

L'Age industriel

Anne HURARD
Professeure d'histoire-géographie
Collège André Malraux, 84, MAZAN

DIAPO 1 : TITRE

DIAPO 2 : Comparaison programmes 1997-2007

DIAPO 3 : document d'accroche

Wagons de chemin de fer de Vincent Van Gogh, août 1888

0,46 x 0,51 m

Musée Angladon, Avignon (seule toile de Van Gogh conservée en Provence !)

Œuvre de la période arlésienne

1^{er} plan : chemin d'herbes folles le long de la voie ferrée.

2^e plan : 2 trains se croisent sur la double voie :

- 1 train orange et rouge à droite : train de voyageurs avec les lettres PLM

- 1 train bleu vu de l'arrière à gauche avec la lanterne rouge de fin de convoi : train de marchandises avec peu de fenêtres.

Bâtiments de la gare d'Arles (à gauche) et ville d'Arles.

3^e plan : ciel avec pylônes télégraphiques et une éolienne pour pomper l'eau des chaudières de locomotives.

Ligne de fuite : évoque la prolongation de la voie ferrée au lointain, l'œil est attiré au fond de la toile vers la ville.

Style : touches visibles, rapides, superposées : volonté de saisir 1 moment précis, 1 scène précise avec une certaine lumière (recherche impressionniste), impression fugitive d'un instant aussi bref que le passage d'un train.

Mais aussi nouveauté expressionniste avec l'utilisation particulière de la touche, de la couleur très lumineuse et de la lumière pour évoquer un sentiment plus personnel à l'artiste : la souffrance, le tragique le sentiment d'abandon (éloignement du train) et aussi le désir de fuite.

Apparition des chemins de fer dans l'art, comme sujet principal d'une œuvre d'art, les artistes cherchent à peindre des paysages plus modernes et montrer la beauté et la poésie des machines :

« *Nos artistes doivent trouver la poésie des gares, comme leurs pères ont trouvé celle des forêts et des fleuves* » Emile Zola, 1877.

On peut aussi utiliser la série des gares Saint Lazare de Claude Monet dont les reproductions sont dispensées de droits (cf. Wikipédia).

DIAPO 4 : Les effets « amont » de la construction du chemin de fer Le chemin de fer « moteur » de l'industrialisation ?

DIAPO 5 : entrée par la Compagnie PLM

1855 : réseau de ce qui va devenir plus tard la Cie PLM, avec le 1^{er} chemin de fer construit en France.

Ligne Saint Etienne-Andrézieu : 1823-1828, 20 km elle fait partie des « lignes pionnières », destinées à relier la mine au port.

1823 : ligne Saint Etienne (mines) -> Andrézieu (port sur la Loire).

1826 : Saint Etienne -> Givors et Lyon (port sur le Rhône).

Changement d'échelle : carte du réseau français en 1860 : construction du réseau national en cours, en étoile autour de Paris vers les frontières (loi de 1842)

DIAPO 6 : Autres cartes

PLM en 1878 et carte du réseau ferré français

Modifications : apparition du réseau secondaire, toutes les grandes villes sont desservies, avec des embranchements, mais peu de lignes transversales

1870 : 11 424 km

1880 : 23 331km de voies ferrées

Carte de 1890 : mise en application du plan Freycinet de 1879, qui prévoit 154 lignes d'intérêt général et 53 lignes d'intérêt local, l'idée étant de desservir toutes les sous-préfectures.

DIAPO 7 : Chronologie sur la formation du PLM

Permet de relever les étapes de la construction d'une grande ligne par fusions successives de petites compagnies et rachat de lignes secondaires moins rentables.

En 1857 : création de la compagnie PLM, un directeur célèbre : Paulin Talabot, Polytechnicien des Ponts et chaussées, Saint Simonien, pour qui le chemin de fer est la clef de voûte du progrès social.

DIAPO 8 : Carte Vidal Lablache des réseaux français

En 1860 : 7 réseaux français : PLM : Paris - Lyon – Marseille

NORD

EST

PO : Paris- Orléans

OUEST

MIDI

ETAT

DIAPO 9 : carte réseau européen

Changement d'échelle

Permet de comparer avec le réseau britannique, de montrer l'avance britannique sur le continent, le retard de l'Europe du sud et de l'est.

DIAPO 10 : cartes réseau européen et régions industrielles européennes

Faire superposer « virtuellement » les 2 cartes aux élèves permet de mettre en évidence le lien rail/industrie/ports. La concomitance des régions industrielles avec les réseaux ferroviaires et du lien qui existe entre le chemin de fer et l'industrialisation.

Autre piste : cartes des Etats-Unis d'Amérique

Sorte de mise en perspective sur l'Amérique du nord avec la même superposition des réseaux et des régions industrielles.

Insister sur le rôle des chemins de fer dans la conquête du territoire américain, rôle qui est donc différent de l'Europe où le chemin de fer n'a pas servi de front pionnier, mais a permis de renforcer l'unité des Etats qui existaient déjà.

DIAPO 11 : mise en perspective sur les régions industrielles dans le monde à la fin du 19^e s.

DIAPO 12 : Que faut-il pour construire un chemin de fer ?

Une nouvelle demande de matériel : le problème de la traction.

En 1828 : traction hippomobile : 40 chevaux tirent 150 chariots et utilise la force d'inertie dans les descentes : gros risque d'accidents...

Autre traction : locomotive « Rocket » de Stephenson qui utilise la machine à vapeur

DIAPO 13 : repère chronologique : la machine à vapeur de James Watt en 1869

Le chemin de fer exige des innovations techniques comme la machine à vapeur et reste le principal moteur de l'innovation sidérurgique jusqu'en 1880.

DIAPO 14 : les usines Schneider du Creusot

Retour à notre « entrée » PLM : La Cie commande ses locomotives aux usines Schneider au Creusot qui devient de fait le premier constructeur de locomotives en Europe, d'ailleurs Schneider fait partie du Conseil d'administration du PLM et a permis de former le capital de la Cie lors de sa fondation en 1857.

DIAPO 15 : évolution des locomotives

1890 : apparition de la traction électrique, de nombreux ingénieurs voient très tôt la supériorité de la traction électrique sur la traction vapeur, mais il faudra attendre le 20^e s. et après la 1^{ère} guerre mondiale pour développer cette nouvelle traction, le dernier train à vapeur de ligne en France a circulé jusqu'en 1974, abstraction faite des trains touristiques locaux qui entretiennent encore cette traction comme un vestige historique.

DIAPO 16 et 17 : Le problème des rails Autre effet amont : le chemin de fer exige des rails solides qui résistent à l'usure du passage des trains et aux écarts de températures entre les saisons.

C'est pourquoi les rails en acier sont rapidement préférés à ceux en fonte, donc les usines sidérurgiques de rails adoptent très vite les progrès de la technique.

DIAPO 18 : tableaux : MEP

Faire remarquer l'avance du Royaume Uni au 19^e s. puis son dépassement par l'Allemagne et les EU.

Noter la croissance sidérurgique entre 1860 et 1913 simultanée avec la construction des chemins de fer.

Constater la rapide construction des chemins de fer après 1840, grâce aux progrès du matériel ferroviaire en acier.

DIAPO 19 – 20 : Besoin d'infrastructures ferroviaires

Constructions de gares, d'ouvrages d'art (ponts, tunnels, voies)

Développement de l'architecture métallique avec le célèbre exemple de l'entreprise Eiffel, créée en 1866 qui doit sa renommée aux ponts ferroviaires construits pour la Cie des ch. de fer du Midi et celle du PO. Penser aussi au viaduc de Garabit en 1884. D'autres architectes et d'autres entreprises se lancent dans l'aventure de la construction métallique qui devient incontournable pour la plupart des gares et des ponts ferroviaires

DIAPO 21 Possibilité d'ouverture en HIDA avec la série des gares Saint Lazare de Claude Monet, l'exposition universelle de 1889 avec la Tour Eiffel...

DIAPO 22 : les effets « aval » de la construction du chemin de fer Les transformations économiques liées au chemin de fer

DIAPO 23 : les mutations de l'agriculture

Proposition de 2 textes évoquant le rôle du PLM dans la spécialisation de régions en primeurs, fruits et légumes, plus précisément le Var, le Comtat Venaissin et la vallée du Rhône.

Ainsi à Carpentras en saison, 20 wagons de fraises quittaient la gare chaque jour à la fin du 19^e s.

La Cie PLM fut la 1^{ère} à s'intéresser au transport des primeurs dès 1872. Elle mit au point des wagons ventilés utilisant la fraîcheur de la nuit et aménagea des horaires spéciaux pour acheminer les fruits et légumes. En 1912 elle créa un service agricole spécialisé.

DIAPO 24 :

Le PLM fut aussi baptisé « le vinoduc roulant » car il se spécialisa aussi dans le transport des vins du Beaujolais, de Bourgogne et des Côtes du Rhône.

En 1910 : le vin = 10% des recettes marchandises du PLM (cf. wagons spécialisés comme le wagon foudre).

Même en 1870 avec la crise du phylloxéra, le PLM pratique des tarifs qui permettent aux viticulteurs de lutter contre la concurrence des vins étrangers et de transporter les produits chimiques pour combattre le phylloxéra.

Causes de ce développement des transports agricoles :

- Dessertes + fines, développement des messageries et correspondances routières à partir des gares.

- + de rapidité dans le transport.

- Augmentation de l'offre de transport : Plus de trains, livraisons plus fréquentes donc moins de stocks et de marchandises perdues.

- Des wagons de plus en plus spécialisés : wagons foudre, wagons à toit blanc pour résister à la chaleur, wagons ventilés, wagons à claire voie pour le lait, wagons à bestiaux...

- Baisse des tarifs : la tonne au km diminue de 50% de 1841 à 1869.

Le prix du train = 1/10^e du prix de la route.

Pratique de prix stables, dégressifs avec la distance et en fonction des marchandises transportées (avantageux pour les pondéreux).

=> Passage d'une économie d'autoconsommation à une économie agricole commerciale de spéculation.

DIAPO 25 : Carte de Vidal Lablache

MEP : spécialisation des autres régions françaises : régions d'élevage, de cultures industrielles, de viticulture, de polyculture...

D'autres secteurs de l'économie ont profité du chemin de fer, comme le commerce avec le resserrement des liens entre producteurs et consommateurs, augmentation des voyageurs de commerce, développement des transactions commerciales dans les grandes villes situées sur le réseau ferroviaire.

Ainsi le tourisme :

DIAPO 26 et 27 : affiches touristiques du PLM

Le tourisme profite des chemins de fer avec la création des billets « de bains de mer » en 1852, naissance des « trains de plaisir » vers les stations balnéaires et stations thermales.

Création aussi de « billets d'excursion » : circuits ferroviaires de plusieurs étapes.

Multiplication de guides avec les horaires et lignes de chemin de fer et les richesses patrimoniales.

Création du « train des maris » entre le samedi et le lundi pour rejoindre leur famille partie dans les stations balnéaires.

Développement des trajets vers les banlieues parisiennes pour des dimanches de détente : guinguettes en bord de Marne, de seine, canotage, promenades, pique-nique...

Le PLM a ainsi favorisé le boom hôtelier et immobilier de la Côte d'Azur.

Le tourisme se développe aussi sur Paris pour les visiteurs provinciaux et étrangers (ex : au moment des expos universelles de 1889 et de 1900).

Les pèlerinages nationaux se développent ; ainsi celui de Lourdes (ville desservie depuis 1862 et pèlerinage créé en 1866).

Les Cie multiplient les services de nuit avec en 1872 la création de la Cie des wagons lits (là aussi spécialisation des wagons de passagers : wagons restaurants, wagons couchettes et wagons salons).

Enfin la création de trains de luxe : 1887 le « Méditerranée express » par la Cie PLM.

DIAPO 28 : Comment financer les chemins de fer ?

LIBERALISME	VS	ETATISME
<p>Idées : Crainte d'un pouvoir de l'Etat surdimensionné, un chemin de fer d'Etat risque de renforcer trop le pouvoir de celui-ci.</p> <p>Privilégie les compagnies privées en formant des SA</p> <p>Ex : Royaume Uni</p> <p>Les compagnies se chargent de tout : ouvrages d'art, matériel roulant, infrastructures...</p> <p>L'Etat ne se préoccupe que de la sécurité et impose 1 train par jour sur chaque ligne.</p>		<p>Idées : crainte que les compagnies et les banques aient un pouvoir supérieur à celui de l'Etat</p> <p>Ex : Belgique</p> <p>Travaux pris en charge par l'Etat, monopole d'Etat pour le réseau national</p> <p>Cie privées pour le réseau secondaire, mais rachetées par l'Etat en 1870</p>

En France : Système mixte

Loi de 1842 : Etat achète les terrains, construit les infrastructures (terrassment, ouvrages d'art et gares) et fixe les tarifs. Les compagnies posent les voies, fournissent le matériel roulant et exploitent les voies.

Sous le Second Empire : évolution vers le libéralisme : formation des 6 grandes compagnies

Sous la III^{ème} République : évolution vers l'étatisme, rachat des compagnies en faillite : ainsi la Compagnie de l'Ouest est-elle rachetée en 1905. Extension du réseau d'Etat jusqu'à la SNCF en 1937.

DIAPO 29 : Railwaymania

Action et obligation de la Compagnie PLM.

Création de la Compagnie PLM avec les capitaux de la Société Générale (créée en 1864, donc banque nouvelle), ceux de l'entreprise Schneider et ceux d'entreprises industrielles marseillaises + des capitaux privés.

Le financement de la construction des chemins de fer entraîne la multiplication des titres privés, des SA et des obligations de chemins de fer : c'est ce qu'on appelle à l'époque la « railwaymania ».

En 1838 se produit le 1^{er} boom ferroviaire.

En 1839 la 1^{ère} crise ferroviaire, car les actions et les obligations ferroviaires baissent à cause de l'incertitude liées aux résultats d'exploitation des Compagnies et du dépassement des devis de construction, sous-estimés au départ.

Ex : actions du PO perdent 40% en 1839.

En 1847 : 2^e crise ferroviaire.

Ex : actions de la CDN passent de 845f en 1845 à 329f en 1847.

Faillite de la Compagnie Lyon-Avignon.

DIAPO 30 naissance du PLM

Ces crises permettent la concentration capitaliste : ainsi la Compagnie PLM a-t-elle pu racheter de nombreuses petites compagnies en faillite (cf. la chronologie du PLM) = exemple de concentration horizontale en 1857.

DIAPO 31 Les transformations sociales de l'âge industriel

DIAPO 32 les transformations urbaines

Exemple d'Avignon

Avignon au début du 19^e s. est une ville moyenne, enfermée dans les remparts, son entrée principale se trouve du côté du Rhône.

Avec l'arrivée du chemin de fer se pose le problème de la construction de « l'embarcadère » (premier nom des gares). Le 1^{er} projet prévoyait le passage de la voie le long du Rhône avec destruction des remparts et utilisation des pierres pour le remblai ferroviaire, le rocher des Doms devait être traversé par un tunnel. 2 gares étaient prévues : une près de l'actuel pont de l'Europe pour les voyageurs, une autre près de la porte de l'Oulle pour les marchandises. La digue du chemin de fer devait préserver la ville des inondations du Rhône et des murettes crénelées étaient prévues pour cacher la voie ferrée et conserver à la ville « son caractère moyenâgeux, mieux que des remparts en mauvais état ».

En 1846 l'inspecteur général des monuments historiques Prosper Mérimée intervient pour sauver les remparts d'une destruction partielle.

DIAPO 33

Le 2^{ème} projet de 1853, définitif cette fois, prévoit le tracé actuel le long du mur d'enceinte mais côté sud.

Le problème est que l'entrée de la ville doit être modifiée, anciennement au nord (Rhône), elle se retrouve au sud.

DIAPO 34, 35 et 36 opération d'urbanisme

Transformations urbaines à Avignon avec un projet d'urbanisme de 1855 à 1867, la ville va être inversée :

Ouverture de la porte de la République dans les remparts face à la gare, puis ouverture d'une grande avenue qui va de la gare à la place de l'Horloge, avec immeubles de type Haussmannien : c'est la rue Bonaparte, actuelle rue de la République.

DIAPO 37 et 38

Naissance des quartiers ouvriers au sud de la gare entre la gare des voyageurs (Avignon centre) et la gare des marchandises (Avignon dépôt) : quartier des Rondes avec les ateliers du PLM, des cités cheminotes et des logements pour les ouvriers venus pour la construction du chemin de fer.

En plus le train marque la toponymie des rues de la ville.

Multiplication d'activités connexes : hôtels, bistros, restaurants et commerces dans ce qui devient le « quartier de la gare ».

=> Avignon, une ville marquée par la venue du chemin de fer.

DIAPO 39 et 40 : Paris

MEP : Beaucoup de villes ont connu des transformations à cause des chemins de fer, certaines « explosent » hors de leurs limites anciennes pour se développer vers les gares qui sont situées souvent à l'extérieur des villes, donc création de nouveaux quartiers.

Ex : les aménagements de Paris, avec l'aménagement du quartier de la gare de Lyon-Bastille. La gare actuelle date de 1900 (pour l'expo universelle) avec le percement de la rue de Lyon.

Plan du Paris d'Hausmann : MEP avec les autres gares parisiennes et les autres aménagements de Paris.

DIAPO 41 L'apparition d'une nouvelle catégorie de travailleurs : les agents des chemins de fer

Sur le site : <http://rail-en-vaucluse.blog4ever.com/blog>.

Liste des 199 employés de la gare d'Avignon en 1886 : permet de distinguer les catégories de personnels d'une gare. On y trouve aussi des témoignages d'anciens cheminots (plus récents hélas).

Le personnel des Compagnies ferroviaires est organisé de façon quasi militaire, avec port d'un uniforme et règlement très strict. D'ailleurs les compagnies embauchent dans leur personnel beaucoup d'anciens militaires « emplois réservés ».

1855 : 47000 « cheminots ».

1869 : 137000.

1882 : 237000 dont 10% de femmes (souvent affectées au ménage).

L'embauche se fait souvent en fonction de critères physiques (hommes robustes) avec visite médicale et en fonction de critères civiques et professionnels irréprochables.

Embauche par le bas de l'échelle sans examen pour les agents de régie.

Embauche par recommandation ou patronage d'hommes politiques ou autorités religieuses.

Embauche par liens familiaux : anciennes veuves de cheminots, enfants d'agents.

Embauche par apprentissage (cours d'apprentis dès 13 ans).

Plusieurs niveaux de qualifications :

- travailleurs manuels sans qualification (cantonniers de voie, hommes d'équipe à l'exploitation, ouvriers non qualifiés en ateliers)
- travailleurs manuels avec qualification (mécaniciens, aiguilleurs, sémaphoristes, ouvriers qualifiés)
- travailleurs avec qualification scolaire (bureaux administratifs, guichets)
- écoles d'ingénieurs : Centrale (comme Talabot), Polytechnique, Mines, Arts et Métiers (personnels dirigeants, chef mécaniciens, chefs d'équipe).

DIAPO 42 conditions de travail

Les conditions de travail sont difficiles : le service est continu, donc travail de nuit
La journée de travail est de 14h.

Puis passe à 12h en 1867 pour les aiguilleurs et en 1891 pour les chauffeurs et mécaniciens (motif : sécurité des voyageurs !).

Le métier est dangereux et épuisant :

Ex : 1880 : 250 tués/ an soit 1 mort pour 950 agents

500 blessés/an soit 1 blessé pour 425 agents

Ces conditions de travail expliquent la rigueur des règlements.

Les salaires : de 3.90f/jour à 4.50f/jour selon les Cie en 1891 (à la même date les salaires des ouvriers français s'échelonnent entre 3.75f à 4.20F/jour ; donc une position assez favorable des cheminots après 1891/ autres travailleurs).

DIAPO43 44 et 45 : l'encadrement social

Mise en parallèle d'extraits de *L'Encyclique RERUM NOVARUM* de 1891 du Pape Léon XIII, qui permet de voir que les compagnies ferroviaires appliquent les recommandations de l'Encyclique.

La Société de Secours Mutuel de PO s'inspire du catholicisme social né vers 1820 et reconnu par l'Encyclique.

Les compagnies veulent aussi surtout stabiliser et fidéliser leurs personnels. Sont surtout avantagés les personnels commissionnés.

DIAPO 46 : affiches syndicales

La loi de 1864 donne le droit de coalition aux ouvriers et donc aux cheminots, ainsi apparaissent des 1ers mouvements éphémères : en 1870 L'union fraternelle des mécaniciens (agents les mieux payés), qui fut poursuivie en justice par le gouvernement et dissoute.

Après 1884 création d'autres syndicats professionnels des cheminots :

1891 Syndicat National du chemin de fer avec 58 sections en 1891, dont 21 sur le PLM (entre 5 et 8 sur les autres Compagnies).

Les syndicats de cheminots ont des revendications spécifiques mais on peut y retrouver un écho des revendications ouvrières en général :

- commissionnement après 1 an de travail
- hausse des salaires à 5f/jour
- journée de 8h
- 1 jour de repos/semaine
- amélioration des droits à la retraite
- étatisation de toutes les Compagnies.

Les actions des syndicats de cheminots ressemblent à celle des autres syndicats : journaux syndicaux, soutiens des victimes de « l'arbitraire des Cie », soutien d'un programme de libération des travailleurs du rail soumise à l'oppression du grand Capital, grève générale pour prendre le pouvoir...

DIAPO 47 la grève de 1910

En fait : peu de grèves dans les débuts du chemin de fer, le Syndicat National est d'abord réformiste jusqu'en 1909, les 2 grèves de 1891 et 1898 sont plutôt des échecs qui entraînent à chaque fois une baisse des syndiqués.

Ex : 1898 : 16200 syndiqués

1900 : 7200 syndiqués.

Après 1909 le Syndicat National devient plus révolutionnaire avec davantage de manifestations et de grèves, comme celle de 1910, dite « grève de la thune » soit 5f/jour pour revendication principale.

Ainsi à Avignon 200 cheminots en grève, 2 tentatives de sabotage.

La réponse du gouvernement est la mobilisation militaire des cheminots. Les Compagnies de leur côté révoquent 451 cheminots en France (dont 32 en Vaucluse).

Le travail reprend le 20 novembre au bout d'une semaine de grève, les cheminots y ont pour la 1^{ère} fois fait la démonstration de leur force et ont obtenu les 5f/jour.

DIAPO 48 mise en œuvre avec les élèves

DIAPO 49 exemple de la mise en œuvre de la séance n°5 : syndicalisme et socialisme

Propositions de 4 documents

DIAPO 50 exercices proposés aux élèves

Travail possible sur ces affiches

Dans les 2 affiches, Jules Grandjouan oppose les deux classes : celle du patronat identifiable avec des éléments symboliques : haut de forme, ventres gras ou gonflés, cigares. Comme chez Daumier et son banquier ventripotent, l'accumulation d'or est accumulation de graisse. Le physique est comme une métaphore de la surabondance face au manque. L'accumulation d'argent est assimilée à dévorer de la nourriture comme les hommes.

La classe ouvrière est représentée par des travailleurs maigres aux visages creusés, harassés de fatigue et de travail, exploités par les patrons.

Inspiration marxiste de cet affichiste qui professait l'idée que les syndicats sont le noyau qui canalise les actes révolutionnaires pour aboutir au soulèvement du peuple tout entier. Pour lui la grève générale pouvait entraîner les travailleurs vers leur émancipation, il l'écrit lui-même « *Mort à l'exploiteur, mort à celui qui tue, qui profite de la souffrance humaine. Celui là s'est mis hors de l'humanité et n'a pas à espérer de pitié de notre part* » dont on retrouve un écho dans le slogan de l'affiche de droite « *Est-il juste que ceux qui ne risquent rien aient tout et que ceux qui risquent tous les jours, leur vie, n'aient rien ?* ».

1) identification du groupe des bourgeois, de celui des prolétaires (mot à définir).

2) proposition de l'ERN : les 2 groupes doivent s'unir harmonieusement, union du capital et du travail.

Proposition du manifeste du PC : affrontement des deux classes et disparition de la bourgeoisie

DIAPO 51 le programme des Communistes

Extraits du *manifeste du Parti communiste* de 1848

1) Objectifs des Communistes ?

Renverser le pouvoir de la bourgeoisie, conquête du pouvoir politique par le prolétariat

2) Programme économique des Communistes au pouvoir ?

Confisquer la propriété privée, concentration des moyens de production aux mains de l'Etat

3) Programme social ?

Education publique et gratuite, abolition du travail des enfants.

DIAPO 52 croisement avec l'ERN

1) que pense le Pape Léon XIII du programme communiste ?

Opposition : contre la lutte des classes et contre la suppression de la propriété privée, pour lui la propriété aussi est un droit des ouvriers afin de pouvoir modifier leur condition sociale. Supprimer cette propriété privée consiste donc à empêcher les ouvriers de sortir de leur condition.

2) partie à souligner :

« cette conversion de la propriété privée en propriété collective, préconisée par le socialisme, n'aurait d'autre effet que de rendre la situation des ouvriers plus précaire, en leur retirant la libre disposition de leur salaire et en leur enlevant, par le fait même, tout espoir et toute possibilité d'agrandir leur patrimoine et d'améliorer leur situation».

DIAPO 53 le rôle de l'Etat

1) le rôle de l'Etat d'après les catholiques est de s'occuper des travailleurs, améliorer leurs conditions de vie, contenir les masses dans le devoir et intervenir contre les Socialistes.

2) D'après les Socialistes, les pouvoirs publics doivent disparaître, établissement d'une société où chacun peut trouver son accomplissement.

DIAPO 54 retour aux affiches

1) C'est le syndicat National du chemin de fer qui a commandé ces affiches.

2) Les revendications qui apparaissent sur ces affiches : lutter contre les accidents du travail et améliorer la sécurité. Protester contre les faibles salaires, donc revendication de hausses de salaires.

3) le message de l'affiche n°1 est un appel au public « *sois sympathique à tout ce que nous pourrions tenter pour améliorer notre sort et par la même assurer ta sécurité* » = rendre la grève populaire.

Celui de l'affiche n°2 est un appel à la syndicalisation des cheminots.

DIAPO 55 croisement ERN avec la Charte d'Amiens

1) objectifs communs :

« Ce but consiste dans l'accroissement le plus grand possible, pour chacun, des biens du corps, de l'esprit et de la fortune(...) »

« L'accroissement du mieux être des travailleurs par la réalisation d'améliorations immédiates, telles que la diminution des heures de travail, l'augmentation des salaires, etc.... »

Donc l'amélioration des conditions de vie ouvrières

2) le rôle des corporations catholiques est de collaborer avec les patrons pour améliorer ces conditions de vie ouvrières, ils sont opposés aux grèves.

Alors que les syndicats proposent l'expropriation capitaliste par la grève générale.

3) la Charte d'Amiens s'inspire des idées des Socialistes.

DIAPO 56 tableau récapitulatif

A construire au fur et à mesure avec les élèves, comme trace écrite.

DIAPO 57 : bibliographie