

Génissiat ou « la CNR...et le CNR »

Avant tout, notons que depuis longtemps, le barrage-usine hydroélectrique de Génissiat fait l'unanimité. Pour des raisons propres à chacun, souvenir de jeunesse, rappels historiques, il reste une référence pour un grand nombre de personnes, tous horizons confondus. Pour certains, il fait resurgir des mémoires un passé entremêlé bien souvent de douleurs et de tendresse. Pour d'autres, les aspects techniques prévalent encore. Pour tous, il est devenu un site touristique incontournable dans la région.

S'il est encore remarquable que cet aménagement obtienne toujours le consensus, c'est en grande partie parce que le « barrage de Génissiat » est un symbole pour plusieurs raisons. Il sera le premier barrage-usine hydroélectrique français construit sur le Rhône. Au niveau de la production hydraulique, si l'on se met dans le contexte de l'époque, avant la guerre, ce chantier est un vrai défi technologique. La comparaison peut notamment être apportée avec le programme nucléaire français réalisé des décennies plus tard. Et, comme ce dernier, les barrages inspiraient des craintes, comme l'atome aujourd'hui. La seconde guerre mondiale a détourné les peurs sur d'autres réalités.

Historiquement, c'est depuis 1899 que l'on peut noter l'origine de ce qui deviendra un siècle plus tard « le modèle Rhône ». A l'initiative de la Chambre de commerce de Lyon, 27 délégués des Chambres de commerce de la région se prononcent en faveur d'un aménagement du Rhône au triple point de vue de la navigation, de l'irrigation et de l'utilisation de la force motrice afin d'en assurer le financement. Ils demandent à l'Etat d'intervenir en ce sens. L'aménagement du haut Rhône est envisagé dès 1906 par les ingénieurs BLONDEL, HARLE et MÄHL, puis lors de la "Mégawatt Mania" boursière des années 1920, mais reste momentanément au stade de l'étude au profit du port de Lyon.

Le 27 mai 1933, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) tient son assemblée générale constitutive. Sous l'impulsion de deux hommes : le sénateur Léon PERRIER et Édouard HERRIOT, ancien Président du Conseil et Maire de Lyon, le capital est divisé en 4 catégories égales : la Ville de Paris, les collectivités locales de la région, le PLM¹ (voie ferroviaire), les principaux industriels du secteur de l'énergie de l'époque ; Un peu plus tard, la CNR reçoit la concession par l'Etat des travaux d'aménagement du Rhône. En 1937, est lancée la construction de l'aménagement de Génissiat sur les communes d'Injoux-Génissiat et de Francens. Les travaux ne débutent réellement qu'au printemps 1938 dans le cadre du "plan des 3 milliards" (décret du 17 juin 1938). En 1939, le fleuve est coupé pour jeter les fondements de l'ouvrage. Aprement critiqués par la presse de droite (Le Nouvelliste de Lyon, en particulier), ils avancent lentement. L'entreprise qui les exécute réclame, pour respecter les délais, des entorses à la loi des 40 heures votée en 1936. C'est alors que le sénateur Léon PERRIER en appelle à la CGT en s'adressant directement la Bourse du Travail de Lyon où siège la " CGT du bâtiment ». Le secrétaire de la Région, Hildebert CHAINTREUIL, futur résistant, déporté, apporte l'appui du syndicat moyennant des améliorations sociales et le monopole de l'embauche. En quelques semaines, le chantier s'étoffe et les travaux prennent un cours rapide. Le fleuve est détourné, la construction des éléments du barrage commence.

Mais la guerre brise l'élan. Au moment de l'invasion, en 1940, devant l'approche de la Wehrmacht, l'autorité militaire ordonne de noyer le chantier. Quelques heures avant l'armistice, une vague de 15 mètres emporte 20 000 m3 de remblai et le travail acharné de six mois.

Notons que tout au long du dernier conflit 1939-1945, c'est le deuxième plus grand chantier de taille européenne, après le « Mur de l'Atlantique ». La construction du barrage permet à des milliers d'hommes d'obtenir une carte de travail. C'est inespéré pour la population locale et une aubaine

¹ PLM : Ancienne Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et Méditerranée, l'un des ancêtres de la SNCF.

pour les salariés de tous pays. La Résistance a, là-aussi, une réserve, une manne disponible. Les partisans s'activent parfois la nuit pour « démolir » le travail effectué le jour.

Il apparaît rapidement le lien indissociable entre la vie du chantier de Génissiat, l'activité des réseaux de résistance en son sein, avec notamment de nombreux camarades de la CGT et les répercussions au sein du CNR (Conseil National de la Résistance).

Jusqu'en 1945, les équipes reprennent l'ouvrage avec les moyens réduits de l'époque. Pour autant, nous ne savons que très peu de chose sur la vie quotidienne du chantier, si ce n'est qu'il a fonctionné au ralenti. C'est pourquoi l'entretien réalisé avec Monsieur EPELY a un grand intérêt².

Georges DUCASSE: *Comment était organisée la hiérarchie sur le chantier ?*

Monsieur EPELY : *Il y avait un directeur et un directeur adjoint. Ils sont inscrits sur le monument, sur la route, devant le barrage. Les deux directeurs habitaient presque toujours à Billat. Ils venaient en voiture, c'était la seule voiture qui venait sur le chantier, tous les autres venaient à pied. Il n'y avait pas de vélo car il n'y avait pas de pneu. Il fallait des bons pour avoir des pneus. Après il y avait un ingénieur, comme directeur de chantier qui avait sous ses ordres différents conducteurs de travaux suivant la spécialité de chacun : béton, coffrage...*

Ils étaient peut-être 6 ou 7 ingénieurs. Il y avait un chef pour la partie mécanique, un pour la partie maçonnerie.... les charpentiers étaient un peu à part, ils étaient des spécialistes, ils ont fait tous les premiers coffrages bois qui étaient fabriqués sur place. Après il y a eu la construction de la partie coffrage métallique. Il y avait des contremaîtres dans toutes les parties. Comme organisation, il y avait les gens qui s'occupaient de tout ce qui concernait le déplacement de matériel, le transit, toute la manutention. Il y avait un gros service manutention. Puis il y a eu des représentants de l'entreprise qui avaient construit des pièces et suivaient le montage. Ils ont fait la maintenance des matériels par la suite. Il y avait ceux qui montaient les pylônes, la peinture des pylônes.

Georges DUCASSE: *Comment pouvait-on caractériser les ouvriers ?*

Monsieur EPELY : *Il y avait beaucoup de Bretons, des gens de partout. Tous non pas continué dans ce travail. Il fallait aimer le travail à l'extérieur. Il y a fait moins 25 degrés certains hivers, 75 cm de neige. Les wagonnets s'arrêtaient à cause de la neige, mais pas du froid. Il y avait des Italiens, des Yougoslaves. Beaucoup de Bretons, je ne sais pas pourquoi.*

Georges DUCASSE : *Vous nous avez dit que les gens se regroupaient par origine...*

Monsieur EPELY : *Non, il y avait une cohésion entre les gens, il n'y avait pas de différence raciale. Il y avait une fête, une fois l'an. Tout le monde venait. On mangeait de la même manière. On avait un train de vie pareil. Non, il n'y avait pas de différence.*

Georges DUCASSE : *Il y avait des lieux de loisirs ? Bal ?*

Monsieur EPELY : *Non, pendant la guerre c'était interdit.*

Georges DUCASSE : *Les horaires de travail ?*

Monsieur EPELY : *Il y avait la sirène. On commençait à 7h30. Je crois. Il y avait des navettes qui venaient de Bellegarde et de Seyssel. On faisait 8h de travail. Certaines fois 9h. Il y avait la possibilité de faire des heures supplémentaires. Les heures supplémentaires étaient réalisées lorsqu'il y avait des besoins. C'était pour des problèmes de sécurité, pour avancer des travaux afin de ne pas pénaliser des*

² Extrait d'une des rares interviews réalisées de Monsieur EPELY, travailleur sur le chantier, par Monsieur Georges DUCASSE, professeur d'histoire et Robert RIPOLL, représentant CGT CNR et secrétaire UL CGT Belley-Bas Bugey (2012).

chantiers suivants. Le dimanche en poste creux, il y avait les responsables de chantier « d'astreinte » pour effectuer des tournées d'inspection, non payées.

Georges DUCASSE : Pas de souvenir de pénibilités particulières ?

Monsieur EPELY : Il y avait des travaux difficiles, par exemple, on recevait le ciment en vrac par wagons. On avait une machine, c'était une pompe. On pompait le ciment en vrac pour l'envoyer dans les silos de stockage. Ça c'était dur. Il y avait des problèmes de poussière. Nous avions des problèmes de bruit dans les stations de concassage. Mais c'était lié au métier et non pas au chantier particulièrement ou à l'époque. Il y a eu 23 morts sur le chantier. Il y a la liste sur une plaque au cimetière.

Georges DUCASSE : Et les salaires ?

Monsieur EPELY : Je me souviens de mon premier salaire. Il est important de rappeler que les gens avaient un salaire chaque mois. C'était une exception dans le contexte de l'époque. Il n'y avait pas de classification. Les OHQ, les OP1 n'existaient pas, c'est après que ça va être connu, par l'intermédiaire du syndicat, après des grèves qui ont eu lieu. Mon premier salaire était de 5,90 francs. Celui qui était capable de conduire une pelle mécanique avait un salaire qui correspondait presque à celui d'un ingénieur. Parce que les engins étaient rares.

Georges DUCASSE : Y avait-il des organisations syndicales sur le chantier ?

Monsieur EPELY : Oui, lors de la guerre d'Espagne en 1936-1939, il y avait la CGT qui venait de Lyon. Il y avait du monde. Il voulait créer un syndicat. Il y avait une baraque à l'entrée du chantier. Au passage à niveau, devant Germaine PERRIN (Hôtel – restaurant). Juste un peu avant, il y avait la baraque des syndicalistes. Il y a eu les grèves. Je ne sais plus la date. Je vous disais qu'il n'y avait pas de classification. Ni entre les ouvriers, les ingénieurs, les contremaîtres, etc....Pas de hiérarchie organisée. Alors il y a eu les grèves. Première grève 45 jours. Grève totale. Seul le directeur principal n'était pas en grève. Tous demandaient de reconnaître les classifications. Nous demandions une charte où était indiqué le contenu de chaque classification, les caractéristiques de chacune, tout ça en fonction d'un salaire : OHQ, OP1, OP2 ...

Robert RIPOLL : Et ça a été obtenu ?

Monsieur EPELY : Oui, bien sûr, c'est la charte qui a été établie à l'origine des classifications des travaux publics pour la CGT. Vous devriez la retrouver à la CGT de Lyon. L'essentiel de la revendication de la CGT, c'était d'avoir ces classifications. C'est parti de là. Ces gens de Lyon venaient manger à l'hôtel de Nantua. Partant de là nous avons obtenu gain de cause. On a eu des classifications et des salaires en référence avec ces classifications.

Georges DUCASSE : Est-ce que la démobilisation de 1939 a freiné ou stoppé le chantier ?

Monsieur EPELY : Je ne sais pas. Je n'étais pas là. Le chantier a eu des difficultés d'approvisionnement en matériel. Ça a sûrement retardé le chantier, comme toutes les entreprises à cette époque. En 1943 le maquis a fait sauter la ligne de chemin de fer mais ce n'était pas pour ralentir le chantier, c'était pour couper la ligne avec Lyon-Genève. Couper les moyens de communications des Allemands.

Georges DUCASSE : Entre 1940 et 1944, est-ce qu'il y avait une présence Allemande sur le chantier ?

Monsieur EPELY : Non, ils ne contrôlaient pas directement sur le chantier. Je n'ai pas vu de technicien Allemand. Ils sont venus une fois quand il y a eu un problème avec le « maquis ». Les Allemands débloquaient les fournitures. C'était un échange d'informations sur la tenue du chantier. Il n'y a pas eu de troupes, de soldats Allemands, sauf pour les rafles.

Georges DUCASSE : Vous pouvez nous dire ce que vous savez sur les rafles ? C'était de prendre des réfractaires au STO qui travaillaient sur le barrage ?

Monsieur EPELY : C'était d'abord éliminer le plus possible les actions du maquis. Ils savaient que cela partait le plus souvent d'ici. On avait des groupes qui s'étaient formés sur le site. On avait des explosifs sur le chantier.

Robert RIPOLL : Sur le chantier lui-même, avez-vous eu connaissance de réunions, de regroupements ?

Monsieur EPELY : Non, c'était tout en catimini. On se voyait comme ça dans la journée et puis on se rencontrait en dehors du chantier. On bavardait avec qui on pouvait parce qu'il y avait les collaborateurs. Certains se sont fait embarquer au camp de la Valbonne.

Pour les rafles, je me souviens de la plus grosse. Lorsqu'ils ont fusillé le gars sur la passerelle. Il y avait la passerelle à l'époque entre les deux rives. Les Allemands lui ont tiré dessus. Le gars se sauvait par la passerelle. Les balles lui ont coupé le bras. Il y avait les GMR (Groupes Mobiles de Réserve) de l'autre côté avec les Allemands. Il est tombé sur la passerelle. On voulait le récupérer. Les Allemands ont mis du temps à nous laisser y aller. Je crois qu'il y a son nom au monument de Génissiat à côté de la mairie.

Lorsqu'ils faisaient remonter tout le monde, ils faisaient sonner la sirène du chantier qui servait à la prise du travail pour nous rassembler. Les Allemands avaient des mitrailleuses qu'ils avaient mises sur le bâtiment de la cantine, après l'école. C'est là qu'ils nous réunissaient, fusils à la main et coups de pieds dans les fesses. Après les Allemands avaient une liste. Je crois qu'ils avaient 27 noms. Ils ont pris les gars sur la liste. Ils ont été déportés. Il n'y a que 4 déportés qui sont rentrés.

A la Libération les travaux s'accélérent. **Marcel PAUL l'un de ces hommes devenu, après la guerre, Ministre du Travail et grand architecte des entreprises EDF et GDF effectue plusieurs visites sur le site. Il fait de l'usine de Génissiat un atout pour le redémarrage de l'activité économique du pays, pour la reconstruction de la nation. Le premier objectif, dès la mise en service, est de fournir de l'énergie électrique pour la capitale Française, une ligne directe avec Paris a été construite spécialement pour cela. L'usine de Génissiat et l'homme Marcel PAUL sont intimement liés.** Les agents de la CNR et d'EDF se souviennent encore de la venue de Madame BARES-PAUL, compagne de Marcel, venue honorer de sa présence, la manifestation organisée par la CGT pour fêter le 50ème anniversaire du barrage le 26 septembre 1998.

Le 8 avril 1946 est adoptée la loi de nationalisation du secteur électrique et gazier composé de 1450 entreprises avec la création de deux entreprises de service public EDF et GDF. La CNR échappe à la nationalisation du secteur électrique. Le 22 juin 1946 est publié le décret qui instaure le statut national des personnels des IEG³. Les origines d'un statut du personnel remontent à 1928 dans les concessions de gaz et électricité. Dès 1936, dans le cadre de la loi relative aux conventions collectives de travail, il a été recherché l'unification des 800 statuts existants. Ce statut est étendu en 1949 à l'ensemble de la branche. La gestion de la production est par la suite confiée à EDF dans le cadre de la loi de nationalisation du 8 avril 1946. La loi de nationalisation impose un monopole public de production, de transport et de distribution de l'électricité. C'est donc EDF qui prend en charge l'exploitation de la centrale de Génissiat et assure la vente d'électricité dans le cadre du service public. Cette même année, le 19 janvier 1948, à 11 h 45, nous assistons à la mise en eau du barrage de Génissiat. Puis le 19 mars, à la mise en service du premier groupe de l'usine de 65 mégawatts.

Il faut attendre 1980 pour que soit réalisé l'ensemble des aménagements du Rhône. Le projet de loi pour une liaison entre la mer du Nord et la Méditerranée, via un canal Rhin-Rhône est voté cette même année. Il ne se fera jamais et le projet sera définitivement abandonné en 1997. La CNR qui venait d'achever les aménagements hydroélectriques dix ans plus tôt se retrouve devant une impasse avec la fin des grands travaux.

³ IEG : Industries Electriques et Gazières

Face à ce constat et saisissant l'opportunité de la loi du 10 février 2000, le gouvernement affiche l'intention de voir la CNR transformée en « producteur indépendant » avec capitaux privés, pour répondre aux exigences d'ouverture du marché dictée par les instances de Bruxelles. S'en est suivi immédiatement un mouvement de grève réunissant les agents de la CNR, mais aussi les agents d'EDF intervenant sur le Rhône. Les personnels bloqueront la navigation pendant une semaine à VAUGRIS.

En novembre, à l'occasion d'un conseil d'administration de la CNR avec à l'ordre du jour un rapprochement avec Electrabel⁴ éclate un nouveau conflit. La centrale de Bourg Lès Valence est occupée et la navigation est de nouveau bloquée pendant 18 jours. C'est un conflit majeur dans l'histoire des entreprises électriques et gazières. Depuis 1946, c'est la première privatisation partielle dans la branche, qui plus est, un producteur d'énergie. Des initiatives médiatiques sont organisées sur l'ensemble de l'agglomération de Valence. Le conflit est largement diffusé dans la presse régionale télévisuelle et écrite. La mobilisation des salariés et leur intervention auprès des élus locaux permettent d'imposer aux pouvoirs publics, en place à l'époque, le changement de leur projet et la prise en compte des missions de la CNR. Un protocole de fin de conflit engage l'Etat à une rénovation du cahier des charges de la concession en associant les collectivités locales, l'inscription dans la loi de la majorité publique de la CNR, le maintien d'une gestion de l'exploitation par les salariés d'EDF. L'action de ces femmes et de ces hommes a planté les jalons de ce qu'on appelle encore aujourd'hui le « modèle Rhône ». C'est partager la création de la richesse issue de la rente du fleuve avec l'actionariat, en rémunérant aussi l'Etat et les collectivités locales, mais aussi faire participer aux bénéfices les salariés de l'entreprise... Néanmoins, GDF-SUEZ, par l'intermédiaire de sa filiale Electrabel, est devenu actionnaire majoritaire de la CNR et s'est octroyé les centrales du Rhône, patrimoine national. La CNR constitue aujourd'hui le premier producteur Français indépendant de taille européenne.

De nouveau aujourd'hui, le droit européen ayant ouvert à la concurrence et au secteur privé les activités de production électrique, tout renouvellement de concession hydraulique serait désormais soumis à une procédure d'appel d'offres. En 2023, ce sera le cas pour l'exploitation du Rhône et donc du barrage de Génissiat. L'hydroélectricité ne serait plus sous maîtrise publique, et serait ouverte au secteur marchand. L'eau patrimoine commun de la nation...offerte à la marchandisation.

Mais ce serait sans compter sur les salariés. Pour certains, acteurs de ces événements en vie ou disparus aujourd'hui, la vérité a été souvent révélée dans leurs actes. Les réponses sont maintenant dans les mains de leurs successeurs. Il en est ainsi depuis toujours.

« Je m'étais éloigné ce jour-là, de tout cortège officiel, et je pensais à Gérard MICHEL, POCHET, notre ami BARDONNES qui furent mes camarades de barrage, alors que Génissiat était une ville tout en bois, comme dans les films de la bonne époque, et que montaient des milliers d'ouvriers pour aller se rassasier à cantine MATTEO, chez la mère VIETTI ou à la cantine »⁵.

Robert RIPOLL

Alain JURY

² Extrait d'une des rares interviews réalisées de Monsieur EPELY, travailleur sur le chantier.

⁴ Electrabel : Fournisseur d'énergie belge.

⁵ Témoignage de Robert TURREL, ancien Secrétaire Général de l'Union Départementale CGT de l'Ain et ancien travailleur sur le chantier. **Témoignage recueilli le 2 juin 1990 lors de l'inauguration de la rue Marcel PAUL, route qui traverse le barrage ; à l'initiative de la municipalité, du syndicat CGT du personnel et de la CMCAS de l'Eclairage.**