



Newsletter Atelier Histoire/Société

Citroën... Quelle famille française n'a pas gardé en tête, l'un ou l'autre des modèles de la marque aux chevrons ? La Dyane, la DS en ont fait rêver plus d'un. Mais qui connaît ceux qui ont fabriqué de leurs mains les voitures de la marque aux chevrons, ceux qui les ont conçues, ceux qui les ont assemblées ? Voilà un livre tout à fait original qui relate l'histoire industrielle de Citroën et de ceux qui l'ont fait. N'hésitez pas à vous rendre sur le blog pour découvrir les coulisses du livre, poster vos commentaires, dialoguer avec les auteurs : citroenparceuxquilontfait.com

Citroën par ceux qui l'ont fait Un siècle de travail et de luttes

Coordonné par Roger Gauvrit, Allain Malherbe,
Jean Yves Masson, avec le concours
d'Alexandre Courban

Henri Malberg

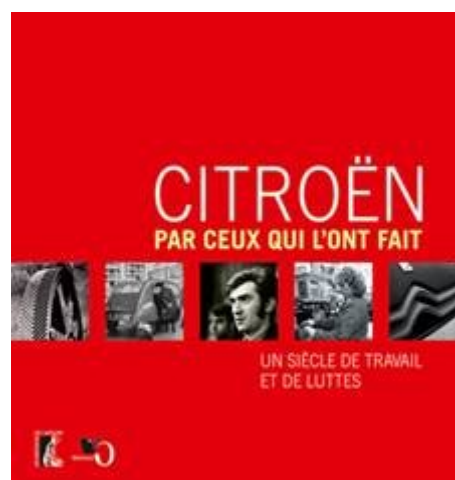
Quel beau livre, quelle belle histoire! J'aime cette couverture rouge « Citroën par ceux qui l'ont fait » Citroën pour moi, ce sont des Hommes, mes camarades et ce sont des voitures mythiques: la traction avant, la 2CV, la DS. C'est toute ma jeunesse. ... [Lire la suite](#)

Yvette Gilbert

Certains experts, économistes et partis politiques nous martèlent que le monde a changé, que l'on doit s'adapter. A la lecture de ce livre, on constate que les grands patrons n'ont par contre pas véritablement changé. Ce livre transmet la mémoire d'une entreprise, Citroën, par les salariés qui en sont ou furent le cœur battant, retraçant leur investissement dans leur métier et aussi les luttes syndicales contre sa déshumanisation accélérée. [Lire la suite](#)

Julien Lucchini

Citroën par ceux qui l'ont fait est un beau-livre qui m'a véritablement passionné. A sa lecture, j'y ai appris tant sur l'histoire technique et industrielle de la marque aux chevrons que sur celle de ses salariés dont le destin croise et reflète, depuis un siècle, les crises et les bouleversements d'un monde tout entier. Ces histoires méconnues m'ont touché (comme le soutien des ouvriers de Citroën aux républicains engagés dans la guerre d'Espagne), amusé (comme le pourquoi de l'emblème en chevrons) ou profondément révolté (comme la répression patronale des années 1980)... [Lire la suite.](#)



Citroën par ceux qui l'ont fait

Collectif

224 pages - 28 €

Disponible chez votre libraire, ou en ligne,

par exemple : librairie-renaissance.fr

Un siècle de travail, de passions et de luttes raconté par ceux qui ont contribué à l'essor de cette firme majeure de l'industrie automobile. Plusieurs dizaines de salariés ont entrepris de révéler cette mémoire enfouie et souvent bafouée. En réunissant des documents, photographies et témoignages rares, ce livre met en lumière la passion de l'innovation, l'effort humain, la bataille toujours recommencée pour faire reconnaître et révéler le travail. Ceux qui ont fait Citroën racontent !

Citroën dans le mouvement des crises et des crises

80

Des souscriptions sont lancées, dont celle de la CGT en faveur du peuple espagnol, auprès des syndicats et fabrications. En janvier 1937, plusieurs millions de francs sont recueillis pour financer des opérations humanitaires, l'envoi de vivres de l'autre côté des frontières, l'organisation de l'évacuation et l'évacuation des blessés. Pour tous ces ouvriers ou ex-ouvriers de Citroën, l'engagement en faveur de l'Espagne constituera une expérience majeure, trois ans avant le début de la Seconde Guerre mondiale.

Henri Tanguy, dit Rol-Tanguy



Né le 12 juin 1908 à Marolles (Seine-et-Oise), mort le 8 septembre 2002 à Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne), secrétaire du syndicat de la Métallurgie de la région parisienne (CGT), commissaire politique dans les Brigades Internationales, chef d'état-major des FFI de la région parisienne, membre du comité central du Parti communiste français.

Avant d'être un communiste de chez Renaud, député pour ses activités syndicales, Henri Tanguy travaille à l'usine Citroën de Saint-Ouen comme chaudronnier-ajusteur du 14 août au 9 novembre 1936, puis du 20 décembre 1936 au 26 juillet 1937. Le 6 janvier 1938, fait enrôlé et rejoint chez Citroën comme sous-marinier amiral Félix Faure dans le 15^e jusqu'au 8 février 1938. En 1934, il occupe des responsabilités syndicales à la CGT auprès de Jean-Pierre Tardieu, militant com-

muniste, il est l'un des organisateurs de la campagne de soutien au front populaire espagnol. À son arrivée en Espagne, il est nommé commissaire politique de l'armée d'Alicante, du parti actif des Brigades internationales, de l'unité n° 1 ou l'un technique les premiers et répare les automobiles. Plus il est désigné capitaine, responsable à la main-d'œuvre étrangère dans les unités en zone républicaine. De retour à Alicante en février 1938, il est nommé par André Marty commissaire politique du bataillon d'émancipation des volontaires français, à Villavieja de la Jara, il participe à l'offensive de l'Ebro, à Estoril et dans la Sierra Caballo, de juillet à septembre 1938, dans de nombreuses Brigades. En avril 1939, il épouse sa compagne d'Espagne, Cécile Le Bihan.

Philippe Bouchet
Historien de Citroën



Retour des Brigades Internationales devant la Maison de métallurgie au 94, rue d'Angoulême devenue rue Jean-Pierre Thérault à la Libération, à Paris, le 13 novembre 1946.



1965 LES PREMIÈRES ÉLECTIONS DE DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL À RENNES

Enfin ce jour tant attendu est arrivé. Le 22 septembre le personnel élira les délégués titulaires, le 23 les suppléants. (...)

C'est la direction qui est responsable de l'organisation des élections. Nous savons, à l'exemple de ce qui se passe dans les usines Citroën de la Seine, que cette organisation est loin d'être satisfaisante. Ceci dans le but

d'entraîner la participation des travailleurs aux élections, ce qui rend par la suite la tâche des délégués plus difficile.

Aussi nous vous demandons, quelles que soient les difficultés que vous rencontrerez, de fait de la direction, de tout faire pour aller voter.

Extrait de André Jolly, bulletin d'information du syndicat C2F des usines Citroën de Rennes, 14-15 septembre 1965.

Une bataille sans merci pour les libertés syndicales

Au début des années 1950, le succès de la nouvelle 2 CV pose un problème aux dirigeants de Citroën. Les dix usines de la région parisienne ne suffisent plus à répondre à la demande. Pierre Bercot, directeur général, choisit d'implanter un nouveau site de production sur une zone aménagée de 90 hectares à l'ouest de Rennes, au lieu-dit La Sane-Thomé, du nom de la ferme qui s'y trouvait. À partir de 1953, les roulements à billes installés à Clichy et les joints de caoutchouc fabriqués à Levallois seront produits à Rennes. Mille cinq cents emplois vont être créés à la grande satisfaction des élus locaux. Les entreprises environnantes s'inquiètent du niveau des salaires. Vont-ils être plus attractifs que les leurs ? Ils sont en réalité inférieurs de près de 20% à cause de la

4 Chaine de montage, usine Citroën, Rennes-La Joubé, 7 décembre 1952.
Opérations de contrôle troisième factory sur l'usine. À l'époque, deux types de roulements sont fabriqués à La Joubé : l'un à et à l'usine, par série de trains alternant sur les chaînes.



www.editionsatelier.com