

## Les Faits de la Grève

---

Si le public commençait à douter de la possibilité d'une grève des chemins de fer, indéfiniment remise, par contre, sur tous les réseaux, le mécontentement des cheminots grandissait. Sur le Nord surtout, les militants des groupes étaient unanimes à dire que les travailleurs ne voulaient plus attendre.

Les Compagnies inondaient la presse de communiqués sur les améliorations qu'elles accordaient. Mais ces concessions étaient trop dérisoires pour ne pas produire l'impression contraire à celle qu'on en attendait. Pour les cheminots, elles constituaient autant de désillusions. Quoi ! c'était cela simplement qu'on leur donnait, malgré la preuve faite de l'insuffisance avérée de leurs salaires.

Le plus petit incident, un rien pouvait déclencher l'orage. Cet incident, cette manifestation de désillusion allait se produire à Paris-Nord, le samedi 8 octobre. La grève éclatait chez les ouvriers des ateliers et chez les cokeries du dépôt de la Chapelle ; elle s'étendait le même jour au dépôt de la plaine. C'est elle qui allait déclencher le mouvement sur tout le réseau du Nord, d'abord, sur les autres réseaux par la suite.

Plus loin, *Un vieux cheminot du Nord* relate le mouvement de son réseau. Je me bornerai à rappeler brièvement, les faits essentiels qui provoquèrent la grève des ateliers de Paris-Nord.

Aux dépôts, il n'était possible de sortir une journée normale qu'à coup d'heures supplémentaires ; la suppression

de celles-ci fut demandée avec une augmentation de salaire correspondante.

Les heures supplémentaires furent supprimées à partir du mois de mai, mais en fait d'augmentation, la Compagnie ne voulut accorder que 25 ou 50 centimes. Naturellement, le mécontentement fut grand. Une délégation alla réclamer une augmentation de 1 fr. 50 et de 1 franc. C'est la réponse à ces revendications qui fut connue le matin du 8 octobre. La Compagnie accordait le minimum de 5 francs pour les ouvriers qui ne l'avaient pas, mais les ouvriers de métier comme les chaudronniers, les ajusteurs, les monteurs n'obtenaient rien ou presque rien ; 3 0/0 seulement obtenaient 25 centimes.

La grève éclatait dès l'après-midi. Depuis plusieurs jours d'ailleurs, une tracasserie de l'administration avait indisposé le personnel. A la rentrée au dépôt chaque ouvrier doit déposer un jeton de présence ; jusque-là trois minutes de tolérance étaient accordées. Brusquement, elles sont supprimées et des ouvriers se voient enlever une demi-heure de travail. Si l'on ajoute à cela l'impression produite par les actes et les déclarations du nouvel ingénieur du matériel et de la traction, M. Asselin, succédant à M. Dubousquet, on peut se faire une idée de l'atmosphère morale dans laquelle tomba le refus de la Compagnie. M. Asselin est le type du bonhomme jésuite, de l'ingénieur qui croirait déchoir en discutant avec une délégation ouvrière. N'avait-il pas levé les bras et gémi quand la délégation venue au sujet de la grève de Tergnier lui avait dit qu'il serait utile à l'avenir de discuter contradictoirement toutes les réclamations : « Oh ! mon Dieu ! en quel siècle vivons-nous ! »

Le triste siècle où nous vivons aura donné à M. Asselin le spectacle d'une grève complète de son réseau ; c'est là un événement ; il devrait remercier le ciel de l'avoir mis aux premières loges.

Nous sommes au samedi 8. Le dimanche 9, les secrétaires des principaux groupes du réseau examinent la situation et prennent secrètement des dispositions pour la généralisation de la grève sur le Nord. Le lundi 10, pas

une rentrée aux dépôts de la Chapelle et de la Plaine ! Briand a envoyé son équipe de jaunes — le fameux 5<sup>e</sup> génie — pour charger les machines.

Aux meetings du soir, à la Bourse du Travail, la grève du réseau du Nord est acclamée et l'ordre du jour suivant adopté :

Les agents de l'exploitation, du matériel et de la traction, voies et travaux, de la région parisienne, salariés de la Compagnie du Nord, réunis à la Bourse du Travail, salle des Grèves, le 10 octobre 1910 ;

Après avoir entendu les explications des militants du groupe Paris-Nord sur la situation faite par la grève des dépôts de la Chapelle et de la Plaine ;

Après les démarches faites auprès des sections les plus importantes du Syndicat national et de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, dans la journée du dimanche 9 octobre ;

Après le compte rendu de la décision prise en assemblée des secrétaires des groupes du réseau du Nord le 11 septembre ;

L'assemblée reconnaît que toutes les démarches utiles, toutes de conciliation, faites depuis fort longtemps tant près des chefs de service qu'auprès de la haute direction, par le Syndicat national et la Fédération des mécaniciens et chauffeurs sur le réseau Nord, n'ont apporté à la situation morale et matérielle des employés aucune amélioration ;

Egalement, l'assemblée reconnaît la force d'inertie des pouvoirs publics constitués en ce qui concerne les revendications suivantes :

1<sup>o</sup> *Augmentation générale du salaire pour tout le personnel, afin de combattre la cherté des vivres, dont souffrent indistinctement tous les travailleurs ;*

2<sup>o</sup> *Effet rétroactif de la loi des retraites du 11 juillet 1909 ;*

3<sup>o</sup> *Réglementation du travail ;*

4<sup>o</sup> *Application du repos hebdomadaire dont sont privés encore bon nombre d'agents ;*

5<sup>o</sup> *Commissionnement au mois, de tout le personnel, avec un minimum annuel de 1.850 francs pour les manœuvres et emplois similaires.*

Après la grève de Tergnier, les incidents de Calais, suivis de la révocation injuste du secrétaire de ce groupe, et à l'heure présente, la grève des dépôts de la Chapelle et de la Plaine, l'assemblée estime que les cheminots du Nord ne peuvent attendre plus long-

temps et déclare la grève immédiatement pour Paris, avec la volonté bien arrêtée de ne rentrer qu'après satisfaction complète, sans révocation, et avec les journées de grève payées ;

*Ils feront la grève à outrance, même si le comité central de grève du Syndicat national et de la Fédération générale estimait nécessaire de localiser la grève sur le réseau Nord ;*

*Dans ce cas, l'assemblée déclare qu'ayant la volonté de vaincre, ils obtiendront satisfaction. Malgré cela, ils recommenceront la lutte sur l'ordre du comité central de grève pour un mouvement de grève générale sur tous les réseaux ;*

Ils s'engagent à faire grève le plus calmement possible et à dédaigner toutes les provocations gouvernementales et patronales. Mais ils déclarent d'avance qu'ils refuseront d'obtempérer à l'ordre de mobilisation qui doit être considéré comme illégal, puisque la loi ne prévoit la mobilisation des employés techniques des chemins de fer que, pour le transport des troupes, du matériel et des subsistances de guerre.

Dès que la décision est connue, le service s'arrête brusquement. Les trains de marchandises partant de Paris à minuit 8 et minuit 15 sur Lens et Creil ne peuvent partir. A 1 heure du matin, la gare du Nord est occupée militairement. Les journaux du matin apprennent l'événement à la population parisienne ; ils annoncent qu'à Amiens les cheminots ont tenu une réunion la veille au soir, qu'à Tergnier la voie est coupée et que depuis 1 heure et demie du matin les trains ne peuvent plus passer et sont obligés de s'arrêter à Saint-Quentin.

Au milieu des nouvelles de la presse, il est des déclarations qui détonnent étrangement. De Toulouse où il se trouve, Niel a éprouvé le besoin de téléphoner au *Matin* (1) :

La grève actuelle, quoique étendue à tout le réseau, n'est en somme qu'une grève partielle, tant que l'ordre de grève générale ne sera pas parvenu à tous les réseaux.

S'inspirant du même intérêt général, le *Syndicat national voudra-t-il inviter le réseau du Nord à reprendre le travail jusqu'au mouvement d'ensemble ? Et le réseau du Nord voudra-t-il com-*

(1) *Matin* du mardi 11 octobre.

*prendre la discipline syndicale comme la comprennent ses groupes de Calais et de Tergnier ?*

Je suis à peu près sûr du succès de nos camarades du Nord. Le seul souhait que je formule, c'est que leur mouvement ne puisse nuire au succès de leurs camarades des autres réseaux, lorsque ceux-ci, choisissant leur heure comme l'a choisie le Nord, jugeront utile de cesser le travail.

De quoi se mêle donc le Secrétaire administratif de l'Est, loin de la bataille, sans renseignements sur les causes et les conditions du mouvement ?

Sur cent-cinquante trains qui quittent tous les matins la gare du Nord, il en part tout au plus quatorze, mais la plupart ne doivent de partir qu'au désir des mécaniciens de rejoindre leurs dépôts et leurs familles.

Un journaliste de la *Presse* qui demande à un mécanicien prêt à partir s'il désapprouve la grève obtient cette réponse :

— Du tout, mais je suis du dépôt de Creil. Vous ne voulez pas tout de même que je reste à Paris alors qu'il n'y a plus de trains.

Je compte me conformer aux ordres du comité, mais à Creil, dans ma section.

Voilà pourquoi, mon chauffeur et moi, nous nous sommes présentés pour prendre le travail réglementaire.

Nous nous chauffons un train spécial, quoi ! Arrivée à Creil, la machine ira au dépôt.

Voici des impressions de voyageur de banlieue donnant une physionomie exacte des incidents de cette matinée du mardi (1) :

Vers huit heures moins un quart, je suis parti, comme de coutume, de chez moi. A peine avais-je fait quelques pas que, de tous côtés, on m'arrête. Ce sont des employés du Nord, chefs de bureau ou sous-chefs, mes compagnons habituels de voyage, qui me dissuadent d'aller à la gare. « C'est la grève ; aucun train n'est encore arrivé. Pas de journaux. Nous nous faisons conduire à Paris en auto. » Malheureusement, les autos disponibles sont rares. Il n'y a place pour moi sur aucune des trois voitures

(1) *Temps*, mercredi 12 octobre. (Le *Temps* paraît à Paris à 5 heures du soir ; il porte la date du lendemain.)

attendues. Je fais la grimace et je descends mélancoliquement vers la gare, pour bien m'assurer que tout service est interrompu.

Là, une surprise m'attend. Les journaux viennent d'arriver. Le train de huit heures, à l'heure exacte, entre en gare. On s'y engouffre, le coup de sifflet du départ retentit, et nous voilà en route.

Jusqu'à Ermont, c'est la vitesse habituelle; mais à partir de là, l'allure du train est plus lente. Le ralentissement devient un arrêt à Enghien, où nous embarquons de cent cinquante à deux cents voyageurs. A partir de Saint-Denis, la vitesse diminue encore. Dans la plaine du Landy, d'où nous apercevons à courte distance les fortifs, c'est l'arrêt complet. On se penche à la portière, et l'on regarde.

Sur les voies, dont le réseau compliqué s'enchevêtre à droite et à gauche, les trains de banlieue venus de Persan-Beaumont, de Chantilly, de Crépy-en-Valois, de toutes les directions, s'accumulent. D'un train à l'autre, on se reconnaît, on s'envoie des saluts, des brocards. Sous le soleil, qui éclaire de gais rayons toute la scène, on prend son mal en patience. De temps à autre, les mécaniciens, énervés, sifflent au disque. « Inutile de vous époumonner, fait un terrassier qui traverse la voie, tous les fils d'aiguillage sont coupés. »

La nouvelle aussitôt se répand, et de tous les trains, brusquement, dégringolent des milliers de voyageurs. A travers les sinuosités de la voie, la longue file, comme le fameux serpent de mer de la baie d'Along, déroule lentement ses anneaux.

Et voilà, tout d'un coup, que les trains abandonnés, incités sans doute par l'exemple, se remettent en marche. Vexés de se voir dépassés, les piétons se ruent à l'assaut, grimpent sur les marchepieds, s'accrochent aux barres d'appui, mais, deux cents mètres plus loin, nouvel arrêt qui, cette fois, semble définitif.

Des wagons, arrêtés en face des ateliers, d'où le signal de la grève est parti, on regarde les ouvriers qui, de l'autre côté de la barrière, sous l'œil des coloniaux et des soldats du génie, vont et viennent, en lançant des coups d'œil narquois du côté des trains en panne.

Un dernier coup de sifflet, un effort nouveau de la machine, suivi d'un arrêt nouveau. C'est le troisième. Nous avons quarante minutes de retard. Qui sait à quelle heure nous entrerons en gare ? Nous sommes à Nord-Ceinture. N'attendons pas davantage et flons.

Tout le monde s'est fait le même raisonnement, et l'exode recommence. Nous grimpons l'escalier de la gare et nous débar-

quons sur le pont de la rue Ordener. L'entrée de la petite gare est gardée par un municipal et un agent de police. Sur le trottoir, des groupes compacts de grévistes se payent la tête des bons voyageurs, des voyageuses surtout, qui sont en nombre, et dont les toilettes d'été, encore fraîches, font sensation dans ce quartier ouvrier.

A 11 h. 20, la gare du Nord est définitivement « embouteillée ». Toutes les voies sont obstruées. Les quelques



La gare du Nord interdite.

trains de banlieue qui arrivent sont obligés de s'arrêter au pont Marcadet. La Compagnie n'a pas d'autre ressource que de faire évacuer la gare et d'afficher qu'elle est fermée.

D'un bout à l'autre, le réseau a fait grève avec une soudaineté et avec un ensemble admirables.

Cette première impression de force, elle est l'œuvre en grande partie de la solidarité des mécaniciens et chauffeurs. Et Toffin, le secrétaire de la Fédération, s'en réjouit fièrement à la réunion matinale, salle Perrot :

Le mouvement actuel, n'est pas celui que nous avons prévu. Nous voulions un mouvement général s'étendant à tous les

réseaux. Mais les événements ne nous ont pas permis d'attendre, nous forçant à « déclancher le Nord ».

Quand, au Syndicat national, on parlait d'une grève des chemins de fer, on disait : « Il faudrait que les mécaniciens et chauffeurs marchent. » Eh bien, les mécaniciens et chauffeurs ont marché. Pour ne parler que du dépôt de la Chapelle, sur sept cents mécaniciens et chauffeurs, il n'y en a que douze qui travaillent. S'il ne s'agit que de nous pour obtenir satisfaction, nous l'obtiendrons. Si les camarades des autres réseaux suivaient, nous ferions, entendez-moi bien, ce que nous voudrions.

Vous savez que pour faire une concession à nos camarades réformistes du Syndicat national, nous avons accepté que l'on fit auprès de M. Briand une démarche. Vous en avez connu le résultat. La déclaration de M. Briand voulait dire : « Je ne puis pas forcer les compagnies à discuter avec vous, mais je peux vous forcer à travailler. »

Aujourd'hui, nous répondons : « Nous travaillerons quand nous voudrons. Ce n'est ni le gouvernement ni la compagnie qui nous feront reprendre le travail si nous n'obtenons pas satisfaction. »

Toffin avait l'honneur de la première révocation. Elle était annoncée pendant l'après-midi. Peu après, en apprenant que le Conseil des Ministres avait décidé non seulement de faire occuper militairement, tant à Paris que sur le réseau, les points essentiels de la voie, mais encore de mobiliser les cheminots du Nord pour une période de 21 jours. Cette grève, proclamait Briand, n'est pas un mouvement professionnel, mais un mouvement insurrectionnel et révolutionnaire.

Les cheminots des autres réseaux ne pouvaient plus hésiter. Dans la soirée, au meeting de la rue Pouchet, 8.000 agents de l'Ouest-Etat acclamaient la grève.

Dans la nuit du mardi au mercredi, le Comité central de grève décidait la généralisation du mouvement et l'annonçait par l'ordre du jour suivant :

Le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies porte à la connaissance des cheminots de tous les réseaux que la grève est complète sur le réseau du Nord.

Il leur fait savoir aussi que, depuis ce moment, le camarade Toffin, président de la Fédération, a été révoqué ;

Que le gouvernement a communiqué à la presse des notes qui constituent des menaces d'arbitraire et d'illégalité à l'encontre des travailleurs des chemins de fer réclamant leurs droits.

En présence de cette situation, le Syndicat national décide de faire appel à tous les réseaux pour réaliser immédiatement la grève générale.

En conséquence, tous les réseaux sont invités à mettre à exécution, dans le plus bref délai et aussitôt que cette communication leur parviendra, les mesures indispensables à la réussite du mouvement.

Pour le Comité central de grève et par ordre :

*Le secrétaire, Albert LEMOINE.*

*Le président de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, TOFFIN.*



*D'après l'illustration.*

*Le grand hall de la gare du Nord, mardi soir 11 octobre.*

Dès le mercredi matin, la grève est effective sur l'Ouest. Les mécaniciens ne se présentent pas. Il arrive quelques rares trains de banlieue, bondés de voyageurs. Mais à 7 heures, la gare Saint-Lazare doit fermer ses portes. Il en est de même de la gare des Invalides. Sur le réseau Ouest, la grève est à peu près complète.

Que vont faire les autres réseaux ? On annonce que les mécaniciens du P.-L.-M. abandonneront le travail dans la soirée. Les nouvelles de l'Est sont moins bonnes. Une réunion des mécaniciens de l'Est n'a pu prendre de décision et s'est renvoyée au lendemain.

Que vont faire les Compagnies ? Pousser le Gouvernement. « Notre personnel est formé de braves gens. La grève est le fait de quelques meneurs. Coffrez-les ! »

Tout naturellement, le Briand des Pereire et le Mille- rand de l'Ouenza obéissent. Ils font annoncer que vingt- et-un mandats d'arrêt sont lancés. Pour quel motif ? En vertu de quelle loi ? Pour quel acte illégal ou quel crime ? Il s'agit bien de cela. On veut briser l'élan et tuer la grève ; cela seul importe. Il ne s'agit pas en l'occasion d'un capitaine juif et millionnaire, mais de vulgaires tra- vailleurs. En dehors des milieux ouvriers, personne, on le sait d'avance, n'élèvera une protestation contre ces arrestations illégales, contre ces emprisonnements illé- gaux.

En 1906, lorsque Clemenceau voulut terminer la grève des mineurs du Pas-de-Calais, il n'employa pas d'autres moyens. Un beau matin, nous fûmes arrêtés à une tren- taine à Lens, Avion et les environs. Briand était ministre à l'époque ; il connaît le coup. Il ne va pas hésiter à le rééditer.

Il faut convenir que le Comité de grève lui facilita la besogne. Des gens habiles ont manœuvré. Jamais, disen- ils, Briand n'osera vous faire arrêter à l'*Humanité*, dans les bureaux de ce journal dont il fut un des fondateurs. Et de là vous pourrez continuer à diriger la grève.

S'il pousse le cynisme jusqu'à vous y faire arrêter quand même, avec quel éclat apparaîtra sa trahison. Vous voyez-vous arrêtés dans le fauteuil où il s'asseyait naguère, autour de la table sur laquelle il travaillait ? Ce sera un beau tour à jouer dont l'univers rira.

Et nos camarades du Comité de grève se laissèrent séduire par l'idée de la belle « blague » à faire, sans voir les grosses conséquences qui allaient en découler, sans voir davantage les mobiles de leurs malins inspireurs.

Ce que voulait l'*Humanité*, c'était apparaître comme le centre et comme l'âme de la grève des cheminots.

Le centre de la grève devait être, camarades du pre- mier Comité de grève, le 20 de la rue Notre-Dame-de- Nazareth, le siège de votre Syndicat. L'âme de votre grève, elle devait être en vous, parmi les organisations des che-



Le hall de la gare Saint-Lazare, à 11 h. du matin, le 12 octobre.

minots et non en dehors de vous, parmi les anciens amis de Briand et de Millerand.

Dans dix ans, éprouverez-vous aussi le désir d'aller vous faire arrêter 16, rue du Croissant, dans le fauteuil et autour de la table de tel ou tel qui seront les ministres de l'heure et prendront, contre les cheminots en grève, des mesures semblables à celles de Briand et de Mille- rand ?

Le jeudi matin 13, l'*Humanité* portait en manchette *Monsieur Briand, à vos ordres !* et publiait ce communiqué du Comité de grève :

1° Le comité de grève décide que les camarades menacés d'arrestation se tiendront à la disposition de M. Briand, dès l'heure légale des arrestations, dans les locaux de *l'Humanité*;

2° Le comité de grève prévient les cheminots que toutes les dispositions sont prises pour assurer la direction de la grève par le remplacement des camarades arrêtés si M. Briand donne suite à ses projets;

3° Le comité de grève se félicite de constater que sur tous les réseaux son appel a été entendu.

A tous les cheminots, à tous les serfs de la voie ferrée, nous crions : Courage, nous serons vainqueurs. De notre fermeté dépend notre avenir. Vive la grève !

Pour le comité de grève :

*Le secrétaire, LEMOINE.*

Briand n'hésite pas à envoyer ses policiers dans les bureaux de *l'Humanité*. Qu'est-ce que ça peut bien lui faire qu'on rappelle la part qu'il prit à la fondation de ce journal ? Le cynique larbin des puissances d'argent n'est pas embarrassé par son passé.



A. LEMOINE

Hamard et Lépine s'amènent avec leurs mandats d'arrêt. Il y a là, outre les cheminots, la rédaction de *l'Humanité*, la fine fleur des députés socialistes et des camarades de la *Guerre Sociale*. Ah ! vous autres, camarades de la *Guerre*, que fichez-vous là, si ce n'était pour engager les cheminots à rentrer chez

eux, ou bien chez des amis sûrs, ou bien encore à leur siège syndical ?

Les vingt-et-une arrestations annoncées se réduisirent à cinq, Challeix ayant eu la veine de bénéficier d'une mauvaise orthographe du mandat d'arrêt. Les policiers emmenèrent Lemoine, Renault, Brandouy, Le Guennic et Toffin. C'était la première charrette.

Tout d'abord le Gouvernement avait eu l'intention d'arrêter nos camarades pour *complot contre la sûreté inté-*

*rieure de l'Etat*. Mais il avait renoncé à cette procédure trop compliquée qui entraîne la réunion de la Haute-Cour. Voyez-vous le Sénat réuni en Cour de justice pour poursuivre les cheminots coupables du crime affreux d'avoir réclamé à leurs Compagnies un salaire de cent sous ?

Le Gouvernement s'était rabattu sur l'article 16 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de fer :

Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion. S'il y a eu homicide ou blessure, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

Cet article est complété par les articles 17 et 20 dont voici le texte :

ART. 17. — Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction du chemin de fer. Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs par la peine des travaux forcés à perpétuité.

ART. 20. — Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

En quoi, de quelle manière, comment ces articles de loi sont-ils applicables aux camarades arrêtés ? Sur quoi peut bien s'appuyer le Parquet pour prétendre qu'ils ont « détruit ou dérangé la voie de fer » ?

Il est bien question de légalité. Le Gouvernement a des gendarmes et des juges. Il les met au service des Compagnies, de même qu'il va leur donner des agents en mobilisant le personnel de tous les réseaux.

## JOURNÉES INDÉCISES

Voici trois journées de passées, dont deux vraiment belles. Le mardi, arrêt du Nord. Le mercredi, arrêt de l'Ouest.

Le jeudi, c'est l'arrestation des principaux militants du Comité de grève à l'*Humanité*. C'est aussi à partir de ce moment que la grève va marquer le pas.

Certes, le Nord et l'Ouest tiennent bon. Mais ils attendent la mise en branle des autres réseaux. Ils sont d'autant plus pressés qu'on leur a trop dit qu'une grève des Chemins de fer ne pourrait pas durer plus de deux jours.

Que font les autres réseaux ? Pourquoi ne marchent-ils pas tout de suite ? Qu'attend le réseau de l'Est qui faisait sonner si haut dans les Congrès de cheminots sa forte organisation ? Qu'attend le P.-L.-M. qui avait multiplié les manifestations en faveur de la « thune » ? Le P.-O. ? On sait qu'il ne compte pas beaucoup de syndiqués et l'on n'a pas grand espoir en lui. Mais les autres ?

Pourtant il s'agit de faire vite. Dans la soirée de jeudi de nouvelles arrestations, celles de Bidegarray, Quiévrain, Escabasse sont opérées. Celles aussi d'Almeryda et de Merle, de la *Guerre Sociale*.

Que fait le deuxième Comité de grève qui a comme secrétaires Grandvallet, de l'Est, et Communay, du P.-L.-M. ? Ces deux réseaux vont-ils marcher ou bien va-t-on voir le mouvement dirigé par des hommes dont les réseaux ne marchent pas ?

Et la C. G. T., il est de son devoir d'intervenir maintenant que le scandale des arrestations s'est accompli ? Le deuxième Comité de grève lui demande de laisser au mouvement son caractère strictement corporatif. La C. G. T. n'a qu'à s'incliner et à apporter l'aide qu'on voudra lui demander. Des conseils ? L'appui et le concours de ses militants ?

Le Comité de grève n'a pas besoin de conseils ni de conseillers. Le citoyen Communay a bien voulu reconnaître, dans un article de *Terre Libre* (1), que Pierre

(1) *Terre Libre*, numéro du 1<sup>er</sup> novembre.

Renaudel, administrateur de l'*Humanité*, et Albert Thomas, député socialiste, leur faisaient l'honneur de « présences fréquentes ». Il aurait pu ajouter que rien ne se décidait ni ne se rédigeait sans eux, et qu'ils avaient droit à un accueil sensiblement différent de celui qui était réservé au secrétaire de la C. G. T.

Le Comité de grève frappait à d'autres portes que la C. G. T. pour avoir des orateurs. Il trouvait un biais pour



Voyageurs dont le train s'est arrêté au tunnel des Baignolles et qui rejoignent à pied la gare Saint-Lazare.

appeler les élus socialistes dans les réunions. Un matin, il appelle devant lui Bidamant : « Nous avons décidé de te charger d'une mission. Nous savons qu'elle ne correspond pas à tes opinions. Mais nous croyons que tu ne voudras pas cependant refuser cela au Comité de grève. Il s'agit de faire une délégation au groupe parlementaire socialiste, afin de lui demander de mettre des élus à notre disposition pour expliquer dans les permanences et les réunions de grève l'illégalité de la mobilisation et le droit de ne pas tenir compte des ordres d'appel. »

Voilà cet indiscipliné de Bidamant qui accepte naïvement, ne voyant pas qu'en le chargeant de cette mission, tout ce qu'ont cherché les Communay et les Grandvallet,

l'aspirant candidat socialiste au XII<sup>e</sup> arrondissement et le candidat perpétuel d'Épernay, c'est uniquement de se mettre à l'abri des reproches qui pourraient leur être adressés.

Pour expliquer le point de droit de l'illégalité du décret de mobilisation, il y avait des gens plus qualifiés que les députés socialistes ; il y avait des avocats : je ne parle même pas des avocats socialistes, et des Willm qui par ailleurs se glorifient de rester fidèles à leurs amitiés quand il s'agit de Briand, j'entends des hommes non mêlés aux luttes politiques, des juristes du Palais pouvant sur un point de droit se prononcer avec autorité.

Mais ce que voulaient les hommes du comité de grève c'était uniquement légitimer l'introduction des députés socialistes dans leurs réunions et dans leur mouvement.

Tout leur espoir, ils le mettaient dans des démarches auprès du groupe socialiste et du groupe parlementaire de défense des intérêts des chemins de fer.

Au lieu d'organiser la résistance sur les deux réseaux du Nord et de l'Ouest, au lieu de tenir les groupes des autres réseaux au courant de la situation et de leur demander un gros effort, ils n'avaient d'yeux que pour Briand. C'était de lui qu'on attendait la parole ou l'acte permettant de dénouer le conflit. Plus question des Compagnies.

Avant son arrestation, Lemoine, au nom du premier comité de grève, avait signé la lettre suivante, à Briand :

Paris, le 13 octobre 1910.

Monsieur le Président du Conseil,

Le 28 MAI 1910, nous vous avions que nous avions écrit aux Compagnies de chemins de fer et nous vous demandions d'user de votre haute autorité auprès des différentes Compagnies pour qu'une réponse favorable soit donnée à notre demande d'entrevue.

Le 20 SEPTEMBRE, nous vous demandions à connaître la réponse à notre lettre. Vous avez officiellement communiqué à une délégation de nos comités de réseau le refus opposé par les Compagnies à notre demande.

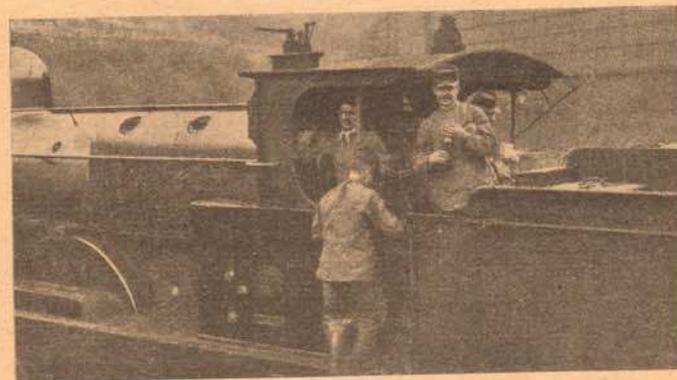
Depuis, et par suite d'incidents où les employés des chemins de fer ne se reconnaissent point de responsabilité, la grève de tous les réseaux a été déclarée.

PENDANT LA GREVE, comme avant, au moment même où, sur tous les réseaux, les employés ont affirmé sans conteste leur commune solidarité avec l'inébranlable volonté d'obtenir satisfaction, NOUS VENONS VOUS DIRE QUE NOUS SOMMES TOUJOURS A VOTRE DISPOSITION ET A CELLE DES COMPAGNIES POUR UNE ENTREVUE GENERALE.

Veillez agréer, Monsieur le Président du Conseil, l'assurance de notre profond attachement à l'intérêt public.

Le secrétaire du comité de grève,  
A. LEMOINE.

Le 14, le 15, au nom du deuxième comité de grève, Grandvallet va envoyer à Briand une lettre de rappel. Et



Les jaunes du 5<sup>e</sup> génie au travail.

l'on attendra la réponse et l'on ne fera rien pour forcer non Briand mais les Compagnies à accepter une entrevue.

Dès les premiers jours, pourquoi les cheminots ne se sont-ils pas rendus sous les fenêtres des présidents des Conseils d'administration de leurs Compagnies, sous les fenêtres des Rothschild ?

Oh ! c'est simple ! Parce que l'on disait qu'il n'y avait qu'à attendre. Et parce qu'au fond on comptait sur les démarches des parlementaires.

Jusqu'au dernier moment on a fait espérer l'entrée en ligne du P.-L.-M., de l'Est, du P.-O. Dans la journée du

jeudi, les groupes parisiens de ces réseaux ont bien voté la grève, les comités de réseau en ont bien fait autant. Mais, les défections ont été rares dans les gares et le trafic nullement interrompu, à peine gêné. Sur l'Est, cependant on a d'excellentes nouvelles de la région des Ardennes et le Midi va s'ébranler.

Malheureusement, ce qui peut frapper un coup sensible c'est l'arrêt dans les gares parisiennes. Voilà qui encouragerait le Nord et l'Ouest. En outre s'il ne partait pas de trains de Paris vers Nancy, vers Lyon, vers Bordeaux, voilà qui encouragerait à la grève sur les réseaux. Paris travaillant, des trains partant, c'est le découragement semé. Les automobiles portant l'ordre de grève auront beau arriver à destination — si elles arrivent — on ne pourra que répondre un peu partout : il est trop tard ou les conditions sont trop mauvaises.

Dans son article sur l'Est, Jacob, on le verra plus loin, relate cette réponse d'un secrétaire de groupe : « Ah ! si j'avais reçu l'ordre de grève le jour où le Nord a arrêté, nous serions tous sortis ; aujourd'hui je serais seul ; il n'y a rien à faire. » N'est-ce pas ce qui se dégage aussi des renseignements de Malot sur St-Etienne ?

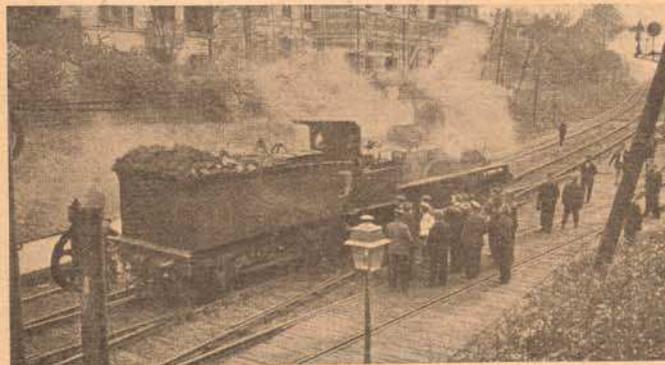
Il fallait autre chose pour maintenir la résistance que le meeting du Parti au manège St-Paul, le vendredi soir. Mais ce qu'il fallait faire, le deuxième comité de grève ne l'a pas vu, ne l'a pas fait. Les journaux annoncent mensongèrement une décroissance de la grève, exploitent quelques rentrées insignifiantes et par aucun moyen on cherche à faire cesser les mensonges et les calomnies.

Les centres importants des réseaux du Nord et de l'Ouest sont laissés à eux-mêmes. Il aurait fallu organiser la résistance dans ces endroits. L'on n'aurait pas vu ainsi le désarroi s'emparer du dépôt de Creil. Des machines ne seraient pas parties de Creil sur Paris donnant l'illusion que le trafic allait reprendre et qu'il y avait des défections au loin.

Le samedi soir, les journaux annoncent bruyamment deux grosses nouvelles. Le gouvernement a découvert un grand complot :

Au ministère de l'Intérieur, on croit être, par suite de perquisitions opérées à certains endroits, sur la piste d'une organisation de sabotage et d'un plan de sabotage qui auraient été préparés avec son centre à Paris et dont l'exécution aurait eu des conséquences redoutables : destruction des voies ferrées, des écluses, des travaux d'art, etc..., si l'occupation militaire immédiate de tous les points menacés n'avait mis obstacle à la réalisation de ce plan.

On espère découvrir à bref délai la plupart des auteurs responsables, ainsi que leurs complices de province. La répression sera impitoyable.



*Locomotive laissée en panne sur une bifurcation à Colombes.*

Briand ajoute au communiqué des explications verbales :

Cette association était des plus redoutables ; nous en connaissons tous les détails ; tous les procédés de sabotage les plus modernes devaient être utilisés ; les ponts devaient être dynamités, les aiguilles détruites, et pour compléter cette œuvre criminelle, les organisateurs avaient été jusqu'à préparer la destruction des écluses qui aurait eu pour résultat d'empêcher la navigation sur les canaux et les fleuves et d'empêcher par conséquent le ravitaillement par eau.

Tout cela est délicieux si l'on songe qu'en fait de plan de sabotage des voies ferrées, des ponts, des écluses, des

égouts il n'en a jamais existé qu'un seul. Et ce chef-d'œuvre est écrit de la main même de notre Président du Conseil. On affirme que cet objet rare est dans les papiers de Guérard depuis les séances du comité directeur des *Chevaliers du Travail* où fut discuté ce fameux plan de révolution.

L'autre nouvelle c'est l'annonce que les Compagnies accordent la pièce de cent sous aux cheminots parisiens. A la conférence des directeurs des Compagnies tenue le matin au ministère des Travaux publics, il a été décidé :

Que le 1<sup>er</sup> janvier 1911 au plus tard, les employés et ouvriers de tous les réseaux en résidence à Paris auront le salaire minimum de 5 francs par journée effective de travail.

Le directeur de chaque réseau va adresser, comme l'a déjà fait celui du Nord, une circulaire au personnel pour lui rappeler ou porter à sa connaissance les améliorations en voie de réalisation ou décidées. Le personnel sera naturellement admis, soit individuellement, soit par l'intermédiaire des délégués élus, récemment créés à Paris, à faire entendre toutes ses observations.

Cinq francs par journée effective cela ne fait pas 1.800 francs au bout de l'année, mais 1.645 francs et 3 fr.95 par jour, car il faut compter au moins 67 jours pendant lesquels on ne travaille pas, mais pendant lesquels on mange.

Les Compagnies sont dans un cruel embarras. Elles parviennent à lancer quelques trains de voyageurs, mais il est un service qui ne marche absolument pas, c'est celui des marchandises. Le *Temps* du samedi soir annonce que 1.500 wagons sont immobilisés à Tergnier et 2.000 à Somain. On a dû vendre sur place marée et gibier et l'on est obligé de nourrir des bœufs.

Voici le dimanche. C'est en vain que les socialistes et quelques radicaux du groupe parlementaire des chemins de fer adjurent Briand de recevoir une délégation des cheminots.

M. Briand — relate Albert Thomas dans son compte rendu — a insisté à plusieurs reprises, malgré les protestations des membres de la délégation, sur le fait que la grève « était

terminée », et que cette circonstance lui permettait de rentrer en négociations avec le Syndicat et la Fédération.

Quelle tournure va prendre la grève qui est encore réellement existante ? Le comité ne peut plus garder d'espoir dans la méthode qu'il a employée jusqu'à maintenant.

Une édition du soir de *l'Humanité* convoque tous les cheminots parisiens à une grande démonstration au lac



*Train arrêté en pleine voie.*

Daumesnil, afin de faire la preuve que la grève est effective puisque rien qu'à Paris il y a plus de 10.000 grévistes.

Le comité de grève en avise Briand qui fait répondre par les agences que cette démonstration sera interdite et que les dispositions ont été prises avec le ministre de la Guerre et le préfet de police pour l'empêcher.

Alors, le comité de grève recule. Il décommande la manifestation. Des meetings rue Grange-aux-Belles et rue Pouchet ont lieu. Bidamant est arrêté. Sans doute craignait-on qu'il ne réussisse à prolonger la résistance.

A minuit, le comité décide la reprise du travail pour le lendemain matin :

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.

Le mardi soir, le manifeste du comité de grève explique les raisons qui l'ont amené à décider la reprise :

Après sept jours de lutte, votre comité de grève a décidé la reprise du travail.

Si douloureux que puisse être, dans le cœur de tous, le retentissement de sa décision, votre comité n'a pas hésité à la prendre, comme la seule qui convint à l'intérêt syndical lui-même.

Le comité a préféré la rentrée sans conditions à des pourparlers mensongers qui ne pouvaient plus être poursuivis sans humiliation.

Il n'a pas tenu à vous que notre grève ne réussît pleinement. Aujourd'hui encore nous pouvions dire que si un fléchissement s'était marqué depuis deux jours à Paris, le nombre des grévistes, resté considérable, comme l'ont prouvé nos réunions d'hier et l'état de la province eussent permis de garder encore presque intacte la force du mouvement.

Votre comité de grève a voulu une rentrée en bon ordre, afin que l'organisation prouvât ainsi sa vitalité et sa discipline.

Dans un dernier communiqué, par l'intermédiaire de sa police, le gouvernement s'est mis au service des Compagnies pour assurer définitivement les révocations suspendues sur les militants. Sans plus attendre et puisque la grève ne peut être victorieuse, *que du moins le comité de grève soit SEUL à porter toutes les responsabilités*, s'il plaît au gouvernement de les rechercher.

Sous un gouvernement de liberté, sous un gouvernement qui aurait compris la folie des violences arbitraires accumulées sur le monde du travail, notre grève — grève corporative et professionnelle s'il en fût — aurait amené à composition les Compagnies. Mais le gouvernement n'a rien épargné pour s'abaisser au niveau du patronat le plus féroce.

Menaces, révocations, arrestations, illégalités, décrets arbitraires de mobilisation ou de militarisation, violation de toutes les libertés syndicales ou individuelles, M. Briand a tout employé.

Nous l'avons vu soutenu et poussé par une presse avide de ses faveurs, à la solde de toutes les puissances d'argent, prête à tous

les mensonges pour déshonorer notre mouvement, acceptant d'avance toutes les fables de basse police, grossissant tous les incidents pour affoler l'opinion.

Et le dégoût nous est venu quand, nous rappelant les viles flagorneries de certaines campagnes électorales, nous avons vu enfin la plupart des parlementaires inscrits au groupe de défense des travailleurs des chemins de fer opposer à ceux des leurs qui essayaient d'intervenir en notre faveur, la plus scandaleuse inertie, la plus cynique des abstentions.

L'héroïsme de nos militants qui s'est dépensé sans compter, le sacrifice, d'avance accepté par eux, de leur liberté, ne pouvait suffire à assurer la victoire.

Nous n'en avons pas moins la conscience et la fierté d'avoir fait la démonstration de notre force, d'avoir prouvé qu'un grand mouvement était possible parmi les travailleurs des chemins de fer. Nous savons que chez ceux-là mêmes qui n'ont pas pris leur part de responsabilités et sont restés au travail, nous avons fait naître le sentiment du devoir qu'il eût fallu accomplir.

L'avenir développera les conséquences de notre action.

Nos revendications, si modérées :

Cinq francs par jour;  
Rétroactivité des retraites;  
Réglementation du travail,

devront nous être accordées.

Elles nous le seront parce que l'opinion publique, dont la sympathie ne nous a pas fait défaut pendant la grève, nous continuera son appui.

Elles le seront parce que nous resterons fermes devant les gouvernements d'aujourd'hui et de demain; parce que nos organisations syndicales sont toujours debout; parce que, conscients des nécessités de s'unir, les cheminots vont resserrer les liens des deux organisations qui affronteront ensemble la lutte; parce qu'ils les fortifieront sans relâche de leurs adhésions nouvelles.

Après la tourmente, c'est le plus sacré de nos devoirs de recommencer la propagande et l'agitation. Nous n'oublierons pas que dans les prisons, à la porte de nos ateliers, de nos dépôts et de nos gares, sont les meilleurs d'entre nous et que n'ont pas été tenus à leur égard les engagements pris cependant par des milliers et des milliers de grévistes, de ne pas les laisser sacrifier. C'est pour eux maintenant, pour les ramener près de leurs femmes, pour les arracher aux griffes d'une injustice implacable, pour leur rendre leurs moyens de vivre, que sans relâche nous devons agir.

Nous n'oublierons pas non plus le concours trouvé près de la Confédération Générale du Travail, près des travailleurs de toutes les corporations. Leur solidarité engage la nôtre pour l'avenir. Mettons-nous en mesure d'y répondre.

Cheminots, vaincus, nous ne sommes pas abattus. Pour le Syndicat national, pour la Fédération des chauffeurs et mécaniciens, serrons nos rangs et préparons, en acquérant la force, la revanche de notre droit.

*Pour le Comité de grève :*

*Pour le Syndicat national :*

COMMUNAY, FENOT, GRANDVALLET, JOUANNEAUX,  
MARCHAL.

*Pour la Fédération des mécaniciens et chauffeurs :*  
MORIN, RAIMBAUD.

La décision du comité n'est pas accueillie sans murmures. Sur divers points du pays, des groupes comme celui de Lille prolongeaient la résistance. Le réseau du Midi qui s'était ébranlé le vendredi ne peut comprendre la cessation de la grève. Cassagne, le président du comité de grève de Toulouse, adresse au comité central le télégramme suivant :

Le comité de grève de Toulouse, ne s'expliquant pas la décision et le manifesté, vous somme de venir immédiatement fournir des explications; décide, en attendant, de passer outre à la décision susvisée.

Les corporations parisiennes du bâtiment qui avaient saisi l'occasion de la grève des cheminots pour revendiquer la journée de neuf heures, vont suspendre la lutte. Les électriciens qui, dans la soirée de jeudi avaient plongé dans l'obscurité divers quartiers chics et provoqué l'arrêt de plusieurs lignes de tramways, vont poursuivre sans succès la grève plusieurs journées encore.

Mais la grève des cheminots est bien finie. Elle a duré huit jours. Quelle que soit sa fin, elle restera comme une manifestation puissante de notre force ouvrière.

P. MONATTE.