sans doute paraissent-ils utopistes à présent. Peut-être demain, dira-t-on qu'ils étaient visionnaires.

Pour la CFDT, André BOCQUET-Hubert DAVID, mandatés CFDT au Conseil de Développement (Octobre 2011)

Le saviez-vous ?

Surprenant : Le TER est à l'origine... une idée CFTD !

1978 : André et d'autres militants discutent à la fin d'une manifestation de défense de l'emploi à Raismes pour l'usine Franco-Belge... Là se trouve la source d'une idée qui fera son chemin jusque dans les bureaux du Président de Région d'alors (Pierre Mauroy) et qui donnera naissance au TER, adopté depuis dans toutes les régions de France.

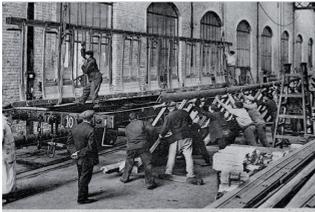
La "Franco-Belge"

La Franco-Belge était à l'origine une clouterie, avant de fabriquer du matériel de chemin de fer.

1859 : création de la Compagnie Belge pour la Construction de Matériel de Chemins de Fer, par fusion des Établissements Charles Évrard à Bruxelles et Parmentiers à La Croyère .

1882 : création de la Société Anonyme pour la Construction de Machines et Matériel de Chemins de Fer. Le siège social est à Paris, ses usines à Raismes et La Croyère (Belgique)

L'usine de Raismes n'assure que l'assemblage de locomotives, avec des pièces construites par l'usine belge. La production comprend du matériel ferroviaire et surtout des locomotives à vapeur. Elle est commune aux deux usines, jusqu'au 3 novembre 1927.



Montage en carcasse d'une voiture P.-L.-M. C'v

Après 1927 : l'usine de Raismes produit des locomotives pour les grands réseaux.

1936 : l'usine produit des locomotives articulées de type Garrat, pour les réseaux algériens.

Après guerre, la construction des Garratt continue. Les dernières locomotives fabriquées sont des machines pour les chemins de fer indiens

1953 : l'usine fabrique des wagons de marchandises et des voitures voyageurs (Train et Métro).

1978 : dépôt de bilan de la Franco-Belge, création de la Soferval.

1981 : reprise par ALSTOM de la Soferval, puis rachat de l'usine CIMT (Compagnie Industrielle de Matériel et Transports) de Marly.

1988/89: regroupement des sites CIMT et Alstom sur le site de Raismes-Petite Forêt et intégration dans la branche "transport" de la société ALSTOM.

En 1977, en pleine crise sidérurgique, de graves menaces de fermeture pesaient sur les usines ferroviaires du secteur, ANF, CIMT, Franco-Belge, Frangeco, etc... Partagés entre colère et découragement, les travailleurs luttaient avec leurs organisations syndicales.

Les syndicats, dont la CFTD, organisent des **manifestations pour défendre l'emploi des salariés notamment de l'usine Franco-Belge, implantée à Raismes.**

Venus soutenir les salariés et discuter avec les délégués CFTD, André Bocquet, Julien Delaby (secrétaire général de la CFTD Nord-Pas de Calais) sont conscients de la situation et du devenir fragile de cette usine. Et ils n'ont pas tort. (voir encadré ci-contre).



André lors d'une manif pour l'emploi en Mars 1978

Maintenant, après la manif , on fait quoi ?

André, Julien, Gaby ... et d'autres discutent en fin de manif sur la place de Raismes : *“ On a fait une superbe manif ! Mais qu'est-ce qu'on peut faire maintenant pour garder l'emploi et le ferroviaire sur Raismes ?”*

Les échanges vont bon train !!! *“Et si l'usine produisait des wagons et des locomotives pour les transports régionaux ?”* On échauffe une esquisse de projet : la région pourrait passer commande de matériel (locomotive et wagons) fabriqué dans les deux usines ferroviaires du Valenciennois (ALSTOM à Raismes-Petite Forêt et Bombardier à Crespin), la SNCF exploite le réseau !. Et les arguments ne manquent pas pour défendre un tel projet : on sauve l'industrie, on modernise le réseau, on favorise le transport collectif face au transport routier, on facilite le déplacement des salariés pour se rendre à leur travail....etc...

Le projet défendu auprès du Président de Région

Reste à convaincre les décideurs. On convient de prendre rendez-vous avec le Président de Région de l'époque (Pierre Mauroy). Quelques jours plus tard, dans son bureau se retrouvent Julien Delaby (secrétaire général) et des représentants de la CFDT Métallurgie , pour défendre un tel projet.

Très attentif aux arguments développés par ses interlocuteurs, Pierre Mauroy charge son directeur de cabinet d'alors (Michel Delebarre) de creuser l'idée et de lui proposer un projet élaboré structurellement et économiquement. Les lois sur la décentralisation sont une opportunité pour que le projet puisse aboutir. Le projet d'un Transport Collectif Régional est né.



“Ainsi est né le TCR, puis le TER dans le Nord-Pas de Calais, grâce à une idée de la CFDT, si on remonte à la source du projet”

explique fièrement André. Il regrette que cet épisode d'une "invention CFDT" ne soit pas assez connu... y compris par les milliers d'utilisateurs quotidiens.



Cette audacieuse innovation marque le point de départ de la grande aventure ferroviaire de notre Région. Le succès ne se fit pas attendre. La région Nord-Pas de Calais a été la première en France à conventionner l'ensemble des dessertes sur son territoire, dès 1978, sous la désignation Transport collectif régional (TCR). En même temps, elle a réussi à faire financer par l'État le renouvellement complet du matériel (à l'usine de Raismes), également une première en France.

Le TCR est devenu le TER Nord-Pas-de-Calais en 1986, au moment de l'introduction du concept dans toute la France. 5 nouvelles Régions se portèrent volontaires pour le mettre en place en 1995, avant que le système ne soit étendu à l'ensemble des régions métropolitaines en 2001.

Ainsi, l'inventivité d'une équipe syndicale, l'écoute et la volonté politique d'élus territoriaux ainsi que la créativité des entreprises avaient permis la réussite d'une initiative régionale innovante pour un triple résultat : le sauvetage de toute une branche industrielle, le développement des transports collectifs et surtout un saut technologique considérable.

COLLECTION

HISTOIRES & VIE SYNDICALE

Ce fascicule fait partie d'une collection de fascicules édités par l'**Association Régionale de l'Histoire Ouvrière et Sociale**, à l'occasion des 100 ans de l'Union Régionale CFDT Nord - Pas de Calais. Ils mettent en avant des hommes et des femmes, qui dans leurs parcours, leurs actions, leurs préoccupations ont construit au fil des années, depuis un siècle, l'Union Régionale CFTC puis CFDT.

Dans cette collection, sont parus :

- 1 **Charlemagne Broutin** : la naissance de l'Union Régionale Nord-Pas de Calais (*Mars 2015*)
- 2 **Robert Tonnoir**, militant ouvrier valenciennois, résistant et fidèle (*Mars 2015*)
- 3 **Eugène Descamps**, militant ouvrier du Nord à la tête de la Confédération (*Mars 2015*)
- 4 **Roger Ledrôle**, un inépuisable militant du Valenciennois (*Mars 2015*)
- 5 **Renée Lambert**, militante du textile et de la cause des femmes (*Avril 2015*)
- 6 **Emile, Jo, Mohamed..et d'autres** administrateurs Sécu (*Novembre 2016*)

Les fascicules peuvent être commandés à :

CFDT Nord-Pas-de-Calais
145 rue des stations
BP 88
59006 - LILLE CEDEX

Tous renseignements également dans les permanences professionnelles ou locales de la CFDT.

Prix unitaire 3 €

Brochure publiée sous l'égide de l'Association Régionale pour l'Histoire Ouvrière et Syndicale (ARHOS) CFDT Nord-Pas de Calais - 145 rue des Stations - BP88 59006 LILLE - Rédaction et Conception graphique : Denis Parat - Ressources documentaires et iconographiques : archives CFDT Nord - Pas de Calais - interview et photos d'André Bocquet - Dictionnaire Biographique Le Maitron (éditions de l'Atelier)
Ont participé à la réalisation de cette brochure : Hubert David-Jean-Pierre Stobiecki- André et Monique Boquet