

**Christian Chevandier : *Cheminots en grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*,
Maisonneuve & Larose, 2002**

L'auteur : Christian Chevandier est professeur à l'université du Havre. Spécialiste de l'histoire du travail, il a soutenu sa thèse de doctorat sur les cheminots lyonnais en 1990, sous la direction d'Yves Lequin.

Introduction

→ Dès le milieu de la deuxième moitié du XIXe siècle, le terme « chemineau » est employé. Le mot « cheminot » fait pour la première fois la une de la grande presse en 1898 à l'occasion de la grande grève qui secoue le secteur. Celui de « cheminote » semble apparaître à l'occasion du conflit de 1910. L'Académie française n'accueille le terme de « cheminot » qu'en 1932, en précisant que son usage est familier. Le patronat, bien que hostile à ce mot aux connotations contestataires, l'emploie dès la fin du XIXe siècle.

Chapitre 1 : La construction d'un mouvement social (1848-1910)

I. Le printemps du peuple des chemins de fer

- ***Des ouvriers et des entrepreneurs***

→ 1827 : Première ligne de chemin de fer en France entre Saint-Étienne et Andrézieux pour charrier le charbon du bassin de la Loire. 1837 : Première ligne de transport de voyageurs entre Paris et Saint-Germain-en-Laye. => Une identité alors à peine en construction et pas encore perceptible.

→ Profils divers : manœuvres, terrassiers, tâcherons, charpentiers, ouvriers de la pierre, métallurgistes, ouvriers du bois. Parmi eux, des étrangers, en particulier des Anglais dont le savoir-faire est apprécié dans ce domaine (ex : la moitié des ouvriers du chantier Paris-Rouen viennent d'outre-Manche). => Une juxtaposition et pas encore un « monde des travailleurs du rail » unifié.

→ Le patronat est d'abord constitué par des entrepreneurs, comme les frères Seguin, qui se montrent aventureux face à une élite qui accueille fraîchement le chemin de fer : Arago s'alarme et le banquier James Rothschild ne se dit « pas chaud pour les chemins de fer à la fin des années 1830 ». => Résultat : en 1839 seulement 2 lignes et à peine plus de 200 km en tout.

→ Tournant : loi du 11 juin 1842 qui établit le statut de l'exploitation ferroviaire du pays. L'État concède pour un temps le monopole d'exploitation de certaines lignes à des entreprises privées (John Rothschild préside le conseil d'administration de la Compagnie du Nord créée en 1845). Mais le secteur est frappé par la crise, et ce malgré l'augmentation du trafic ferroviaire, et les réseaux sont ainsi d'autant plus vulnérables lorsque la révolution de 1848 éclate. Les métiers du rail sont alors dangereux et très touchés par les accidents et les maladies. Début d'une mise en place d'une politique sociale par les compagnies, bientôt relayées par l'État. Ex : la Compagnie du Nord crée en 1847 un économat à La Chapelle.

- ***Une main-d'œuvre en formation dans la Révolution***

→ Les travailleurs des chemins de fer jouent un rôle de premier plan dans la révolution de 1848. Dès le 16 janvier, soit une semaine avant les premières manifestations parisiennes, les ouvriers de la ligne Châteauroux-Limoges constituent une Société. Déjà une Société fraternelle des mécaniciens

français en 1842 sur la ligne Paris-Le Havre, première organisation de la corporation. Ils s'opposent à la main-d'œuvre étrangère nombreuse dans le secteur, et réclament l'éviction des mécaniciens anglais, jugés hautains et perturbateurs (150 terrassiers anglais de la ligne avaient interrompus leur ouvrage quand les patrons avaient voulu modifier l'organisation du travail). => À replacer dans un contexte plus large de manifestations xénophobes d'ouvriers, pas seulement du chemin de fer, qui touche toutes les compagnies ; on a même une manifestation d'ouvriers derrière le drapeau rouge à Sotteville-lès-Rouen, qui proclament « Mort aux Anglais ». => Aucune de ces grèves n'est couronnée de succès : elles sont souvent sévèrement réprimées par la troupe.

→ La même année, des grèves éclatent au sein de la Compagnie d'Orléans, les différents corps de métiers étant peu à peu « contaminé » : ils réclament des hausses de salaires et une baisse du temps de travail – revendications qui deviendront classiques – qu'il obtiennent souvent (moment où l'approvisionnement ferroviaire s'est largement imposé à Paris face au transport fluvial, de sorte que ces grèves mettent en péril l'approvisionnement de la ville). C'est Clément Sauvage, ingénieur des Mines de la Compagnie, qui s'empresse d'accorder des hausses de salaire ; il est ensuite nommé directeur de la Compagnie.

- ***Au Nord et chez Cail, révolution et « autogestion »***

→ En 1848, la Compagnie du Nord est secouée par des grèves, demandant des hausses de salaires et la baisse du temps de travail. Le 25 mars, les ouvriers envoient des délégués au palais du Luxembourg, où ils rencontrent Louis Blanc. À la sortie, Jean-François Cail (grand patron social, pionnier de la révolution industriel et principal constructeur de locomotives) et les ouvriers, exaltés, organisent une association ouvrière : le patron fournit le matériel et passe les commandes, il verse une somme globale pour les salaires. Les ouvriers se répartissent travaux et salaires et organisent eux-mêmes la discipline de l'usine. Ce sont les journées de Juin qui mettent fin à cette tentative. Cette expérience a en réalité touché surtout des ouvriers métallurgistes très qualifiés et il serait faux de trouver dans leur comportement de 1848 des prémices d'une lutte liée au travail dans les chemins de fer. Globalement, différents ouvriers du monde du chemin de fer participent à ces grèves, mais leurs revendications sont toujours celles de leurs compagnons des autres industries ; ils participent aux mouvements quand ils sont concernés, mais se tiennent à l'écart quand ce sont d'autres groupes professionnels qui se battent.

- ***La fin du printemps***

→ Sous la Deuxième République est reposée la question de la propriété du réseau ferré pour la première fois depuis la loi de 1842. Louis Blanc plaide pour une nationalisation, projet qui n'aboutit pas. Les ouvriers du rail sont nombreux dans les barricades et au cours des journées de Juin. Après les événements, les compagnies de Paris-Rouen et Paris-Orléans abolissent les décisions prises ces mois-là. Dans la compagnie du Nord, l'ingénieur Valerio, qui avait été membre à la délégation du Luxembourg et était parmi les initiateurs du mouvement d'association ouvrière qui avait suivi, est licencié (il avait aussi été candidat à la Constituante, sans succès) : il n'est pas le seul puisque les effectifs de la compagnie passent en quelques semaines de 1300 à 400 (participe aussi en partie d'une démarche de rationalisation). => Selon François Caron, les possibilités de politique répressive données par la situation politique du début de l'été ont permis aux compagnies une mise au pas de leur personnel.

II. De juin à la Commune

→ 1851 : Louis Napoléon Bonaparte octroie des concessions de 99 ans et résout ainsi la crise ferroviaire. Le Second Empire a besoin du rail pour son économie et contribue ainsi grandement à son développement (six grandes compagnies – PO, PLM, Ouest, Nord, Est, Midi –, avec en plus des

compagnies régionales). => Au début des années 1860, le capitalisme ferroviaire est une des principales forces économiques du pays.

- ***Des politiques sociales intéressantes et intéressées***

→ Les Compagnies persistent dans leurs politiques d'attachement du personnel :

- Participations à des créations de coopératives de consommation.
- Créations d'économats (ex : la Compagnie du Nord à Fives en 1860).
- Créations de réfectoires (ex : La Compagnie du Midi à Bordeaux en 1865) : attention : ce n'est pas de la philanthropie ici, mais un moyen de maintenir de faibles salaires en proposant aux ouvriers des denrées alimentaires très peu chères car faisant partie de ce que les trains convoient.
- Créations de services médicaux (ex : Compagnie de l'Est en 1851).
- Créations de caisses de prévoyance et de structures de protection sociale (ex : Compagnie de l'Ouest en 1859).
- Influences de l'hygiénisme (ex : la Compagnie du Nord met en place à l'hiver 1851 une procédure permettant à ses agents d'accéder aux établissements de bain).
- Institution d'un système de retraite (instrument de choix pour l'attachement du personnel, car oblige le travailleur à rester dans la compagnie) : la loi du 18 juin 1850 avait mis en place la Caisse nationale de retraite pour la vieillesse, mais les Compagnies s'en détachent très tôt pour créer leurs propres structures (ex : en 1853 pour la Compagnie de l'Est).
=> Ces retraites ferroviaires sont globalement plus avantageuses que celles des autres travailleurs.
=> Une historiographie a voulu présenter ces retraites comme des acquis de lutte, mais il n'en est rien.

- ***Le mouvement ouvrier dans les chemins de fer sous le Second Napoléon***

→ Pas d'activités sociales ou révolutionnaires très intenses des ouvriers du chemin de fer sous le Second Empire. Il faut dire que la répression de juin 1848 a affaibli durablement le mouvement ouvrier, dissociant son combat de celui des républicains.

- ***L'Internationale***

→ C'est l'absence d'inscription des ouvriers des chemins de fer en tant que groupe social qui domine dans l'AIT. On note tout de même des cheminots qui adhèrent à l'Internationale. Ex : à Bordeaux, la préfecture se plaint en 1873 du sous-chef de dépôt du chemin de fer du Midi membre de l'AIT, qui « exercerait une certaine influence parmi les ouvriers très nombreux et déjà très avancés eux-mêmes ». La seule tentative d'action commune de l'AIT en milieu ferroviaire est la grève de près de 500 travailleurs à Rennes, aux ateliers de la Compagnie de L'Ouest.

- ***La guerre et la guerre civile***

→ Avec la guerre de 1870, les Compagnies ferroviaires sont placées directement sous l'autorité militaire. L'auteur fait l'hypothèse que cela a renforcé le caractère militaire des rapports professionnels. Les ateliers de construction, comme plus tard en 1914 et 1939, sont transformés en usines d'armement. Les Compagnies ferroviaires sont hostiles au mouvement communaliste et, selon Georges Ribeill, elles ont tout fait pour paralyser les directives du gouvernement de la Commune. Sur 35 000 dossiers conservés dans les archives nominatives de la répression, on ne compte que 54 cheminots (chiffres à manier avec prudence : n'ont été arrêtés que ceux qui ont survécu au massacre). Mais ces faibles chiffres ne correspondent peut-être pas à la réalité de

l'engagement des cheminots. L'auteur précise que rien ne permet toutefois d'invalider la théorie de Georges Ribeill selon laquelle, la réussite de l'intégration des ouvriers des Compagnies par les politiques patronales de ces mêmes années a pu jouer un rôle dans ces chiffres si peu élevés.

- ***Le mouvement des mécaniciens***

→ Depuis 1848, les ouvriers du chemin de fer ont fréquemment recours à la pétition. Revendications traditionnelles = hausse des salaires et baisse du temps de travail, les conditions de travail sont parfois effleurées. Exemple des pétitions successives de mécaniciens en 1871 suite à la déclaration d'un mécanicien qui serait resté 21 heures sur une machine avec seulement une heure et demie de repos au dépôt. À sa suite, des revendications convergent dans différentes pétitions. On note notamment dans leurs revendications des propositions de changements dans les procédés de fabrication : les mécaniciens se posent ainsi en experts et techniciens, et renient leur position de simples exécutants. Cette pétition part du PLM et se diffuse peu à peu dans les différents réseaux, obtenant un très grand succès (peut-être 8000 signataires). Des délégués se réunissent à Paris et prévoient de mettre en place une structure élue de représentation. Mais pendant la semaine sanglante, on ordonne aux Compagnies de tout faire pour briser cette association. Ces dernières font alors pleuvoir les sanctions et les révocations. Mais une nouvelle pétition est rédigée et comporte toujours beaucoup de signataires, réclamant notamment un projet de société de secours mutuels. Mais le mouvement, dans le cadre de la République conservatrice de Thiers, s'enlise et le projet de loi sur les conditions de travail des mécaniciens et chauffeurs, porté devant l'Assemblée, est rejeté en janvier 1872.

- ***Les caractéristiques déjà précises d'un mouvement social***

→ La Commune est un moment où les travailleurs des chemins de fer font usage, davantage qu'auparavant, des possibilités que leur offre leur profession pour l'exercice d'activités politiques. D'abord, la presse de la Commune est beaucoup diffusée par des employés des Compagnies. Ex : à Bordeaux, c'est un employé des Ateliers de la Compagnie du Midi qui reçoit puis placarde les affiches de la Commune de Paris. Lors de la Semaine Sanglante et ensuite, des agents des Compagnies ferroviaires aident certains des leur à quitter Paris. Ex : Paul Pia qui rallie la Belgique (puis la Suisse). Il y a donc un noyau d'anciens communards qui travaillent dans les chemins de fer (comme Paul Pia dans les Chemins de fer suisses) et autour desquels se reforme à Lausanne la section de l'Internationale.

=> Selon l'auteur, 1848 marque la naissance du mouvement social au sein des chemins de fer. Les travailleurs des chemins de fer abordent la Troisième République avec la conscience d'appartenir à un groupe social distinct.

III. La construction d'un mouvement syndical

→ Une bonne partie de la classe ouvrière se rallie à la Troisième République, et en particulier les travailleurs du rail, qui sont globalement fiers de leur travail et du « progrès » qu'il génère.

- ***L'âge d'or des Compagnies***

→ C'est une expression de François Caron pour désigner la dernière décennie de l'Empire et la première de la III^e République. En 1883, suite à une crise, l'État accorde aux Compagnies le contrôle des lignes qui leur échappaient encore. Des progrès technologiques (métallurgies, électricité...) font progresser le train, de plus en plus présent dans les activités des différents secteurs. En 1882, les Français font en moyenne 5 voyages en train. Le chemin de fer et ses agents sont alors devenus des éléments de la vie quotidienne, de « l'espace mental » des Français.

- ***Les premiers syndicats***

→ 1880 : Création de l'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français (compte 22 000 membres en 1882). Lors de son assemblée générale de 1883, elle décide de se limiter à la pratique des secours. La même année est créée la Société générale de protection mutuelle des employés des chemins de fer. On discute d'un syndicat dès avant la loi Waldeck-Rousseau qui les autorise, et le 18 avril 1884, moins d'un mois après le vote de cette loi, est fondé le Syndicat professionnel des employés des chemins de fer, présidé par « Petit » jusqu'en 1893 (on parlera de « Syndicat Petit »). Il est évincé et Adrien Deschamps en devient secrétaire général à sa place (il est encore en poste en 1939). Ce syndicat devient vite réformiste, au point de se rebaptiser en 1886 Association amicale des employés des chemins de fer et des industries similaires (le terme « syndicat » est alors devenu sulfureux). Marquée par des tensions, de nombreux militants le quittent et intègrent d'autres syndicats ferroviaires, voire en fondent eux-mêmes.

=> S'ensuivent de nombreuses vicissitudes, entre scissions, réunions, nouveaux syndicats, etc, dont les détails sont plutôt inutiles. Noter l'âge du « syndicat Guimbert » (du nom d'un mécanicien proudhonien) entre 1885 et 1894, qui s'oppose au « syndicat Guérard » (du nom d'Eugène Guérard qui dirige le syndicat de 1890 à 1901). Le « syndicat Petit », plus réformiste, s'oppose à ces deux organisations.

=> Retenir que le principal syndicat naît à la suite d'une grève dans les Ateliers de la Compagnie de l'Ouest, aux Batignolles, protestant en 1889 contre une baisse des salaires. Prades, le leader, est aidé par André Dubois (dessinateur au PLM délégué au congrès ouvrier international de Londres de 1888) et proclame le 3 août 1890 la Chambre syndicale des ouvriers et employés de chemins de fer. Quelques mois plus tard, elle compte 11 500 adhérents.

- ***Faire grève dans les chemins de fer***

→ Dans sa thèse sur les ouvriers en grève de 1871 à 1890, Michelle Perrot n'a trouvé aucun débrayage de travailleurs du rail dans ces années. Il faut attendre les années 1890 pour en voir. Les fondateurs des premières organisations syndicales du rail récusent l'idée de la grève (même si elle est parfois à l'origine de ces syndicats) en la considérant comme contraire à la fonction, voire à la nature de l'activité ferroviaire. « L'identité des travailleurs du rail est bâtie sur des éléments qui s'opposent à la grève » (p. 49). Mais cela n'empêche pas que l'on discute beaucoup de la grève parmi les ouvriers du rail, mais comme dans tous les autres secteurs.

- ***La première grande grève***

→ En 1891, la Compagnie d'Orléans congédie de ses Ateliers plusieurs ouvriers syndiqués à la Chambre. Leurs camarades s'en indignent, une escalade s'ensuit et une grève commence le 8 juillet dans les Ateliers ; les ouvriers sont suivis, d'abord dans la région parisienne, par 2500 agents. On demande certes la réintégration des camarades, mais aussi une réduction du temps de travail, une hausse des salaires et la fin du travail à la pièce. La Compagnie cède en partie sur des conditions matérielles, mais reste intransigeante sur les révocations ; mieux, elle menace de révoquer tous ceux qui n'auront pas repris le travail le 13 juillet. La Chambre appelle dès le 14 à une autre grève mais de l'ensemble de la corporation, suivie par 4000 agents puis 6000 le lendemain. Toutes les Compagnies sont touchées, mais assez inégalement (le PLM en premier lieu). Le 17 juillet, l'armée est dans les gares. En outre, la grève n'est pas du tout suivie en provinces. Devant ces difficultés, les grévistes parisiens bloquent des trains, coupent les fils de transmission des signaux... Ces actes traduisent avant tout l'impuissance des grévistes. => La grève s'achève le 21 juillet, et sera restée confinée dans les départements de la Seine et de la Seine-et-Oise (et est loin d'y avoir été générale).

→ Les syndicats sont secoués par des dissensions à la suite de cet événement. Dans la presse, on va même jusqu'à remettre en cause le droit de grève dans les chemins de fer. Même le Parti socialiste indépendant accueille froidement cette grève. 2000 grévistes sont révoqués, la moitié sont repris l'année suivante. Prades ne fait pas partie de ceux qui reviennent et est même exclu de la Chambre syndicale. Il devient contremaître en Espagne où il meurt dix ans plus tard, à 40 ans.

→ Ce qu'il faut retenir de cette première grève :

- Le fait qu'elle se centre à Paris montre l'unité des ouvriers dans la ville, tout autant que la division entre la capitale et la province. On notera une transcendance des Compagnies.
- Ce sont surtout les ouvriers des Ateliers qui font la grève, tandis que les mécaniciens et chauffeurs y sont hostiles.
- Faire grève dans les chemins de fer, ce n'est pas comme faire grève dans d'autres secteurs : les discussions évoluent autour de la défense nationale, de la sécurité et du service public.
- Il est malaisé d'accomplir la grève « tous ensemble », ce qui est une spécificité également du monde du rail.

IV. « Hardi les cheminots ! »

- ***Politiques sociales***

→ 1882 : le Comité de défense des employés des chemins de fer édite à partir de l'automne 1882 *Les Serfs de la Voie ferrée*, qui devient six mois plus tard *La Voie ferrée*. C'est à partir des années 1880 que les interventions de l'État se font plus affirmées, la République légiférant dans l'intérêt des travailleurs du rail. Mais elle rencontre beaucoup d'obstacles, si bien qu'il faut attendre 1890 pour que soit promulguée une loi préparée en 1881 par Pierre Waldeck-Rousseau et David Raynal (ministre des Travaux publics et ami de Gambetta) : cette loi prévoit notamment des indemnités en cas de renvoi et l'obligation de soumettre les statuts et règlement des caisses de retraite et de secours « à l'homologation ministérielle ». Une loi de 1897 précise la durée de travail, les conditions de repos et des retraites. Mais ce projet connaît des réticences au Sénat et est largement amendé, de sorte qu'il ne s'applique plus qu'au réseau d'État. La loi de 1906 sur le repos hebdomadaire ne concerne pas les cheminots. En 1909 est adoptée une loi qui permet une unification des conditions d'accès aux pensions de retraites pour les agents des grandes Compagnies ferroviaires et du réseau d'État.

- ***Le syndicat Guérard et la légitimité de la grève***

→ Après 1891, le congrès du syndicat Guérard met l'accent sur les conditions matérielles nécessaires pour organiser un tel mouvement de grève. Un autre congrès, en juin 1896, décide l'adhésion du syndicat Guérard à la toute jeune CGT. Lagailse, un employé de bureau du réseau de l'État, devient même le premier secrétaire de la CGT le 4 décembre 1895. Le principe de la grève générale est adopté au congrès de 1897 et la grève générale est décrétée au congrès de l'année suivante. En 1896, Guérard représente à la fois son Syndicat national et la CGT au IV^e congrès de l'Internationale ouvrière à Londres. Plusieurs fois, la question de leur droit à cesser le travail met les agents des Compagnies ferroviaires au centre de la vie politique du pays. On notera notamment leur réussite dans le cadre du projet de loi de Ludovic Trarieux, qui consistait dans le sens de ce que l'on appellerait aujourd'hui « la continuité du service public » à interdire la cessation concertée de travail aux agents. Sous la pression syndicale, le projet est abandonné en 1896.

- ***L'« échec lamentable » de 1898***

→ Adoption de l'idée de grève générale par le congrès du syndicat national en avril 1898 et le conseil fait parvenir un ultimatum aux Compagnies, qui le rejettent. On se concerte, on a tiré les

leçons de 1891 et on souhaiterait que la grève s'étende hors de Paris et on s'enquière de savoir si les syndicats des autres corporations seraient prêts à la soutenir, mais se révèlent très peu nombreux. Finalement, la grève générale est péniblement adoptée par le syndicat en octobre. Le vendredi où débute la grève, l'armée est dans les gares, sur les voies, dans les Ateliers, c'est-à-dire partout où le mouvement risque de prendre. Il y aura ce jour-là seulement 135 grévistes, surtout à Paris (les lettres pour prévenir les représentants provinciaux de la grève sont interceptées, les affiches placardées dans Paris lacérées, de sorte que l'information ne se propage pas). => La répression est à l'image du mouvement : modérée. 36 agents sont révoqués, on est loin des chiffres de 1891. Lagaisle, secrétaire général de la CGT, perd son poste. C'est un « échec lamentable » pour Guérard. François Caron l'explique de son côté par l'inadéquation entre le principe très idéologique de la grève générale et les mentalités des cheminots, qui sont des « hommes d'ordre » de par les responsabilités qu'impliquent leur travail. Cet échec singularise les cheminots au milieu d'autres ouvriers dont les grèves sont alors beaucoup plus puissantes.

- *L'entre-deux-grèves*

→ Après l'échec de 1898, le taux de syndicalisation chute (seulement 2,5 % en 1900 !). Au congrès de 1899, le Syndicat national nomme Berteau secrétaire général, et sous son impulsion, l'organisation se fait plus réformiste. Guérard lui-même se rend à l'évidence que cette nouvelle ligne est imposée par l'échec de 1898. Guérard est d'ailleurs le représentant des travailleurs des chemins de fer au Conseil supérieur du travail de 1900 à 1909, ce qui témoigne là aussi de son changement de stratégie. Il reste néanmoins engagé dans le syndicalisme et est même nommé secrétaire général de la CGT le 21 avril 1901. Il y est remplacé dès novembre 1901 par Griffuelhes. Suite à cela, il prend ses distances par rapport aux tendances les plus révolutionnaires – s'opposant aux plus enragés du congrès d'Amiens de 1906 – tandis que montent des volontés plus radicales au Syndicat national, que Guérard quitte en 1909, tandis qu'il était de plus en plus pointé comme le symbole des dérives réformistes. Le sabotage est prôné dans la mouvance anarchiste du mouvement ouvrier, mais il est loin de la culture des cheminots. => De 1899 à 1909, ce sont donc les modérés qui dirigent le syndicat. Durant ces années, la question de la grève générale revient parfois sur la table lors des congrès, mais jamais très franchement.

→ C'est au vingtième congrès, celui de mai 1909, que la grève générale revient sur la table, plusieurs groupes étant prêts à s'y engager. Comme en 1898, on en discute dans une réunion secrète ; le débat s'engage nettement entre réformistes et révolutionnaires (c'est au cours de ce congrès que Guérard devient minoritaire). En 1909 est votée la loi Berteaux, qui est source de mécontentements car elle ne prévoit pas la rétroactivité et ne s'applique pas aux compagnies secondaires. + le coût de la vie augmente tandis que les salaires des cheminots restent bas. Lorsque le congrès se réunit à nouveau en avril 1910, c'est donc la grève qui est au cœur des débats. On décide de rencontrer Aristide Briand (nouveau président du Conseil qui a succédé à Clemenceau) avec les directeurs de Compagnies, et d'engager la grève générale si l'entrevue ne conduit à rien.

- *La grève de la thune*

→ Le vendredi 7 octobre 1910, des milliers de cheminots se réunissent à la Bourse du Travail de Paris, pour protester contre les révocations, en particulier celle de Renault, secrétaire du groupe de Paris-Batignolles, renvoyé pour avoir fait publier en juin *Le syndicalisme dans les chemins de fer*. Le lendemain, la Compagnie du Nord annonce que tous ses ouvriers toucheront 5 F par jour au moins (= une thune, d'où le nom du mouvement). Mais la plupart touche déjà plus et ils réclament une augmentation globale de 1 F par jour. Ils décident la grève générale qui débute le mardi 11 octobre, et tachent de répandre l'ordre ; ils sont suivis par Paris. Le mouvement s'étend dans les différentes Compagnies. Certains militants accueillent toutefois moins chaudement la grève.

- ***Briand et la grève générale***

→ Mais depuis juin, le gouvernement a prévu une riposte. Des messages sont interceptés, empêchant, comme en 1898, que les consignes de grève n'arrivent dans certaines régions. Les soldats occupent les postes d'aiguillage, les dépôts, les gares. Briand, qui avait auparavant été « le propagandiste de la grève générale », organise une réunion dans la nuit du 10 au 11 octobre dans son cabinet, avec notamment Barthou, Viviani et Millerand, ces deux derniers ayant été les avocats du Syndicat national. Il ordonne la mobilisation des agents d'État, des Compagnies du PLM, du Paris-Orléans, de l'Est et du Midi. Le comité de grève réagit en appelant à ne pas suivre cette mobilisation forcée. Beaucoup de syndicalistes sont arrêtés, pour divers motifs : on va les chercher jusque dans les locaux de *L'Humanité* où ils avaient trouvé refuge, protégés par Jaurès ; le journal *La Guerre sociale*, proche des syndicalistes, est perquisitionné. Près de 400 cheminots sont arrêtés. La grève commence à fatiguer dès le vendredi 14. Le travail reprend le mardi 18. C'est la Compagnie du Nord qui aura été la plus concernée : 5,7 jours de grève par gréviste, quand la moyenne nationale est de 4,5.

=> Attention : ces grèves sont loin d'être majoritaires. Rapporté aux effectifs des sites atteints, le nombre des grévistes est inférieur au tiers et la durée de la grève ne dépasse pas la semaine. Cet événement confirme la dimension prolétarienne des grèves qui est une caractéristique depuis 50 ans. Il y a eu une rupture avec une transcendance des métiers qui y participent. C'est devant la menace d'une forte répression, engagée déjà avec les révocations des Compagnies la politique du gouvernement, que le comité de grève fait reprendre le travail. Mais la corporation du rail a eu ici conscience de son identité collective. Cela fait dire à l'auteur que « ce mouvement de 1910 est la première grève des cheminots ». p. 77.

Chapitre 2 : Sorties de grèves, sorties de guerre

I. Les années dix

- ***Lendemain de grève***

→ Beaucoup de révocations après la grève par les Compagnies : il y aurait eu un révoqué pour 23 grévistes. C'est surtout Paris et sa banlieue qui sont les plus touchées (dans cette zone, tous les grévistes du Paris-Orléans sont révoqués). Les révoqués sont ciblés par les Compagnies, qui en profitent pour se débarrasser des syndicalistes les plus engagés, ce qui est rentable : on remplace des agents anciens par de nouveaux embauchés moins bien payés, tandis que la révocation dispense la Compagnie de verser une pension de retraite. => Construction mémorielle : pendant quatre ans, jusqu'à la guerre, le mouvement de 1910 est omniprésent et évoqué sans cesse. C'est différent de 1898 : ce n'est plus « nous aurions dû faire », mais « souvenons-nous de nos camarades ».

→ En 1911, vote d'une loi sur les retraites, qui crée les conditions qui ont cours jusqu'à aujourd'hui (chauffeurs et mécaniciens peuvent partir à 50 ans, les autres à 55 ans et 60 ans si on a fait la majorité de sa carrière en bureau). La retraite des cheminots est donc désormais définie par la loi. De ce point de vue, la grève de 1910 est donc un succès, mais qui n'est pas perçu comme tel.

=> Après 1910, Madeleine Rebérioux souligne désormais « une réputation de puissance » du syndicalisme cheminot. Pourtant, les effectifs des syndicats fondent : les révocations ont fait baisser le nombre de syndiqués, les autres craignent quelque peu d'adhérer (mais ces pertes diffèrent en fonction des secteurs géographiques). Le Syndicat national se voit désormais mené par un comité réformiste (les radicaux sont en prison et ont montré leur incapacité. En 1911, une tendance plus radicale et libertaire fait scission du Syndicat national, sous l'égide d'Alexandre Le Guennic, proche de Gustave Hervé. Il fonde la Fédération des transports par voie ferrée. Le statut professionnel

octroyé par l'État aux cheminots pousse le Syndicat national à demander la nationalisation du réseau de chemin de fer dès le congrès de 1912 (le syndicat l'inscrit dans ses statuts).

- ***Faire la guerre***

→ 2 août 1914 : un arrêté du ministre de la Guerre qui enjoint aux Compagnies de mettre à la disposition de l'État l'ensemble des moyens de transports et divise en deux zones un réseau devenu national :

- Celle de l'intérieur sous l'autorité du ministre de la guerre.
- La zone des armées sous l'autorité du commandant en chef.

→ La plupart des travailleurs du rail ont un statut d'affecté spécial et sont mobilisés sur place. On transporte les soldats, les chevaux, mais aussi, ce qui n'était pas vraiment prévu, les réfugiés, les blessés, etc. Cela cause de nombreuses difficultés qui entraînent une « crise des transports » de 1916 à 1917. On demande de réintégrer les révoqués de 1910 : très peu le seront dans les faits (beaucoup de dirigeants ferroviaires sont réticents à réintégrer des leaders syndicats au prétexte de l'Union sacrée. La guerre induit également l'arrivée en force sur les sites ferroviaires comme dans les usines, des femmes. Sur l'ensemble des réseaux, elles passent de 30 000 en 1914 à 50 000 en 1919. Dans les ateliers, elles peuvent être placées aux tâches les plus dures, comme la chaudronnerie. Après un accueil mitigé, sur fond de misogynie, les syndicats finissent par plutôt bien accueillir ces femmes : ce qui se joue, c'est la reconnaissance durant le conflit de ces dernières, comme appartenant à la classe ouvrière, mieux, à la corporation. => Les « cheminotes ».

=> « Dans l'entre-deux-guerres, les cheminots souffriront de la réputation de planqués que l'affectation spéciale leur a forgée » (p. 91). Cette représentation est pourtant assez éloignée de la réalité, puisque leur affectation spéciale a pu les amener dans la zone des armées, et des milliers ont été tués. On notera aussi l'importance des associations de cheminots anciens combattants après le conflit (des monuments aux morts dans les gares : la corporation est associée au culte patriotique).

- ***Le syndicalisme de guerre***

→ Les syndicats perdent *grosso modo* des adhérents jusqu'en 1916 et en gagnent de nouveaux ensuite. L'explosion du syndicalisme au cours du conflit est un des effets de cette fameuse crise des transports. La grande affaire qui occupe les syndicats à l'époque est celle de la fusion organisationnelle. Cela aboutit lors du congrès interfédéral des 27 et 28 janvier 1917 qui se tient au siège de la CGT : création de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat. Bidegaray en devient le premier secrétaire général. Hausse de la syndicalisation : passe du quart de la corporation en 1917 à la moitié en 1918. La Fédération nationale devient prédominante dans la CGT : en 1913, 5,6 % des adhérents à la CGT étaient des cheminots ; on passe à près du tiers entre 1916 et 1918. Cela entraîne selon Georges Ribeill l'émergence de la figure du syndiqué, cet adhérent qui ne milite pas et se contente de suivre le mouvement ; certains y voient une dénaturation du syndicalisme. Enfin, la guerre et la crise des transports conforte les cheminots syndiqués dans leur demande de nationalisation (Bidegaray la revendique de nouveau en 1918).

- ***Faire grève pendant la guerre***

→ L'action collective est malaisée. Les cheminots, affectés spéciaux, risquent à la moindre incartade de se retrouver sur le front. Exemple d'un ouvrier du dépôt de Laon qui fait parvenir une protestation collective sur les conditions de couchage des ouvriers au service de contrôle de la main-d'œuvre du ministère des Travaux publics. Il récolte en retour la levée de son affectation spéciale et écope de deux semaines de prison. Les travailleurs du rail restent donc plutôt à l'écart de

ces mouvements sociaux durant ces années. Mais les femmes, qui elles ne risquent pas d'être envoyées au front, se mettent en grève à partir de 1917 : ces « luttes ouvrières sont, d'abord, des luttes d'ouvrières » (p. 96). Des cheminotes se mettent en grève fin mai 1917. Elles obtiennent une hausse de « l'indemnité de cherté de la vie » et se remettent au travail. Les ouvriers des ateliers se mettent quant à eux en grève tardivement, en novembre 1918, et obtiennent une hausse de cette même « indemnité de cherté de la vie ». => Une appropriation de l'idée de nation par la classe ouvrière en France après la guerre, très forte notamment chez les cheminots.

- *Lendemain de guerre*

→ La croissance des effectifs des syndicats continue après la guerre. La Fédération atteint 340 000 adhérents en 1920, en sachant que les cheminots sont alors environ 400 000 en tout. Principale caractéristique : division entre une tendance révolutionnaire et la majorité de l'organisation, plus réformiste, autour de Bidegaray. La figure qui émerge parmi les révolutionnaires est Monmousseau. Côté syndicalisme chrétien : création du Syndicat professionnel des cheminots de France en 1918. Il s'affilie à la CFTC, créée en 1920 et devient la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France et des colonies. On craint un soulèvement, du fait du contexte européen, le 1er mai 1919. Clemenceau fait voter dans la hâte, pour tenter de prévenir ce 1er mai, la journée de 8h et une hausse de 25 % du salaire horaire. Mais dans les grandes villes, les cortèges de manifestants sont tout de même imposants le 1er mai, et malgré les consignes de Bidegaray qui demande aux cheminots de ne pas y participer, ils sont nombreux à battre le pavé. Des grèves, voire des affrontements vs les forces de police comme à Vaugirard éclatent en juin 1919. Les révolutionnaires, en particulier Monmousseau, s'opposent fortement à la modération de Bidegaray et réclament un passage à l'action. => Après la guerre, la hiérarchie syndicale ne peut plus se permettre de s'imposer de la même façon qu'auparavant. En 1898, comme l'explique François Caron, les travailleurs du rail ne font pas grève car cela n'est fait pas du tout partie de leur culture. En 1920, la culture cheminote a tant été éprouvée par la guerre qu'elle ne peut plus empêcher un mouvement gréviste.

II. L'année vingt

- *Janvier*

→ Les ouvriers de Périgueux demandent à quitter leur poste cinq minutes plus tôt (on avait promis l'installation d'un nombre suffisant de lavabos, ce qui tarde à être fait). Certains militants de ces cinq minutes sont révoqués, ce qui ouvre une grève : on promet qu'il n'y aura pas de révocations, seulement des mises à pied temporaires. Les ouvriers de Périgueux, eux, réclament qu'aucune sanction ne soit donnée. Alexandre Millerand, qui vient d'être nommé Président du Conseil, n'est pas enthousiaste à l'idée d'affronter un mouvement social et ordonne donc aux Compagnies de suspendre les sanctions.

- *Février*

→ Jean-Baptiste Campanaud, ouvrier des ateliers du PLM, mais aussi syndicaliste très engagé, demande un congé pour se rendre à une réunion de l'Union syndicale du PLM à Dijon. La Compagnie refuse, mais il s'y rend tout de même. Il est sanctionné, ce qui entraîne une grève de 1500 cheminots de Villeneuve. Le mouvement s'étend alors considérablement sur le PLM. Le tout se transforme en mouvement de revendications traditionnelles (hausse des salaires, etc.). Les Compagnies finissent par céder, et suite à une intervention de Millerand elles abandonnent toute sanction, et la grève est levée.

- *Mars-avril*

→ Si les Compagnies rechignent quelque peu à l'idée de réintégrer tout le monde sans sanction (certains auraient bien vu une entreprise d'épuration comme après 1910), partout, le retour des cheminots au travail se fait dans la pagaille. Certains grévistes minoritaires sont toutefois peu satisfaits de l'issue du mouvement de février : selon eux, il a été arrêté alors qu'ils auraient pu obtenir bien plus. Dès lors, ils voient une défaite en filigrane de cette victoire affichée. Leur vision commence à gagner du terrain et est de plus en plus en adéquation avec les sentiments des travailleurs du rail. C'est pourquoi ces minoritaires vont finir par dominer : Monmousseau reprend le thème de la « victoire de la honte » lors du congrès d'avril, qui voit ces militants plus radicaux gagner du terrain et même devenir majoritaires dans certains réseaux, notamment ceux de l'État et du PLM. Lors du congrès d'avril, on décide également que le 1er mai 1920 qui arrive, sera le jour de la Révolution qui n'avait pas pu avoir lieu un an plus tôt. La grève générale de la corporation est votée pour ce jour-là, et ce « en accord avec la CGT », détail qui fait dire à l'auteur que cette grève est donc plus générale que corporative.

- *Mai*

→ Les motifs (des prétextes ?) sont toujours les mêmes : reconnaissance du droit syndical, nationalisation... Le 1er mai est donc le théâtre d'une grève des cheminots, des manifestations se déroulent dans tout le pays, souvent violentes (2 morts à Paris). Le 5 mai, répression de la part des autorités publiques et des réseaux. Apogée du mouvement le samedi 8 mai, avec des travailleurs d'autres secteurs qui viennent joindre leurs forces, à l'appelle de la CGT. Le lendemain Millerand annonce la décision du Conseil des ministres de poursuivre la CGT et envisage son éventuelle dissolution. Les Compagnies ferment des ateliers le 17 mai. Le 19, on commence à discuter d'une reprise du travail à la CGT. La Fédération, de son côté, ne lève aucunement son ordre de grève, mais le travail reprend peu à peu ici ou là. Monmousseau est arrêté le 19 mai. => On est dans une époque où « c'est l'inscription au martyrologue qui donne aux participants de la geste cheminote la légitimité » (p. 121). Une autre image du militant se forge, qui tire sa légitimité de l'épreuve du feu social (cf Monmousseau).

III. Paix sociales

- *Statut et rationalisation*

→ Grande affaire des cheminots après la guerre (et après la grève) : le statut. On demande évidemment encore la nationalisation, mais aussi une échelle de traitement et un statut du personnel qui concerneraient l'ensemble des travailleurs du chemin de fer. La grande grève de 1920 permet l'obtention d'un statut (sécurité de l'emploi, délégués du personnel, 15 jours de congés payés). Mise en place des techniques de rationalisation de la production dans les ateliers. En vogue dans le secteur privé à cette époque, elle met du temps à devenir efficiente dans le cas du rail (il faut attendre la machine à traction diesel). Le pointage est instauré au même moment dans un certain nombre d'ateliers. Chez les syndicats, la CGTU critique l'OST, tandis que la CGT y voit une possibilité d'amélioration des conditions de vie des travailleurs.

- *Scission et réunification*

→ Les dissensions continuent, voire s'accroissent après la grève de 1920. La Fédération opère une scission :

- La partie menée par Adolphe Montagne reste à la CGT.
- La partie menée par Pierre Sémard rejoint la nouvelle CGTU.

=> L'histoire des deux organisations se poursuit entre disputes véhémentes et rabibochages.

→ Monmousseau devient secrétaire général de la CGTU en 1922 et le reste près de 10 ans. Il adhère au Parti communiste en 1925 (après hésitations) et est élu député de Noisy-le-Sec à la Chambre du Front populaire. De fortes tensions entre communistes et anarchistes marquent le syndicat, de sorte qu'en 1924 des militants libertaires se séparent de la CGTU pour fonder une Fédération autonome des cheminots, plus ou moins anarcho-syndicaliste. Dès 1934, le *Komintern* encourage les démarches d'unité. Les deux syndicats s'engagent donc en partie sur cette voie, en particulier sous l'impulsion de Pierre Sémard de la CGTU. Mais il faut plutôt insister sur l'idée d'une « dynamique de réunification » : idée que les CGTU et CGT sont « voisines », les militants se côtoient et combattent les mêmes personnes... Tournant du 6 février 1934 : les deux syndicats se retrouvent dans un combat commun. Durant l'année 1935, l'unité se fait peu à peu dans les syndicats et dans les unions. Puis, lors du congrès du 9 et 10 décembre, l'ex-confédéré Jarrigion et l'ex-unitaire Sémard deviennent secrétaires généraux de la nouvelle Fédération des cheminots. Il reste d'autres mouvements à côté, notamment la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, affiliée à la CFDT.

- *Il faut savoir ne pas faire grève*

→ Dès la fin du printemps 1920 s'ouvre une période de plus de deux décennies caractérisée par une absence de lutte sociale. Les cheminots préfèrent désormais s'abstenir de faire grève. La première fois qu'une grève est envisagée sérieusement, c'est après le 6 février 1934 ; mais du côté des cheminots, elle est surtout symbolique. Après 1936 et les accords de Matignon, les leaders syndicaux de toutes tendances interviennent, se félicitant des grandes avancées. Le discours = « Il faut savoir ne pas commencer une grève » (p. 145). On présente la grève comme dangereuse pour le Front populaire et localement, les militants font leur possible pour que les cheminots ne se lancent pas dans le mouvement.

- *Illusions perdues*

→ La nationalisation se révèle comme une nécessité sous le Front populaire. Création de la SNCF en 1937 (les anciennes Compagnies ont 49 % du capital, provoquant la colère des syndicalistes). Croissance syndicale globale à partir de 1936. 7 travailleurs sur rail sur 10 sont alors à la CGT. Avec la fin des Compagnies, le rapport de force s'établit plus directement avec l'État. En novembre 1938, Paul Reynaud, ministre des finances de Daladier, prend une série de décrets-lois qui remettent en cause les acquis de 1936. La CGT appelle à la grève, suivie par les cheminots (on remet en cause leur semaine de 5 jours) ; il y a des manifestations, la troupe occupe les gares, les ateliers et les dépôts. C'est une défaite cheminote, la répression gouvernementale est féroce et les sanctions nombreuses. La Fédération est vaincue et le nombre d'adhérents chute en 1939.