

La grève des cheminots d'octobre 1910

Il y a cent ans, les cheminots se sont engagés, du 8 au 19 octobre, dans un mouvement de grève générale corporative qui constitue un grand événement social de la période. Non seulement cette lutte apparaît comme la vraie première grève généralisée des cheminots, mais elle se situe en expérimentation pratique de la stratégie de grève générale. Massive dans le Nord et à l'Ouest, mais en difficulté d'extension, la grève a pu être sévèrement réprimée. Si elle n'a pas atteint tous ses objectifs, elle a cependant porté beaucoup de fruits durables.

(1) Sur ces événements, on se reportera à *Les cheminots, on s'en fait toute une histoire, 1823-1918* édité par l'IHS Cheminots. (2) En septembre 1895, lors du congrès constitutif de la CGT, le Syndicat national des chemins de fer est l'une des principales composantes. Le premier secrétaire général de la CGT, Lagailse, vient de ses rangs. (3) Chevandier (Christian), *Cheminots en grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Maisonneuve & Larose, 2002, p. 56-57.

Après une grève victorieuse des ouvriers des Batignolles et de Levallois, en novembre 1889, la nécessité d'une structure syndicale s'adressant à toutes les catégories de personnels s'impose. Le 4 août 1890, à l'issue d'une réunion au Cirque d'hiver regroupant 1 500 délégués, la décision de créer une Chambre syndicale est prise. Cette nouvelle organisation ne va pas fédérer ce qui existe déjà et d'autres petites structures vont se maintenir, souvent identifiées à un homme, comme Petit ou Guimbert. Ce dernier s'adresse aux mécaniciens et chauffeurs et, en 1885, l'organisation devient une fédération. Très en retrait de la lutte revendicative sous la pression de certains de ses membres, elle sera, à partir de 1900, supplantée par une autre fédération, créée sur le réseau PLM, et qui se rapprochera du Syndicat national. Elle participera même au congrès de la CGT de septembre 1901⁽¹⁾.

Les débats qui traversent le syndicalisme cheminot à cette époque ne s'écartent pas des thématiques générales. Non seulement, dès sa constitution, la Chambre syndicale nationale débat de la grève générale, mais elle passe à l'action le 8 juillet 1891 pour les salaires, les conditions de travail et contre des révocations de militants. Au bout de trois jours, face aux difficultés d'extension, d'aucuns

incitent à recourir à l'action directe : la prise d'assaut de la gare Saint-Lazare est suggérée, on propose de noyer les feux des locomotives... Le pouvoir réagit, déploie la troupe. La grève ne parvient pas à irradier en dehors de la région parisienne, où l'on dénombre 6 000 grévistes.

Si les compagnies cèdent quelque peu sur les revendications, elles répriment durement. La grève s'éteint le 21 juillet et 2 000 agents sont révoqués, parmi lesquels le secrétaire de la Chambre syndicale, Prades. Au lendemain de cette révocation, Eugène Guérard, alors proche de l'ancien communard Jean Allemane et qui s'affirme partisan du syndicalisme révolutionnaire, est élu secrétaire de la Chambre syndicale, qui va se transformer en 1895 en Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies.

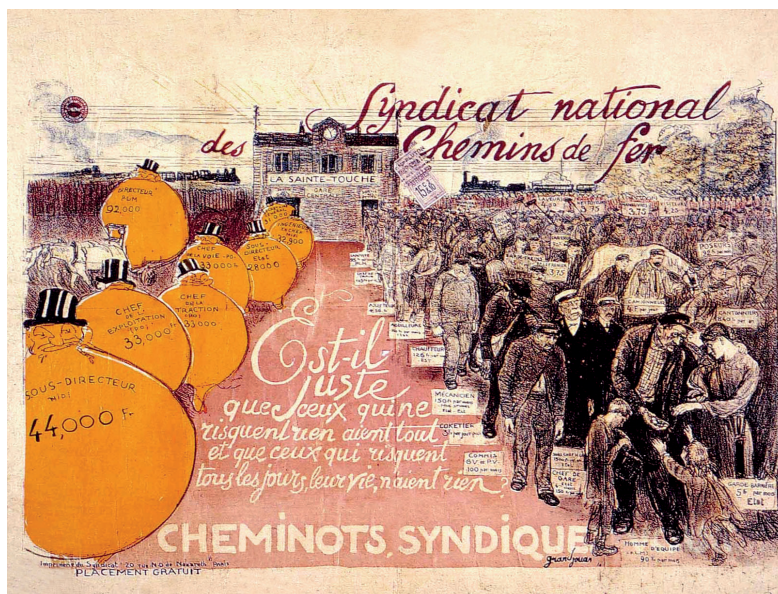
Au cours de la décennie 1890, ceux que l'on commence à appeler les « *cheminots* » évoquent dans leurs débats – on l'a dit – la question de la grève générale. La prudence est de mise à ce propos. Ainsi, le congrès de 1896⁽²⁾ modifie à la quasi-unanimité l'article 1 des statuts qui précise les conditions de déclaration de la grève générale : elle doit être proposée par au moins 16 des 30 administrateurs du syndicat et adoptée par au moins 20 des 25 membres d'un Comité de la grève générale nommé chaque année par le congrès⁽³⁾.

Lors d'une séance secrète, le congrès d'avril 1897 adopte le principe de la grève générale et, un an plus tard, après avoir envoyé en vain une délégation aux directions, le congrès vote la grève générale⁽⁴⁾ et donne consigne au conseil d'administration d'envoyer un ultimatum aux compagnies. Une nouvelle Commission nationale de la grève générale est élue et ses membres sont désignés en séance secrète, réseau par réseau, de manière à ce que les délégués d'un réseau ne puissent pas connaître ceux d'un autre. Ces précautions, si elle manifestent un certain goût pour le secret et s'inscrivent dans une conception subversive de la grève générale, témoignent aussi de l'obsession d'une pénétration policière du mouvement syndical, qui va bientôt s'avérer bien réelle puisqu'un indicateur de police est membre de la Commission de la grève générale.

Le syndicat national s'enquiert auprès des syndicats d'autres corporations d'un soutien en cas de grève. Moins de 50 des 2 000 syndicats contactés font connaître leur soutien et le conseil d'administration décide en conséquence de reporter la grève à... l'année suivante. Cependant, en septembre, les terrassiers déclenchent un mouvement puissant et la grève atteint bientôt la province. Cette dynamique relance l'idée de la grève chez les travailleurs du rail. Le 6 octobre, le conseil d'administration s'adresse par circulaire aux groupes et les somme de répondre dans les trois jours. Soixante-quatorze réponses parviennent dans les délais : 29 groupes sont partisans de la grève, 31 y sont hostiles, 14 se déclarent hésitants.

Au cours de la deuxième semaine d'octobre, à plusieurs reprises, le CA vote sur la grève générale. Ces votes successifs révèlent une minorité importante hostile au déclenchement de la grève. Les groupes, à nouveau consultés, se partagent quasi à égalité : 36 pour, 34 contre. Dans la nuit du mercredi 12 octobre, au terme d'un long débat, la décision de grève est prise : le mouvement doit commencer le vendredi 14 au matin. Alors que les membres provinciaux du conseil d'administration rejoignent leurs localités, des plis sont envoyés aux militants sous des enveloppes dépourvues d'identifiant et à des adresses de convenance. Las ! La police est prévenue, intercepte nombre de plis et d'affiches et lacère les placards apposés en région parisienne. Le 14 au matin, l'armée est dans les gares, sur les voies, dans les ateliers, partout où le mouvement risque de prendre. Non prévenus dans leur immense majorité, les cheminots apprennent en découvrant la troupe sur les lieux de travail qu'un ordre de grève a été lancé !

Dans ces conditions, le mouvement est un échec complet : on ne dénombre, le 14, que 135 grévistes et, au cours des trois jours que dure la grève, la moyenne est de 75. La répression s'abat tout de même : 36 révocations sont prononcées. Effets secondaires non négligeables, l'échec de la grève et de déploiement de la troupe cassent la dynamique du mouvement du bâtiment et coûte à Lagailse son poste de secrétaire général de la



En 1910, Jules Grandjouan dénonce l'exploitation des cheminots.

CGT. Celui-ci a d'ailleurs déclaré le 13 octobre (!) aux policiers venus perquisitionner à son domicile qu'il ne fait plus partie de l'organisation⁽⁵⁾. Ce que Pierre Monatte qualifiera douze années plus tard de « désastre pitoyable », de « grève sans grévistes »⁽⁶⁾ va très longtemps peser. Dans les mois qui suivent, la syndicalisation des cheminots régresse fortement.

Si la grève a disqualifié Lagailse, elle ne reste pas sans conséquence sur un homme comme Eugène Guérard. L'échec subi lui fait perdre foi dans la perspective à laquelle il croyait jusqu'alors : la grève générale des travailleurs des chemins de fer devait donner le signal de la grève générale d'ensemble, provoquant la révolution sociale. Guérard va en conséquence glisser vers le réformisme, ce mouvement personnel accompagnant d'ailleurs dans la période celui du syndicat.

1909, année cruciale

En 1909, la CGT s'engage dans une crise sévère. Le secrétaire général, Victor Griffuelhes, démissionne le 24 février. Après un court intérim de Louis Niel, le choix se porte sur un militant peu connu, Léon Jouhaux, pour une brève période, pense-t-on, mais qui va en fait durer près d'un demi-siècle⁽⁷⁾. Autre élément majeur, le 5 octobre 1909 paraît le premier numéro de *La Vie Ouvrière*. Autour de Pierre Monatte vont pouvoir s'exprimer des syndicalistes révolutionnaires dont beaucoup, minoritaires dans leur structure d'appartenance, n'ont pas souvent l'occasion de donner leur opinion en dehors des congrès statutaires. Pour eux, *La Vie Ouvrière* va devenir un lieu d'expression et un lien.

C'est également en mars et en mai que deux mouvements de grève se déroulent aux PTT. A la manœuvre, le président du Conseil, Georges Clemenceau, qui ma-

(4) 54 groupes pour, 13 contre, 28 abstentions. Il y a trois absents.
 (5) Eugène Guérard qualifiera l'attitude de Lagailse d'« acte de couardise impardonnable » et, le 20 juin 1899, le Bureau confédéral de la CGT « repouss[e] la démission du citoyen Lagailse [pour lui] retire[r] sa fonction ». Sur ces aspects, on se reportera à *Chevandier (Christian), op. cit., p. 62.*
 (6) *La Vie Ouvrière*, 20 octobre 1910.
 (7) Pour de plus amples développements sur la nature et l'origine de la crise de la CGT survenue en 1908-1910, cf. *Narrissens (André), « 1908-1910 : crise à la CGT », Cahiers de l'IHS-CGT, numéro 111, septembre 2009.*



Au cœur de la grève, la gare Saint-Lazare désertée.

(8) Sur ces conflits, voir Frischmann (Georges), Histoire de la Fédération CGT des PTT (1672-1946), Editions sociales, 1967, 582 p.

(9) Bidamant sera réadmis au syndicat lors du congrès extraordinaire de décembre 1909, qui voit la démission de Guérard. (10) Le Syndicat national affiche en 1909 une bonne santé : il compte 56 000 adhérents (un cheminot sur six) et constitue la principale organisation syndicale nationale.

(11) Pour les biographies des militants cités, on se reportera au Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier, publié sous la direction de Jean Maitron aux Editions ouvrières.

nipule, joue des ambiguïtés et réprime. La solidarité ouvrière ne se manifeste guère et la CGT reste sur la réserve. Chez les cheminots, lors du congrès, les éléments révolutionnaires s'efforcent d'aller plus loin que le soutien moral, mais la résolution défendue par Alexandre Le Guennic devant le conseil d'administration ne recueille que 9 voix contre 11 (on dénombre 10 abstentions)⁽⁸⁾. Un autre événement, politique celui-là et lourd de conséquence, marque l'année 1909 : la première nomination d'Aristide Briand comme président du Conseil.

Chez les cheminots, l'orientation réformatrice, majoritaire depuis 1899, est désormais fortement contestée. Lors du congrès du Syndicat national de mai 1909, le courant révolutionnaire regroupe 40% des votes. Face à cette poussée, Guérard va tenter de disqualifier ses principaux dirigeants. Ainsi, Alexandre Le Guennic est exclu du conseil d'administration du Syndicat national le 10 novembre 1908 par 14 voix contre 13 pour avoir voté lors du Congrès de la CGT de septembre 1908, à Marseille, la motion Merrheim en faveur de l'antimilitarisme, en contradiction avec le mandat dont il était porteur et qui lui faisait obligation de s'abstenir.

Passé le congrès, Eugène Guérard poursuit son offensive contre les révolutionnaires. Le 3 août 1909, il fait exclure Yves-Marie Bidamant du Syndicat en raison des articles polémiques que celui-ci a publiés dans *La Guerre sociale* de Gustave Hervé⁽⁹⁾. En juin, Eugène Guérard a participé à la création d'un Comité d'union syndicaliste reliant les réformatrices. En septembre, les révolutionnaires cheminots ripostent à cette initiative en constituant un groupe de défense qui s'exprime dans *La Guerre sociale*. Le groupe de défense considère Eugène Guérard comme un homme néfaste, un obstacle au développement du syndicat.

Sous l'effet conjugué des tensions internes et de la nécessité de décider de la lutte à entreprendre, un congrès extraordinaire est convoqué du 10 au 12 dé-

cembre 1909. Attaqué par les révolutionnaires au sujet d'une soi-disant malhonnêteté, Eugène Guérard défend sa dignité et est suivi par les congressistes. Mais, usé par ces combats, il se retire du mouvement syndical après plus de dix-huit ans de secrétariat général⁽¹⁰⁾. Eugène Poitevin, du groupe de *La Vie Ouvrière*, lui succède durant quelques jours, puis Marcel Bidegaray, adversaire des révolutionnaires, prend le relais⁽¹¹⁾. Ces changements ne modifient en rien le système de direction mis en place par Guérard : ses collaborateurs les plus proches restent en fonction et constituent une direction, dite « administrative », qui est la structure permanente du syndicat.

Vers la grève générale

Dans la période, la situation des cheminots ne cesse de se dégrader et les compagnies refusent toute discussion avec les représentants du personnel. Deux questions prédominent : les salaires et les retraites. En 1910, avant la grève d'octobre, les tensions montent : on dénombre sept conflits locaux. Les inégalités salariales sont criantes, les salaires sont bas et l'augmentation du coût de la vie (plus 20% en dix ans) a malmené le pouvoir d'achat. Hormis dans le réseau Etat, aucune échelle de traitement n'existe. En mai 1909, les congressistes ont manifesté sur les Grands boulevards en chantant « La Carmagnole » et « L'Internationale ». Les pancartes brandies proclament : « Les cheminots réclament au moins 5 francs par jour ». La revendication de « la thune pour tous » va fournir l'un des motifs de la grève.

Dans le domaine des retraites, il existe depuis 1850 des embryons de régime, variables selon les compagnies, et un régime unifié est nécessaire. Un premier projet a été déposé au Parlement en 1897, mais chaque débat a été bloqué par le Sénat qui reprend les argumentations des compagnies. Le 21 juillet 1909, un projet défendu par Maurice Berteaux a finalement été voté mais, bien qu'il constitue un progrès, il souffre d'insuffisances graves, parmi lesquelles l'absence de rétroactivité. Au congrès de 1909, lors d'une séance secrète, un vote sur la grève générale a difficilement dégagé une majorité, des groupes parmi les plus représentatifs s'étant abstenus. Au congrès d'avril 1910, la question se précise. Une résolution est adoptée pour que soit organisée la grève au cas où une entrevue avec le président du Conseil Aristide Briand et les directeurs des grandes compagnies n'aboutirait pas. Les modalités d'organisation du mouvement sont arrêtées.

Dans la période, le Syndicat reçoit le renfort de militants de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, qui s'est maintenue en dehors du Syndicat. Alors que son secrétaire général, Laclaverie, qualifiait en 1906 la grève de « crime contre la Nation », les délégués du Nord, emmenés par Emile Toffin, mécanicien au dépôt de La Chapelle et président du conseil d'administration de la section-nord depuis mars 1908, se déclarent favorables à la grève lors du congrès d'août 1910. Cette po-

sition ne fait pas l'unanimité dans l'organisation. En tout cas, une campagne au sein de la corporation et en direction de l'opinion publique s'est engagée depuis le mois d'avril, appuyée notamment sur des affiches de Jules Grandjouan.

La situation est bloquée. Certes, Aristide Briand se dit sensible aux revendications des cheminots, mais il se déclare hostile aux manifestations et à la grève. En juin 1910, les cheminots apprendront par la presse que les compagnies ont précisé leur position auprès du gouvernement et qu'elles n'auront aucun contact avec les syndicats. Le 29 juin 1910, un meeting commun du Syndicat national et de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs concrétise l'alliance. Emile Toffin fera partie du Comité de grève. Le 17 juillet 1910, le conseil d'administration du Syndicat national mandate le Comité central de grève, élu par le congrès, pour qu'il déclenche la grève lorsqu'il jugera le moment propice⁽¹²⁾. Fin septembre 1910, une ultime tentative de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs pour nouer un dialogue avec les compagnies échoue.

Nous sommes, on le voit, bien éloignés de la précipitation qui a prévalu tant en 1891 qu'en 1898, où l'entrée dans la grève générale était un objectif en soi. L'attitude bloquée des compagnies et du gouvernement donne à penser que l'épreuve de force est souhaitée, voire provoquée. En août, quelques escarmouches se sont produites au PLM et dans le Nord à propos de révocations faisant suite à des ripostes contre des mesquineries du quotidien et l'attitude de petits chefs⁽¹³⁾.

La grève prend de l'ampleur

Le 20 septembre, la révocation d'Alexandre Renault, secrétaire du groupe Paris-Batignolles et secrétaire adjoint du comité du réseau Etat met le feu aux poudres⁽¹⁴⁾. Le vendredi 7 octobre 1910, des milliers de cheminots se réunissent à la Bourse du travail de Paris pour protester contre les révocations. Le lendemain, la Compagnie du Nord annonce que tous ses ouvriers toucheront au moins la fameuse « thune » (5 francs) quotidienne, mais la plupart ont déjà un salaire supérieur.

C'est sur le réseau Nord que le mouvement de grève s'engage, car la Compagnie du Nord a créé les conditions du conflit en supprimant les heures supplémentaires et en les remplaçant par des compensations financières moins importantes. C'est là aussi où les 5 francs sont attribués de façon particulièrement sélective. Le mouvement débute le 8 octobre dans le dépôt de La Chapelle, où travaille Emile Toffin. Plusieurs centaines de grévistes se dirigent vers le dépôt de la Plaine Saint-Denis, qui entre à son tour en lutte. Le lendemain, le 9 octobre, le Comité de grève propre au réseau Nord se réunit à Amiens et décide de l'extension de la grève à l'ensemble du réseau⁽¹⁵⁾. Finalement, dans la soirée du lundi 10 octobre, 3 000 cheminots se rassemblent en meeting à la Bourse du travail.



Un déraillement en appui de la grève.

Dès le 11 octobre, les soldats du V^e Génie investissent les deux premiers dépôts entrés dans la grève, ainsi que la gare du Nord. L'armée s'installe rapidement sur tout le réseau. Le gouvernement Briand accentue la pression en décidant le même jour la mobilisation des cheminots du réseau Nord pour une instruction de vingt et un jours à partir du 13 octobre. La formule sera applicable aux autres réseaux, mais les cheminots refusent massivement d'obtempérer. Dans la nuit du 11 au 12 octobre, un éphémère Comité de grève national, qui regroupe des représentants de chaque réseau, se réunit en formation restreinte. Beaucoup de responsables de la tendance réformiste (dont le secrétaire général du Syndicat, Marcel Bidegaray) sont à Toulouse au congrès de la CGT. Le Comité appelle à la généralisation de la grève pour le 12. En riposte, le gouvernement lance vingt et un mandats d'arrêt contre les membres présents ou non à la réunion.

Le 13 octobre, le pouvoir force les feux. Le préfet Lépine arrête cinq membres du Comité central de grève en charge de l'organisation du mouvement dans les locaux du journal *L'Humanité*, où ils ont trouvé refuge. Une vingtaine de mandats d'amener sont d'autre part délivrés à l'encontre de syndicalistes accusés d'actes de sabotage. Très vite, les compagnies répliquent à la grève par des révocations, dont les premières sont effectives le 13 octobre. Le premier concerné est Emile Toffin.

Le mouvement de grève a été puissant. Le 11 octobre, Paris-Nord ne fait plus rouler que 18,5 % des trains habituels. Le lendemain, 12 octobre, 12,5 % des trains seulement sont acheminés et les marchandises ne circulent plus. Le 13, la situation se stabilise mais, le vendredi 14, un reflux est perceptible et le mouvement va vite s'affaiblir avec des îlots de résistance⁽¹⁶⁾. Sur les autres réseaux, le mouvement reste restreint, sauf sur le réseau Etat (le réseau Ouest vient d'être repris en gestion directe par les pouvoirs publics).

(12) L'idée d'un Comité central de grève est reprise de la grève des postiers un an auparavant. Tous ses membres appartiennent au courant révolutionnaire.

(13) Aux ateliers de Tergnier, un ouvrier accusé d'avoir un peu bu est mis à pied. Les trois quarts des 2 000 ouvriers cessent le travail une semaine.

(14) Renault a publié un ouvrage, *Le syndicalisme dans les chemins de fer, qui évoque le sabotage*.

(15) L'ordre de grève est transmis dans la journée du 10 à chaque secrétaire de groupe du syndicat de la Compagnie du Nord. Le texte transmis précise : « La grève sera déclarée demain matin à 8 heures. Organisez-vous, et silence jusqu'à ce moment. »

(16) Daniel Debruyne a écrit une brochure sur la grève de 1910 sur le réseau Nord, publiée par l'IHS-CGT du Nord-Pas-de-Calais.



Les cheminots mobilisés sont identifiés par un brassard.

(17) *La Chevalerie du travail est une organisation secrète à buts révolutionnaires ayant vocation à rassembler l'élite du mouvement ouvrier. Sur l'histoire de la Chevalerie, on se reportera à Dommanget (Maurice), La Chevalerie du travail française (1893-1911), éditions Rencontre, 1967, 565 p.*
 (18) *Le communiqué, remis dans la nuit à l'agence Havas, indique : « A l'unanimité, le Comité de grève décide que la reprise du travail aura lieu aujourd'hui, mardi 18 octobre, sur tous les réseaux. Le Comité de grève décide en outre la publication immédiate d'un manifeste qui donnera les raisons de sa résolution et demandera aux cheminots de prendre toutes les mesures pour la sauvegarde et le progrès de leurs organisations syndicales. »*

Suite à l'arrestation des membres du Comité central de grève, un deuxième Comité a été mis en place dont les orientations, connues des principaux animateurs, ne rassurent guère : Jean-Pierre Grandvallet, ouvrier aux ateliers d'Épernay (compagnie de l'Est), s'affiche réformiste et Robert Communay, du PLM, n'a pas une grande audience. De plus, ils viennent de deux réseaux faiblement présents dans la grève. De son côté, la CGT décide de laisser au mouvement son caractère corporatif et ne s'engage guère au-delà de l'édition d'une affiche intitulée : « Bravo les cheminots ! ». De fait, *L'Humanité* devient l'organe officiel du deuxième Comité de grève et l'appui des députés socialistes est recherché pour dénouer le conflit.

Par voie de presse, les compagnies annoncent qu'elles vont accorder les 5 francs aux seuls Parisiens. Du côté gouvernemental, on agite la provocation en évo-

quant que la police serait sur la piste d'une organisation nationale de sabotage visant à paralyser tous les transports. Pierre Monatte fera plus tard observer qu'un tel plan avait effectivement existé, que Briand en était l'auteur et qu'il avait été discuté lors d'une réunion du Comité directeur des Chevaliers du travail !⁽¹⁷⁾ Alors que la journée du 17 a connu une très forte vague d'arrestations (près de 400, dont 163 donneront lieu à condamnation, la plupart pour entrave à la liberté du travail), les organisations décident de relancer le mouvement en réalisant un meeting monstre le 17 octobre sur les pelouses du lac Daumesnil, à Vincennes, manifestation aussitôt interdite puis décommandée par les organisateurs. Le second Comité central de grève appelle à la reprise du travail le 18 octobre⁽¹⁸⁾, suscitant des incompréhensions, notamment à Toulouse où le mouvement de grève engagé plus tardivement était en phase ascendante.

Profil et conséquences de la grève

La grève des cheminots d'octobre 1910 est un événement social de grande importance. Il se situe en prolongement de deux tentatives de grèves généralisées antérieures, vaincues et réprimées, dont les leçons ont été tirées. Le mouvement s'inscrit d'autre part dans les débats du temps et en exprime les contradictions. Comme tout mouvement social, il s'écarte des schémas préétablis, développe sa dynamique à partir des rapports de forces qu'il produit, prend en considération les contradictions et différences qu'il rencontre pour déterminer sa trajectoire. Dans ses méthodes, le mouvement reflète aussi les cultures de la période, et en particulier les tentations d'action directe.

Le tableau ci-dessous livre les chiffres essentiels de la grève. On observe que les réseaux Nord et Etat sont les deux principaux foyers de la grève. Celle-ci est d'un

La grève en chiffres, par réseau

Réseaux	Nord	Est	PLM	Paris-Orléans	Etat	Midi	Ceinture parisienne	Total
Nombre de grévistes	15 809	3 028	4 597	1 143	15 127	3 459	362 (*)	43 525
Pourcentage de grévistes	36,32 %	6,96 %	10,56 %	2,62 %	34,75 %	7,94 %	0,63 %	100 %
Pourcentage de grévistes dans les centres atteints	42,6 %	15,9 %	18,2 %	8,5 %	44,0 %	31,4 %	15,5 %	30,5 %
Nombre d'actes de sabotage par 100 grévistes (**)	6,5	4,3	8,2	24,8	2,9	1,5	-	5,3
Nombre et % de grévistes révoqués (***)	851 5,4 %	202 6,7 %	526 11,5 %	209 18,4 %	377 2,5 %	127 3,7 %	12 35,9 %	2 421 5,56 %

(*) 287 à la Grande ceinture, 75 au Chemin de fer du Sud-Ouest (Toulouse)
 (**) 2323 actes de sabotage dont 2001 fils coupés, 117 déraillements et tentatives
 (***) 2421 révoqués recensés (*La Tribune de la voie ferrée* du 21 avril 1911)

Source : Le Personnel des Compagnies de chemins de fer. Matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions, Georges Ri-beill, Tome 1, Des origines à 1914, Développement et aménagement, 1980, 565 p.

niveau élevé dans les deux cas (plus de 40 %). Les chiffres des autres réseaux montrent bien la faiblesse du mouvement. Seul le Midi dépasse de peu le taux moyen de grévistes. Rappelons que, sur ce réseau, un démarrage plus tardif du mouvement a rapidement conduit à son isolement et à son extinction.

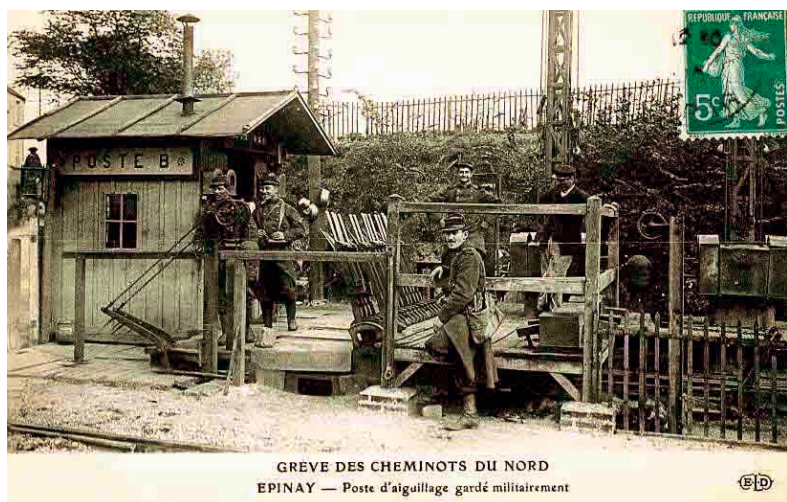
Le recours aux actions de sabotage caractérise la grève. Cette pratique s'inscrit dans les conceptions du syndicalisme révolutionnaire. Elle a été discutée dès le troisième congrès de la CGT (Toulouse, 1897) et fera l'objet, en 1911, d'un exposé synthétique d'Emile Pouget⁽¹⁹⁾. Le chiffre de 2323 actes de sabotage recensés est fort, mais doit être relativisé. Les fils coupés, qui sont des actes peu dangereux, sont en effet au nombre de 2001, soit 83 % du total. Ce qui frappe, par contre, c'est le nombre de sabotages sur le réseau le moins présent dans la grève, le PO, ce qui, en toute logique, provoquera un grand nombre de révoqués (en faisant exception de la situation sur la ceinture parisienne).

Le nombre des révocations est important, mais on constate que le taux varie selon les réseaux. C'est sur le réseau Etat, c'est-à-dire le réseau qui n'est plus géré par une grande compagnie, que les révoqués sont les moins nombreux, proportionnellement au nombre de grévistes. Le Midi et le Nord, qui sont les réseaux les plus engagés dans la grève, suivent. Christian Chevandier relève justement que « *c'est là où la mobilisation est la moins intense que les compagnies frappent le plus fort, un peu comme si elles désiraient profiter de l'isolement des grévistes minoritaires ou comme si elles craignaient des réactions de solidarité parmi les agents qui furent les plus mobilisés.* »⁽²⁰⁾

Quels résultats ?

Pour sa part, Georges Ribeill, qui a étudié le profil des révoqués, observe que « *les compagnies ont cherché à briser l'organisation en frappant des responsables connus, membres des organismes syndicaux. Une analyse de l'âge des révoqués fait apparaître une surreprésentation de vieux grévistes que les compagnies ont autant de moins à assurer* »⁽²¹⁾. Le nombre exact de révoqués est difficile à apprécier. D'abord, le chiffre de 3 300 révocations est avancé, dont 1 925 seraient définitives, soit 4,4 %. Pour sa part, *La Tribune de la voie ferrée*, organe du Syndicat national, indique le 21 avril 1911 un chiffre de 2 421 (c'est le chiffre retenu dans le tableau ci-contre). Au PLM, on révoque un dixième des grévistes et l'Orléans un sur cinq. Ce sont les réseaux les plus touchés par le conflit (le Nord et l'Ouest-Etat) qui, proportionnellement, révoquent le plus faiblement.

Quel fut le sort des révoqués ? Il est difficile de le dire, mais beaucoup de révocations ne furent que temporaires et le fait concernera aussi un grand nombre de responsables nationaux. Mais, ni Alexandre Renault (qui émigre en Angleterre), ni Emile Toffin ne reviennent⁽²²⁾. En tout cas, l'exigence de disposer d'un réseau de che-



L'armée est partout déployée (ici, dans un poste d'aiguillage).

mins de fer opérationnel durant la guerre favorisa le retour d'un nombre important des révoqués de 1910.

Les effets revendicatifs du mouvement d'octobre 1910 se concrétisent début 1911 par la levée du blocage sur la rétroactivité⁽²³⁾ et l'obtention de « *la thune* ». En septembre 1912, le dialogue va s'améliorer sur le réseau Etat et déboucher sur un statut règlementant le recrutement, la titularisation, les congés, l'avancement et la protection, en cas de maladie ou d'accident. Sur le réseau Nord, plusieurs améliorations vont être apportées, notamment dans les domaines du logement. Pour le Syndicat national, la nécessité de la mise en place d'une fédération est devenue évidente. Les congrès qui ont suivi le mouvement de grève l'ont indiqué. Mais la voie pour y parvenir ne sera pas rapide.

Les deux principaux responsables révolutionnaires de l'époque, Yves-Marie Bidamant et Alexandre Le Guennic, attisent même la division en créant, après le congrès du Syndicat national de septembre 1911, la Fédération des transports par voie ferrée qui ambitionne de supplanter, au sein de la CGT, le Syndicat national toujours dirigé par Marcel Bidegaray. Présents au congrès de la CGT de septembre 1912, ils n'obtiennent pas satisfaction. Cependant, l'entente avec la Fédération des mécaniciens et chauffeurs perdure. En janvier 1914, l'arrivée de l'ingénieur Lucien Midol à la tête de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs du PLM va consolider le courant d'unité. En septembre 1916, la fusion avec le Syndicat national est réalisée sur le réseau PLM. Le chemin est dégagé et, malgré la guerre, le congrès constitutif de la Fédération des cheminots a lieu le 28 janvier 1917.

La grève d'octobre 1910, par-delà ses faiblesses et malgré une sévère répression, a incontestablement porté des fruits, installant des acquis durables dans le domaine fondamental des retraites et créant les conditions d'une consolidation syndicaliste.

Pierre VINCENT/André NARRITSENS

(19) Pouget (Emile), *Le sabotage*, éditions Marcel Rivière, Bibliothèque du mouvement prolétarien, sans date (vraisemblablement 1911). Réédition Mille et une nuits, 2004.

(20) Chevandier (Christian), *op. cit.* p. 80.

(21) Ribeill (Georges), *op. cit.*

(22) Devenu marchand de vin, Toffin gardera toujours le contact avec la Fédération des mécaniciens et chauffeurs et sera l'un des protagonistes de la fusion des deux fédérations en 1917.

(23) Jusqu'en 2003, c'est pour l'essentiel le régime dit « de 1911 » qui sera appliqué aux cheminots.

COLLECTION VIGUET EPINAY