

## REPRESSIONS DANS LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS : UNE MISE EN PERSPECTIVE, DES COMPAGNIES A LA SNCF (1938)

Georges Ribeill  
Laboratoire *Techniques, Territoires et Sociétés*  
Ecole nationale des ponts et chaussées,  
Marne-la-Vallée, France

Il convient de développer le sujet sur la très longue durée pour plusieurs raisons. D'une génération à l'autre de responsables politiques ou de dirigeants ferroviaires, il y a eu une évolution de l'arsenal juridique ou réglementaire de la répression politique ou de la sanction sociale, tout comme un certain apprentissage dans le maniement, plus ou moins efficace, de ces diverses armes.

Mais la révocation, forme extrême de la répression, ampute définitivement aussi les compagnies d'une précieuse main-d'œuvre dont la qualification professionnelle se confond avec l'expérience acquise « sur les rails ». La forte originalité de nombreux métiers du rail (des mécaniciens aux lampistes via les aiguilleurs...) qu'on ne trouve pas tout formés sur le marché national du travail, va peser fortement sur l'ampleur et le dosage de la répression, tant il n'est pas facile de trouver facilement du jour au lendemain des remplaçants aux agents qualifiés que l'on serait tenté d'éliminer massivement de l'entreprise. Succédant aux temps forts des révocations et épurations, des phases de réintégration à court terme leur sont étroitement liées.

Enfin, ces moments forts alternés de l'histoire sociale des cheminots (révocations/réintégrations) affectent durablement la mémoire corporative entretenue par les militants syndicalistes ou transmise entre générations d'agents ; ainsi, un martyrologe des grèves est cultivé dans l'historiographie cégétiste d'inspiration communiste, notamment à propos des grévistes sanctionnés à l'issue de la plus marquante des grandes grèves de cheminots, celle de mai 1920 : un martyrologe empreint d'emphase qualitative et d'exagération quantitative, d'une pesée plutôt floue : « 25000 révoqués » (Semard, 1934)<sup>1</sup>, « près de 20000 révocations » (Jacquet, 1967)<sup>2</sup>, « plus de 18000 révocations » (Gacon, 1986)<sup>3</sup>... Les longs combats en faveur de l'amnistie qui succèdent à chaque vague répressive participent ainsi à la construction identitaire sur la longue durée.

Traiter de manière homogène, sur un siècle et demi d'histoire, depuis les grandes Compagnies de chemins de fer à la SNCF créée en 1937, de cette succession d'événements marquants enchaînés (révocations succédant aux grèves de 1891, 1910, 1920, 1938 et 1947 ; épurations anti-communiste de 1939-1940 puis anti-collaborationniste de 1944-1945 ; réintégrations de 1924, 1936, 1982 ; amnisties d'après-guerre...) constitue certainement un exercice stimulant par son originalité : rompre avec une vision manichéenne et simpliste qui opposerait de vilains patrons « de droit divin » à d'injustes victimes sociales réprimées de manière abusive. Mais un tel

<sup>1</sup> Pierre Semard, *Histoire de la Fédération des Cheminots*, 1934, p. 36.

<sup>2</sup> Joseph Jacquet, *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Editions sociales, 1967, p. 88.

<sup>3</sup> Jean Gacon, *Batailles du Rail*, Fédération CGT des Cheminots et Messidor, 1986, p. 47.

chantier qui n'a jamais été abordé dans cette perspective « dialectique » de phases alternant *lato sensu* répression et absolution (ou amnistie), est aussi une entreprise très difficile qui impliquerait de multiples approfondissements monographiques.

Dans le cadre de ce colloque international, on se limitera donc en premier lieu à rappeler la chronologie des moments forts de cette alternance entre répression et amnistie jalonnant le mouvement social cheminot français, en renvoyant aux travaux connus les plus approfondis pour comprendre plus précisément leurs tenants et aboutissants. On se limitera dans cette mise en perspective à relever ses principaux jalons, depuis les débuts des compagnies jusqu'à ceux de la SNCF créée en 1938 : l'avènement de l'*Etat-patron* change alors en effet complètement la donne politique et sociale. Alors que les toutes puissantes compagnies privées ont bénéficié de manière dominante de l'appui de majorités politiques de droite en recourant aisément à l'*Etat-gendarme*, la création d'un réseau d'Etat en deux temps sous l'égide des gauches (en 1878, puis élargi en 1908 à l'ex-réseau de l'Ouest) a fait apparaître un « réseau-témoin » qui se devait être aussi une « vitrine sociale » et auquel les gouvernements de gauche ont ainsi manifesté de nombreuses faveurs (avantages corporatifs, statut protecteur des agents et du syndicalisme, clémence sociale).

La création de la SNCF s'inscrit dans cette tendance de montée en puissance de l'Etat-patron et la parachève d'une certaine manière. Désormais, s'il y aura toujours d'importantes grèves corporatives, l'Etat-patron ne pratiquera plus de révocations massives, visant de manière symbolique les leaders des appareils syndicaux, plutôt que frappant leur base.

Pour que les patrons puissent tirer tout le parti du « corporatisme » cheminot, au sens d'une forte emprise identitaire de la culture cheminote et des métiers du rail intériorisée et positivement vécue par les agents, il faut donc l'entretenir en ne portant pas atteinte de manière trop frontale ou radicale à « l'intégrisme » cheminot qui lui est consubstantiel : dès lors qu'elle mutilé ou « victimise » le corps social cheminot, la sanction doit donc être manipulée avec le bistouri plutôt qu'avec la hache : c'est l'une des leçons que l'on peut lire d'un siècle à l'autre.

### ***1846 : des agents investis d'autorité***

Avant même de prendre conscience de leur importance en tant qu'entreprises de service public assujetties à des impératifs tels que la régularité et la sécurité de l'exploitation, les compagnies ont subi la pression de l'Etat pour faire de leurs agents des rouages humains garantissant la bonne marche des services : en application de la loi de police des chemins de fer du 15 juillet 1845, l'ordonnance du 15 novembre 1846 permet au ministre des Travaux publics d'intervenir dans les effectifs de certaines catégories d'agents : « agents préposés à la manœuvre des aiguilles » (art. 3), conducteurs gardes-freins accompagnant les trains de voyageurs (art. 18), agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie (art. 31). Pour renforcer leur assimilation avec des agents de l'autorité, certaines catégories d'agents seront ainsi *armées* (art. 73), et d'autres, en

vertu du cahier des charges qui s'impose aux compagnies, seront *assermentées*, capables de verbaliser un tiers, comme de simples gardes champêtres<sup>4</sup>.

### ***1848 : la répression des premières aspirations sociales***

L'importance que vont jouer lors du Printemps révolutionnaire de 1848, les ouvriers parisiens des compagnies de chemins de fer, a été sous-estimée dans l'histoire de cette révolution sociale. Epousant l'air du temps démocratique, mécaniciens et chauffeurs, ouvriers qualifiés des grands ateliers implantés à la périphérie de Paris revendiquent outre une amélioration de leurs salaires et conditions de travail, des formes d'organisation de travail autogestionnaires (jusqu'à l'élection des chefs de dépôt !). Les compagnies découvrent pour la première fois et avec effroi la capacité d'action collective de leurs ouvriers concentrés dans de véritables poudrières sociales aux portes de Paris !

Ainsi, dans le sillage de la réaction politique et la répression militaire des journées de juin 1848, les compagnies les plus touchées procèdent à leurs premières épurations massives : « Tous les agents qui avaient quitté leur poste durant les journées des barricades furent révoqués »<sup>5</sup>, cette sanction frappant par exemple à la Compagnie du Nord les ouvriers de ses ateliers de la Chapelle, dont « l'effectif est ramené de 1394 à 347 en septembre »<sup>6</sup>.

### ***Les leçons bien comprises de 1848***

Désormais, les concentrations des ouvriers des compagnies devenues suspectes seront « déportées » loin de Paris, dans de nouveaux ateliers provinciaux, sous la forme d'ateliers doublés de *cités sociales* isolées des grands centres urbains ouvriers, toujours suspectés de couvrir des foyers d'agitation politique.

Une politique plus sélective de recrutement des agents se déploie. L'administration incitera les compagnies à recruter des *anciens militaires*, dont l'expérience vécue garantit a priori une certaine auto-discipline et le sens de l'autorité vis-à-vis des tiers...

Tous les candidats doivent signer une pièce constatant qu'après avoir pris connaissance des règlements de la compagnie, ils déclarent se soumettre sans réserve à leur exécution, et accepter notamment toutes les sanctions qui pourraient être prononcées contre eux à raison de leurs fonctions<sup>7</sup> : suspension de traitement, amende, mise à pied, jusqu'à la sanction extrême qu'est la révocation.

Les agents les plus précieux aux yeux des compagnies par leur qualification spécifique acquise, bénéficient du *commissionnement*, embryon d'un statut protecteur : après une période d'essai durant laquelle où ils pourront être licenciés, l'agent commissionné bénéficie de la garantie d'emploi et du bénéfice de caisses de prévoyance et de retraite

<sup>4</sup> J.-G. Palaa, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer*, 3<sup>e</sup> éd., 1887, p. 83. Alfred Picard, *Traité des chemins de fer*, Rothschild, 1887, Tome 3, p. 83.

<sup>5</sup> G. Ribeill, *La révolution ferroviaire. La formation des chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, p. 401 (« 1848 : l'apprentissage du mouvement social et ses leçons », pp. 396-406).

<sup>6</sup> F. Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord (1846-1937)*, Mouton, 1973, p. 62.

<sup>7</sup> J.-G. Palaa, *op. cit.*, p. 82.

progressivement et sélectivement mises en place par les compagnies<sup>8</sup>. Le monde cheminot est ainsi largement bipolaire, « employés (commissionnés) » et « ouvriers (à la journée) » s'opposant par l'octroi ou non de ce statut protecteur.

### ***1852 : des agents suspectés, à la merci de la répression étatique***

Le coup d'Etat du 2 décembre 1851 qui transforme Louis-Napoléon Bonaparte de président de la république élu au suffrage universel en chef d'Etat dictatorial et bientôt empereur dynastique, justifie une certaine défiance des autorités policières du nouveau régime à l'égard des agents des compagnies. Un décret du 27 mars 1852 consacre leur surveillance légale<sup>9</sup> et permet au ministre des Travaux publics Lefebvre-Duruflé d'obtenir « le déplacement d'agents dont le maintien dans leur résidence lui paraît offrir des inconvénients ». Adressée aux fonctionnaires chargés du contrôle des compagnies, une circulaire ministérielle du 21 avril suivant institue le principe d'une vaste enquête :

« Je vous invite à réclamer des compagnies des diverses lignes de chemins de fer dont le contrôle vous est confié un état des agents du service actif de l'exploitation auxquels s'applique la disposition du décret du 27 mars. Cet état devra donner l'indication des noms, prénoms, qualités, lieu et date de naissance, et relater l'époque de l'entrée en fonctions et la nature de ces fonctions. Il conviendra, en outre, que le même état mentionne les services militaires accomplis par les agents. Cette dernière indication est utile pour mettre l'administration publique à même de surveiller l'exécution des prescriptions de la loi relative aux emplois à réserver aux anciens militaires. »

Enquête qu'une nouvelle circulaire adressée aux chefs du contrôle le 10 juillet 1852, vient préciser : « Il me paraît utile que les états du personnel actif des compagnies de chemins de fer indiquent par une colonne séparée, ceux des agents qu'elles ont fait assermenter en vertu de leurs cahiers des charges ». Si le 6 septembre, le nouveau ministre des Travaux publics Magne réclame à la Compagnie du Nord la liste de tout son personnel<sup>10</sup>, en réalité, on ne sait si les compagnies ont exécuté les enquêtes réclamées, ou simplement ont rassuré leur tutelle sur les bonnes dispositions de leurs agents<sup>11</sup>... Le recours au décret de 1852 semble être resté exceptionnel et plutôt individuel, par exemple exercé « contre un chef de gare qui avait violemment expulsé un magistrat d'une gare où celui-ci avait le droit de pénétrer »<sup>12</sup>. Au fond, il semble avoir servi à rappeler aux agents le respect qu'ils devaient non seulement à leurs chefs

---

<sup>8</sup> G. Ribeill, *Des faveurs patronales au privilège corporatif. Histoire du régime des retraites des cheminots des origines à nos jours (1850-2003)*, chez l'auteur, Dixmont, 2003 ; « Histoire des politiques de santé des compagnies de chemins de fer : acteurs, institutions et pratiques », *Les Cahiers des Caisses de prévoyance et de retraite SNCF*, n° 9, 10 et 11, décembre 2005, juin et décembre 2006.

<sup>9</sup> « Art. 1<sup>er</sup>. Le personnel actif employé aujourd'hui par les diverses compagnies de chemins de fer et celui qui sera ultérieurement employé par les compagnies qui viendront à se former, est soumis à la surveillance de l'administration publique. L'administration aura le droit, les compagnies entendues, de requérir la révocation d'un agent de ces compagnies ».

<sup>10</sup> AN 48 AQ 3401, cité par J. Jacquet, *op. cit.*, p. 33.

<sup>11</sup> Les circulaires citées relèvent du bref passage au ministère des Travaux publics de Lefebvre-Duruflé (du 25 janvier au 28 juillet 1852) : zèle d'un parlementaire dévoué à Bonaparte ?

<sup>12</sup> Picard, *op. cit.*, p. 83 ; Palaa, *op. cit.*, p. 84.

hiérarchiques mais encore, hors de leur compagnie, à bon nombre de fonctionnaires judiciaires et administratifs<sup>13</sup>.

### ***La République conservatrice : des pétitionnaires sanctionnés en 1871***

Troisième République, printemps 1871 : alors que la chute de l'Empire met fin à une dictature, l'avènement de la République permet enfin d'espérer de la part des parlementaires, une meilleure écoute des aspirations et revendications des agents des chemins de fer<sup>14</sup>. Une pétition d'agents voulant fonder une caisse de prévoyance indépendante des compagnies est adressée au ministre des Travaux publics, le baron de Larcy, le 22 février 1871. Et en avril, des projets de statuts d'une *Union fraternelle des mécaniciens et chauffeurs* ainsi que des journaux favorables à la Commune de Paris sont saisis par la police à Nevers sur un mécanicien. Le ministre de Larcy avisa les compagnies par voie de circulaire de l'existence d'une société non autorisée soupçonnée de pactiser avec le mouvement insurrectionnel de la Commune de Paris et menacer leurs intérêts. Aussitôt les Compagnies révoquent 80 mécaniciens et en rétrogradent 40 autres. Le 22 juillet, une nouvelle pétition est transmise au ministre de l'Intérieur pour faire rapporter ces sanctions. Mais les 8000 signataires, considérés comme « complices de l'agitation pétitionnaire », « pour éviter le sort de leurs délégués, qualifiés de meneurs », durent se rétracter en signant chacun une déclaration ainsi rédigée : « Je viens vous informer que je retire mon adhésion à la pétition adressée par les chauffeurs et mécaniciens des chemins de fer français à M. le ministre des Travaux publics, et vous déclarer que je n'entends pas faire partie de la *Société dite fraternelle des mécaniciens français* ». Un dernier recours fut tenté le 12 septembre par l'envoi d'une nouvelle pétition adressée à l'Assemblée nationale, recours resté vain !

### ***Des intimidations durant la crise politique de 1877***

A la suite du renvoi, le 16 mai 1877, par le président de la République, le maréchal Mac-Mahon, du président du Conseil Jules Simon, puis de la dissolution de la Chambre des députés le 25 juin, l'affrontement politique entre un pouvoir exécutif ultra-conservateur et les républicains avancés qui disposaient de la majorité parlementaire est ouvert. Pour préparer les nouvelles élections d'octobre 1877, un gouvernement de combat est nommé sous la férule du duc de Broglie successeur de Jules Simon ; le ministère des Travaux publics est confié à l'un des leaders de l'orléanisme catholique, Auguste Paris : ni député, ni républicain, celui-ci participera fidèlement au combat

---

<sup>13</sup> Selon une nouvelle circulaire ministérielle du 18 août 1853 adressée aux compagnies, « ... il ne suffit pas qu'une répression énergique atteigne les agents qui portent à ce point l'oubli de l'autorité. Il faut rendre impossible le renouvellement d'aussi déplorables conflits, et je viens vous inviter à adresser aux agents de votre entreprise les recommandations les plus expresses pour qu'ils apportent constamment dans leurs rapports avec les fonctionnaires de l'ordre judiciaire ou administratif, préposés, à un degré quelconque, à la surveillance des chemins de fer, les égards et la déférence dus au caractère dont ils sont revêtus ».

<sup>14</sup> Elie Fruit, *Les syndicats dans les chemins de fer en France (1890-1910)*, Les Editions ouvrières, 1976, p. 46 ; Office du Travail, *Les Associations professionnelles ouvrières*, 1904, Tome IV, p. 481-485 ; Robert Pigelet, *La condition juridique du personnel des chemins de fer et tramways*, Impr. Pigelet, 1935, p. 22-24.

décisif pour défendre l'ordre moral<sup>15</sup>. Alors que durant l'été, l'on procède à l'épuration de divers corps de fonctionnaires d'autorité (préfets, magistrats), le ministre Paris va impliquer les compagnies dans des manœuvres d'intimidation auprès de leurs agents, adressant aux administrateurs des réseaux, le 9 juillet, la circulaire suivante :

« Messieurs, les compagnies de chemins de fer emploient un personnel nombreux à un service public dont l'exploitation leur est confiée par l'Etat ; aussi, depuis longtemps, dans un intérêt d'ordre et de sécurité, a-t-il par nécessaire de soumettre les agents des compagnies à la surveillance de l'administration.

Vous savez qu'aux termes du décret du 27 mars 1852, l'administration a le droit de requérir la révocation des agents des compagnies. Dans les circonstances actuelles, je n'hésiterai pas, tout en respectant l'entière liberté des opinions et des votes, à user de mes pouvoirs à l'égard des agents qui mettraient au service d'une propagande hostile au gouvernement l'influence qu'ils tirent de leurs fonctions.

Mais, dans l'intérêt même de ceux qui pourraient céder à de funestes entraînements, je crois bon d'avertir avant de réprimer, et je ne puis douter, à ce point de vie, de l'empressement que vous mettrez à faire connaître et respecter mes instructions.

Je vous prie, messieurs, en m'accusant réception de la présente dépêche, de me faire savoir les mesures que vous croiriez devoir prendre pour que vos agents ne s'écartent pas de la ligne de conduite qui leur est tracée. »

### ***Juillet 1891 : première grève et premières révocations massives...***

A peine née en août 1890, la *Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français* (affiliée à la CGT peu après sa naissance en 1895), qui regroupe alors principalement des ouvriers des ateliers parisiens des grandes compagnies, doit réagir en 1891 au renvoi de certains ouvriers syndiqués de la Compagnie d'Orléans<sup>16</sup>. Un ultimatum est lancé qui réclame, outre la réintégration des révoqués, la reconnaissance du syndicat par toutes les compagnies ! Le nouveau renvoi de deux militants vient déclencher le 8 juillet la grève dans les ateliers de l'Orléans (2500 grévistes) et sur la Ceinture (450). Mais faute de résultat, la Chambre doit appeler les autres réseaux à la grève générale le 14 juillet. Le 15, l'Est, Ouest, Nord et PLM emboîtent ainsi le pas. Les 6059 grévistes officiellement dénombrés (soit 13 % des 46000 agents occupés en région parisienne) se composaient en majorité des ouvriers des ateliers de la région parisienne (39 % ; Exploitation : 30 % ; Traction (ouvriers des dépôts) : 27 % ; Voie : 4 %). Alors que les mécaniciens et chauffeurs ne participent pas à la grève, première faiblesse, le 17 juillet, le gouvernement fait occuper militairement les gares et garder les lignes de la banlieue. La grève va prendre fin le 20, sans succès : au contraire, le secrétaire général de la Chambre est révoqué et de nombreux grévistes non repris.

<sup>15</sup> Cf. Jean-Marie Guislin, *Un ministre artésien dans la crise du 16 mai. La correspondance entre Auguste et Lucie Paris (16 mai-23 novembre 1877)*, Lille, Centre de Recherche sur l'Histoire de l'Europe du Nord-Ouest, Université Lille 3, 2002, p. 10.

<sup>16</sup> *Les Associations professionnelles ouvrières*, op. cit., p. 505 ; Desveaux L., *Les coalitions dans le personnel des chemins de fer*, P., Marchal et Billard, 1899, p. 114-117 ; Atsushi Fukasawa, *Histoire du syndicalisme cheminot en France. Des grèves générales à la Grande Guerre*, Thèse de doctorat (dir. Antoine Prost), Université de Paris 1, décembre 1992, Tome 1, p. 9.

A l'encontre d'un mot d'ordre syndical : « Nous n'avons rien à perdre et nous avons tout à gagner », c'est le ministre des Travaux publics Yves-Guyot qui a indiqué aux compagnies la stratégie dissuasive à suivre<sup>17</sup> : « Considérant la grève comme une rupture du contrat de travail, je déclarai que les compagnies n'avaient qu'un parti à prendre, et qu'elles devaient le prendre immédiatement : révoquer et remplacer les manquants ». A chaud, il y aura ainsi « plus de 2000 révoqués »<sup>18</sup>. S'agissant de nombreux ouvriers des ateliers non commissionnés, l'expression est sans doute inappropriée. Main-d'œuvre abondante et mobile, une partie a trouvé facilement emploi ailleurs ou a été réembauchée. Un an après la grève, il demeurait encore « 935 révoqués [sans emploi] parmi les 3865 absents le premier jour de la grève », rappelait fièrement le ministre Yves-Guyot<sup>19</sup>. En mars 1892, une délégation syndicale vient toujours réclamer auprès de lui la réintégration du reliquat de 627 révoqués, dont 83 n'avaient toujours pas retrouvé de travail<sup>20</sup>.

### **Octobre 1898 : une grève habilement déjouée**

La seconde tentative de grève générale à l'appel du Syndicat national (nouvelle appellation de la Chambre syndicale depuis 1895) va s'avérer un échec cuisant<sup>21</sup>. Comme nous l'avons établi en 1987<sup>22</sup>, la police a infiltré la direction syndicale ; ainsi, au courant de tous ses préparatifs secrets, peut-elle faire échouer une grève nationale lancée le 14 octobre 1898, en interceptant toutes les ordres de grève transmis en province par la poste... Un ordre arrivera tout de même dans le petit centre d'une compagnie secondaire de l'Allier dont 46 des 60 agents, isolés et disciplinés, feront grève durant 3 jours... On comptera aussi 60 grévistes durant une seule demi-journée dans les ateliers parisiens des Batignolles de la Compagnie de l'Ouest, ainsi que quelques autres agents isolés. Soit 135 grévistes recensés en tout, 36 des 89 agents grévistes des grandes compagnies étant immédiatement révoqués.

A l'occasion, si le scénario policier avait été déjoué ou contourné, le gouvernement aurait testé pour la première fois un plan *ad hoc* de mobilisation de l'armée. De même, de « faux attentats » avaient été préparés, mais « chose étrange, [ils furent] découverts juste à temps pour éviter des accidents », rappellera le Syndicat qui les comprit à juste titre comme une manœuvre médiatico-policrière<sup>23</sup> : « Notre opinion est que ce sont les

<sup>17</sup> Yves-Guyot, *Les chemins de fer et la grève*, Paris, Alcan, 1911, p. 6.

<sup>18</sup> Elie Fruit, *op. cit.*, p. 54. L'*Annuaire de la Bourse du Travail de Paris* (1892, p. 122-123) publie un tout autre décompte :

|           | Nord | Est  | PLM  | PO   | Ceinture | Ouest | Total |
|-----------|------|------|------|------|----------|-------|-------|
| grévistes | 3000 | 1500 | 4200 | 2500 | 450      | 3100  | 14750 |
| révoqués  | 67   | 82   | 321  | 231  | 15       | 139   | 606   |

<sup>19</sup> Yves-Guyot, *op. cit.*, p. 6. « Les cheminots purent se convaincre de la fausseté de cette phrase : « Nous n'avons rien à perdre et tout à gagner. » Il n'y eut pas de nouvelle tentative de grève pendant 20 ans [exagération ! en vérité pendant 7 ans, cf. infra...]. »

<sup>20</sup> *Les Associations professionnelles ouvrières, op. cit.*, p. 508.

<sup>21</sup> *Les Associations professionnelles ouvrières, op. cit.*, p. 548-549.

<sup>22</sup> G. Ribeill, « La police et les syndicats cheminots (1890-1914) », in *Maintien de l'ordre et polices*, Créaphis, 1987, p. 383-395.

<sup>23</sup> Cf. la brochure du Syndicat national des Travailleurs des Chemins de fer parue en 1899, *Tentative de grève d'Octobre 1898. Rapport du Conseil d'administration*, p. 58-60.

Compagnies elles-mêmes, d'accord avec la police, qui ont procédé à ces attentats pour rire – commentés et considérablement grossis par la presse - pour justifier des arrestations ».

Le Syndicat national ne soupçonna jamais la manœuvre policière réussie, et son échec cuisant, imputé à l'équipe dirigeante, entraîna une forte désaffection des cheminots à l'égard du Syndicat : le taux de syndicalisation chute ainsi de 6,3 % en 1898 à 3,2 % en 1899, puis 2,5 % en 1900.

### ***La grève d'octobre 1910 : un arsenal répressif étendu***

Cette grande grève « pour la thune » (un salaire journalier minimum de 5 francs pour tous les agents de tous les réseaux) et de meilleures conditions de travail, précisément quantifiée à chaud<sup>24</sup>, puis fort bien étudiée<sup>25</sup>, tourne à l'échec une fois de plus, au bout de 8 jours. Décidée le 10 octobre sur le réseau du Nord, la grève sera étendue puis poursuivie sur tous les réseaux jusqu'au 18 octobre.

Au Nord, où le Syndicat national sera fortement secondé par l'appoint de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, l'intensité de la grève sera très forte ; tout comme sur le réseau de l'Ouest nationalisé en 1908 par les radicaux au gouvernement et perçu comme plus social a priori, plus tolérant aussi : ces responsables politiques de « centre-gauche », hostiles au patronat des grandes compagnies privées, entendent se démarquer de leur credo anti-syndicaliste et faire du nouveau grand réseau de l'Etat une « vitrine sociale » exemplaire.

Des aiguilles et des plaques tournantes de rotondes sabotées, des locomotives déraillées révèlent la rudesse de l'affrontement social, surtout au Nord<sup>26</sup>, motivant un arsenal inédit et fort étendu de dissuasion puis de répression, largement anticipé et préparé en réalité : réquisition des agents, occupation des emprises et postes sensibles par l'armée, arrestation des responsables du comité de grève, condamnations des auteurs présumés des sabotages, révocations enfin.

|   | arrestations | condamnations |
|---|--------------|---------------|
| propagande de sabotage                      | 52           | 7             |
| entraves à la liberté du travail            | 227          | 120           |
| antimilitarisme                             | 57           | 32            |
| refus de réponse à la convocation militaire | 16           | 1             |
| entraves à la marche des trains             | 40           | 3             |
| rébellion                                   | 2            | 0             |
| <b>Total</b>                                | <b>394</b>   | <b>163</b>    |

Source : A. Fukasawa, *thèse citée*, Tome 1, p. 153.

<sup>24</sup> Ministère du Travail, *Statistique des grèves, 1910*, p. 555-556.

<sup>25</sup> G. Ribeill, *Le personnel des Compagnies de chemins de fer, des origines à 1914*, Développement et aménagement, 1980, p. 510-524 ; A. Fukasawa, *thèse citée*, Tome 1, p. 123-177.

<sup>26</sup> F. Caron, « La grève des cheminots de 1910. Une tentative d'approche », in *Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse*, Mouton, 1974, p. 201-219.



Les arrestations et condamnations se réfèrent à deux articles de la loi de police des chemins de fer de 1845 visant quiconque aurait notamment « employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois » (art. 16), crime aggravé lorsque « commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage » (art. 17), ainsi qu'à l'article 23 de la loi du 29 juillet 1881 sur la presse (provocation à des crimes et délits par voie d'affiches).

|  | Nord      | Est       | PLM       | PO        | Midi      | Ouest-<br>Etat | Ceinture  | Sud-Ouest<br>(réseau<br>secondaire) | Total     |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|-----------|-------------------------------------|-----------|
| grévistes                              | 15809     | 3028      | 4597      | 1143      | 3455      | 15127          | 287       | 75                                  | 43521     |
| effectif des<br>centres<br>atteints    | 37123     | 19077     | 25276     | 13456     | 10987     | 34391          | 1945      | 425                                 | 142680    |
| % personnel<br>gréviste                | 42,6<br>% | 15,9<br>% | 18,2<br>% | 8,5<br>%  | 31,4<br>% | 44,0<br>%      | 14,8<br>% | 17,6<br>%                           | 30,5<br>% |
| sabotages/<br>100 grévistes            | 6,5       | 4,3       | 8,2       | 24,8      | 1,5       | 2,9            |           | /                                   | 5,3       |
| % grévistes<br>révoqués                | 5,4<br>%  | 6,7<br>%  | 11,5<br>% | 18,4<br>% | 3,7<br>%  | 2,5<br>%       |           | 35,9<br>%<br>(Ceintures)            | 5,6<br>%  |
| révocations<br>définitives             | 437       | 188       | 468       | 237       | 119       | 331            | 124       | 21                                  | 1925      |
| % agents<br>révoqués<br>définitivement | 2,8<br>%  | 6,2<br>%  | 10,2<br>% | 20,7<br>% | 3,4<br>%  | 2,2<br>%       | 43,2<br>% | 28,0<br>%                           | 4,4<br>%  |

Source : A. Fukasawa, *thèse citée*, Tome 1, p. 166.

Au-delà de ce tableau de chiffres qui illustre d'un réseau à l'autre des climats syndicaux inégalement tendus ou tempérés, ainsi que des degrés de répression variables, A. Fukasawa s'est attaché à démontrer qu'il ne fallait pas confondre les révoqués avec les grévistes ; la cible des révocations définitives a été constituée de militants cheminots occupant des fonctions syndicales, du sommet à la base tant du Syndicat National que de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs : « les Compagnies ont profité de la grève pour décapiter et écraser le syndicalisme cheminot »<sup>27</sup>.

Ainsi, si les décomptes divers des révocations (3300 ou mieux 2500 agents « révoqués »<sup>28</sup>) reflètent des réintégrations progressives, une majorité de révocations (1925) seront maintenues. S'appuyant sur les parlementaires socialistes pour que soit proposée et votée au minimum une loi d'amnistie ou du moins une loi accordant une pension de retraite aux agents révoqués en fonction de leur ancienneté, le Syndicat national, d'un congrès fédéral annuel à l'autre, de 1911 à 1914, va chercher à plaider la réintégration de tous les révoqués, en escomptant que le Réseau de l'Etat donnera

<sup>27</sup> A. Fukasawa, *thèse citée*, Tome 1, p. 175-177.

<sup>28</sup> 2202 révoqués selon un rapport du Syndicat national cité par Yves-Guyot (p. 294) ; soit, Nord : 920 ; Est : 198 ; PLM : 607 ; PO : 104 ; Midi : 126 ; Ceinture : 120 ; compagnies secondaires : 34) ; 2453 révoqués selon *La Tribune de la Voie ferrée* du 27 novembre 1910 ; répartition des 2421 révoqués dans un état officiel (AN F7 13923).

l'exemple, voire devra réintégrer tous les agents ! Citons, parfaitement suggestive, l'intervention du syndicaliste Pican au congrès fédéral tenu en 1913, trois ans donc après la grève<sup>29</sup> :

« Nous avons fait des démarches dans les Ministères, à droite et à gauche ; rien n'a été fait pour les révoqués, et vous savez la réponse insolente que nous avons reçue des Compagnies, qui ont refusé, dernièrement encore, à M. Barthou, ministre et président du Conseil, de faire une réintégration à l'Etat.

Nous avons demandé que le réseau qui appartient à la République française montre l'exemple de la magnanimité, en confirmant, comme l'a fait le Parlement, une amnistie générale, et en réintégrant sur son réseau tous les révoqués des autres Compagnies. Le Président du Conseil nous a dit : « Il n'y en a que quelques-uns qui aient fait des demandes de réintégration. » Nous savons très bien qu'il y a un certain nombre de cheminots qui ne demanderont jamais à rentrer dans les Compagnies, parce qu'ils ont maintenant des situations meilleures que celles qu'ils avaient avant la grève. »

Nous avons répondu au Président du Conseil : « Il y en a encore pour l'Etat 752 membres dont les dossiers vous ont été remis, auxquels vous n'avez pas encore répondu. Par conséquent, le réseau de l'Etat n'a pas encore donné l'exemple que nous attendions de lui. Nous vous demandons, aujourd'hui, puisque vous nous déclarez que vous êtes partisan de supprimer la situation malheureuse qui existe à l'égard de certains de nos camarades, de faire un effort un effort en faveur d'une amnistie générale. Les cheminots ont assez souffert, la punition a duré assez longtemps ».

Les réintégrations au sein du réseau de l'Etat resteront partielles bien qu'importantes, témoignant de sa clémence sociale ; les compagnies se limitant charitablement à verser des secours ou à accorder des pensions à certains révoqués<sup>30</sup>.

Les gauches parlementaires vont se mobiliser pour la défense des révoqués. Le 14 avril 1911, à la Chambre des députés, un engagement solennel de réintégration des révoqués est pris. Sans attendre, une proposition de loi est déposée le 12 juillet 1911 à l'initiative des députés socialistes : elle vise à faire bénéficier d'une pension de retraite les cheminots révoqués, par application du nouveau régime favorable de retraite commun à tous les grands réseaux et qui vient d'être créé par les deux lois du 21 juillet 1909 et du 28 décembre 1911<sup>31</sup>. Ce nouveau régime ne prenant effet que le 1<sup>er</sup> janvier 1911, les

<sup>29</sup> Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer, *Compte-rendu du 24ème Congrès national*, 11-12 avril 1913, p. 63-64.

<sup>30</sup> Robert Pigelet, *La condition juridique du personnel des chemins de fer et tramways*, Impr. Pigelet, 1935, p. 244.

<sup>31</sup> « En demandant au Parlement d'admettre au bénéfice d'une retraite équitable les agents de chemins de fer révoqués à la suite de la grève d'octobre 1910, nous n'abandonnons pas notre volonté de poursuivre, conformément à l'engagement solennel pris à la Chambre des députés, dans sa séance du 14 avril 1911, leur réintégration.

« Nous avons estimé, toutefois, qu'en attendant la réalisation de cette mesure de justice et 'apaisement social, il était urgent de prendre en faveur des cheminots révoqués une solution d'attente. Il convient, d'ailleurs, de se préoccuper de la situation des veuves et des orphelins des cheminots morts depuis leur révocation, ou de celle des révoqués qui, physiquement ou moralement fatigués d'un métier auquel ils avaient donné toute leur âme et qui leur a causé tant de déceptions, préfèrent ne pas être réintégrés. Pour

agents révoqués trois mois auparavant devaient-ils y échapper ? Le député radical-socialiste Monestier sera chargé de rapporter au nom de la commission des travaux publics. Daté de février 1912, son rapport très documenté<sup>32</sup> retrace la manière dont chaque compagnie privée a accordé des pensions à certaines catégories de révoqués, en les comparant au bénéfice possible du nouveau régime de retraites. Il va établir la proportion des agents ayant bénéficié d'allocations viagères ou remboursements de retenues *plus favorables* que ce régime, *aussi favorables* ou *moins favorables*. Au total, 81 % et 15 % des 1835 agents ou ouvriers révoqués par les compagnies ont été soumis à un régime respectivement « plus avantageux » ou « sensiblement équivalent » à celui des deux lois de 1909-1911. Nous avons extrait de ce rapport les chiffres suivants qui nous apprennent par ailleurs que ce sont les « jeunes agents » (moins de 15 ans d'ancienneté) qui ont été révoqués ou congédiés, que les « faveurs » patronales ont bien varié d'un réseau à l'autre, enfin que 4 fois sur 5, un ancien « révoqué » avait retrouvé du travail.

|   | Nord          | Est           | PLM           | PO             | Midi          | Ceinture     | Total          |
|---|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|--------------|----------------|
| agents révoqués et ouvriers congédiés   | 714*          | 184           | 459**         | 228            | 119           | 119          | 1823           |
| mieux traités que le régime légal       | 675<br>(86 %) | 72<br>(39 %)  | 454<br>(99 %) | 228<br>(100 %) | 38<br>(32 %)  | 80<br>(67 %) | 1487<br>(81 %) |
| aussi bien traités que le régime légal  | 51<br>(7 %)   | 107<br>(58 %) | 0             | 0              | 81<br>(68 %)  | 35<br>(29 %) | 274<br>(15 %)  |
| moins bien traités que le régime légal  | 60<br>(8 %)   | 5<br>(3 %)    | 5<br>(1 %)    | 0              | 0             | 4<br>(3 %)   | 74<br>(4 %)    |
| ayant plus de 15 ans de service         | 192<br>(27 %) | 48<br>(26 %)  | 69<br>(15 %)  | 14<br>(6 %)    | 38<br>(32 %)  | 16<br>(13 %) | 377<br>(21 %)  |
| ayant reçu des secours à titre gracieux | 163<br>(23 %) | ?             | 181<br>(39 %) | ?              | 68<br>(57 %)  | ?            |                |
| ayant retrouvé un emploi                | 575<br>(80 %) | ?             | 381<br>(83 %) | 145<br>(63 %)  | 102<br>(86 %) | ?            |                |

\*+ 12 femmes garde-barrières révoquées à la suite de la révocation de leurs maris.

\*\* + 44 agents occupés sur le territoire suisse.

tous ceux-là il est évident que la seule question qui se pose devant le Parlement est celle de savoir s'ils auront droit à une retraite et quelle sera cette retraite.

« Le Parlement ne saurait se contenter des mesures d'humanité prises par les compagnies (...). C'est mal poser la question que de la placer sur le terrain de la « bienveillance » ou de « l'humanité ». La retraite ne doit pas être posée comme une faveur mais comme un droit légal. La loi du 21 juillet 1909 a consacré le principe du droit à la retraite proportionnelle de tout agent révoqué, pour quelque cause que ce soit ». (Extrait des motifs de la proposition de loi)

<sup>32</sup> Chambre des députés (séance du 16 février 1912). Document n° 1675, Commission des travaux publics, *Rapport ayant pour objet d'organiser le droit à la retraite des cheminots révoqués à la suite de la grève d'octobre 1910*, par Monestier, p. 81.

Ces données favorables aux compagnies ont étayé les arguments de cet idéologue ultra-libéral et anti-social qu'était Yves-Guyot. Celui-ci entreprendra de réfuter « les partisans de la réintégration [qui] parlent beaucoup de la misère des cheminots [révoqués] »<sup>33</sup>, voulant apitoyer ainsi les compagnies : « Les compagnies, loin de les persécuter, leur ont donné des secours et les ont aidés à trouver de l'ouvrage. La Compagnie de l'Est compte moins d'agents révoqués que le Syndicat national ne lui en attribue : 108 commissionnés et 77 en régie. Il n'y a plus que deux absents commissionnés sans emploi. Quant aux seconds, sauf 17 dont la Compagnie a perdu la trace, tous ont retrouvé une situation. »

La grève des cheminots de 1910 va motiver dans le camp des parlementaires de droite de très nombreuses propositions de loi tendant à *interdire ou à réglementer le droit de grève* dans les chemins de fer<sup>34</sup>. De son côté, pour parer aux *sabotages* de l'exploitation accomplis par les agents grévistes, Yves-Guyot proposera un projet de loi visant à punir les auteurs et complices de *sabotages* ou de *tentatives de sabotages* ; tout comme il proposera de reformuler l'article 20 de la loi de police de 1845. Conçu à l'origine à des fins de sécurité (« Tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui abandonne son poste pendant la marche du convoi est puni d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans »), cet article corrigé pourrait devenir une précieuse arme anti-grève à double détente en permettant de sanctionner ainsi tous les agents concourant à la circulation des trains (agents de conduite et des trains, mais aussi aiguilleurs, agents des services de l'exploitation ou de la voie contribuant à la sécurité des convois en marche), qu'il s'agisse des agents abandonnant leur poste ou des agents négligeant ou refusant de relever ceux-ci<sup>35</sup>.

Après 1914, à la suite de l'entrée en guerre et dans le nouveau contexte d'union patriotique, les besoins accrus de main-d'œuvre pour pallier l'absence des agents mobilisés, motivèrent de la part des compagnies des réintégrations d'anciens révoqués<sup>36</sup>.

### ***Le martyrologe de la grande grève de mai 1920***

Autant par son ampleur et sa durée que par sa répression, cette grève est la référence identitaire majeure dans la mémoire de la geste corporative des cheminots cégétistes. Quatre types de sanctions ont frappé les grévistes : visant les agents commissionnés, mise à la retraite d'office ou radiation des cadres ou révocation ; congédiements visant les agents à l'essai (stagiaires). Les taux de répression des uns et des autres varient fortement d'un réseau à l'autre :

|                     | <b>Nord</b> | <b>Est</b> | <b>PLM</b> | <b>PO</b> | <b>Midi</b> | <b>Etat</b> | <b>Total</b> |
|---------------------|-------------|------------|------------|-----------|-------------|-------------|--------------|
| grévistes au 12 mai | 10658       | 19720      | 55903      | 46355     | 22481       | 51000       | 206117       |
| commissionnés       | 53546       | 48123      | 79012      | 60468     | 53546       | 77974       | 345354       |

<sup>33</sup> Yves-Guyot, *op. cit.*, p. 295.

<sup>34</sup> A.-G. Rouchy, *Les grèves dans les chemins de fer*, Rousseau, 1912 (thèse de droit), p. 93-119.

<sup>35</sup> Yves-Guyot, *op. cit.*, p. 104-109.

<sup>36</sup> Bidegaray, *Contre les Compagnies. Pour la Nation*, 1917, p. 19.

|                                    |        |        |        |        |        |        |        |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| stagiaires                         | 26706  | 27481  | 41202  | 7356   | 11391  | 20273  | 134409 |
| total                              | 80252  | 75604  | 120214 | 67824  | 64937  | 98247  | 479763 |
| % grévistes                        | 13,3 % | 26,1 % | 46,5 % | 68,3 % | 34,6 % | 51,9 % | 43,0 % |
| % commissionnés révoqués           | 1,7 %  | 0,7 %  | 2,1 %  | 6,4 %  | 1,8 %  | 1,7 %  | 2,5 %  |
| % stagiaires congédiés             | 5,7 %  | 6,2 %  | 1,2 %  | 34,0 % | 19,2 % | 6,2 %  | 13,4 % |
| stagiaires/commissionnés congédiés | 3,4    | 8,9    | 0,6    | 5,3    | 10,7   | 3,6    | 5,4    |
| % total « révoqués »               | 3,0 %  | 2,7 %  | 1,8 %  | 9,4 %  | 7,0 %  | 2,4 %  | 3,8 %  |
| % « révoqués » / grévistes         | 22,8 % | 10,5 % | 3,8 %  | 13,7 % | 11,8 % | 4,7 %  | 8,8 %  |

Source : G. Ribeill, *Le personnel des Compagnies...*, op. cit., p. 295.

Ce n'est pas le lieu de revenir ici sur des analyses plus fouillées<sup>37</sup>, comparant les réseaux « modérés » (Est et Nord) où les agents ont côtoyé en 1914-1918 le front ou l'arrière, aux réseaux de l'Etat, du PO ou du PLM, bien plus « radicalisés ». Retenons surtout que la version héroïque syndicale confondra dans la catégorie « martyr » des « révoqués », quelques 9000 commissionnés *révoqués* et 8300 stagiaires de moins d'un an d'ancienneté *congédiés*. Assimilation en trompe-l'œil mais aussi large décompte, comme on l'a indiqué dans notre introduction, jusqu'au chiffre de « 25000 révoqués » ! Pourtant commissionnés et stagiaires relèvent d'univers sociaux et militants fort distincts : les premiers se confondent avec la génération des militants aguerris qui, s'ils n'ont pas connu la grève de 1910, du moins recrutés avant 1914, ont participé aux luttes revendicatives assagies de l'avant-guerre, réclamant l'alignement des agents des compagnies privées sur le statut concédé en 1912 aux seuls agents du réseau de l'Etat. Les seconds sont les très nombreuses jeunes recrues des compagnies, embauchées pour satisfaire à la loi des 8 heures (1<sup>er</sup> mai 1919) : pour l'essentiel, ce sont de jeunes gens libérés de l'armée et retournés à la vie active, masse de manœuvre inexpérimentée mais docile de « syndiqués » aux ordres des « syndicalistes » agitateurs ou meneurs ; ce sont eux qui feront les frais de la grève, bien plus que leurs aînés : dans une proportion de 5 pour 1 (13,4 % / 2,5 %, cf. tableau précédent). Mais cette confusion délibérée a servi à étayer une identité militante corporative de « classe », sans faille générationnelle, la diversité du vécu professionnel des victimes s'effaçant derrière l'énormité du poids social des vaincus. « C'est l'inscription au martyrologe qui donne aux participants de la geste cheminote leur légitimité dans l'entre-deux-guerres », note pertinemment Christian Chevandier<sup>38</sup>.

En fait, pour ne pas se priver du personnel ouvrier qualifié des ateliers où se trouvait concentré le gros des grévistes, les compagnies du PLM et du PO se livrent à un joli tour de passe-passe : elles réembauchent les révoqués dans leurs ateliers de Saint-

<sup>37</sup> Cf. Annie Kriegel, *La grève des cheminots, 1920*, Paris, Armand Colin, 1988 ; G. Ribeill, *Les cheminots en guerre (1914-1920). Les métamorphoses d'une corporation*, ENPC, août 1988.

<sup>38</sup> Christian Chevandier, *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité*, Maisonneuve et Larose, 2002, p. 121.

Pierre-des-Corps et de Nevers-Vauzelles qu'elles ont pris le soin de privatiser puis de louer à une nouvelle entreprise *ad hoc*, la *Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel de chemins de fer* : ayant perdu leur statut de cheminot et devenus des salariés de droit privé, ces ouvriers sont devenus de simples « métallos ». Une *Union nationale des cheminots révoqués* est ainsi constituée à Saint-Pierre-des-Corps dans les années 20, revendiquant la réintégration.

Profitant de la mansuétude des gouvernements de gauche, par vagues successives, certains des « révoqués » de 1920 seront réintégrés : 700 agents du réseau de l'Etat dès l'été 1924, par décision du Cartel gouvernemental des Gauches ; puis 2200 réintégrations en 1925 dont certaines consenties par les compagnies<sup>39</sup> ; 2300 en 1933, les commissionnés révoqués étant bien plus nombreux à en bénéficier (32 % avant 1933) que les stagiaires licenciés (9 % avant 1936) qui, renonçant à réintégrer le chemin de fer, ont cherché à faire carrière ailleurs. Au printemps 1937, en vertu de décisions favorables du Front populaire, 25 % des révoqués et 2 % des licenciés sont réintégrés. Mais le combat jusqu'au-boutiste pour les réintégrations, cette « rengaine » revendicative obstinée (Ch. Chevandier), a constitué un utile « thème de rassemblement corporatif » (A. Kriegel), en nourrissant un réflexe identitaire persistant<sup>40</sup>.

### ***1938 : naissance d'un Etat-patron bienveillant***

Il faut attendre la naissance en 1937 de la SNCF, par nationalisation de cinq compagnies privées et leur fusion avec deux réseaux étatisés (Ouest-Etat et Alsace-Lorraine), pour que soit consacré un nouveau départ social et syndical dans la nouvelle entreprise publique, faisant table rase du passé. Alors que le statut (unilatéral) du personnel octroyé en 1920 est remplacé par une convention collective négociée signée le 30 juillet 1938, simultanément est proclamée une amnistie générale, devenue enfin « une réalité, 18 ans après l'inoubliable grève de la même année »<sup>41</sup>.

Le régime de « pénitence ferroviaire » qu'impose l'Etat-patron à la SNCF, chargée de retrouver promptement un compte d'exploitation équilibré, plus largement les remises en question de certains acquis du Front populaire, tout cela va aboutir, à l'appel de la confédération CGT réunifiée, à une grève générale d'un jour, fixée au 30 novembre 1938. De Monzie, le ministre des Travaux publics, qui connaît parfaitement le rôle déterminant des cheminots dans l'efficacité de la grève<sup>42</sup>, va brandir les menaces de sanction, les haranguant directement préventivement même à la radio. Il prendra soin de convoquer à la veille du mouvement les dirigeants de la fédération cégétiste, écoutant patiemment leur réquisitoire avant de leur annoncer un dépôt de plainte contre eux,

<sup>39</sup> Au 9<sup>ème</sup> congrès de la Fédération unitaire (juillet 1926), il sera évoqué les taux de réintégration suivants : 70 % à l'Etat, 30 % au PLM, 15 % au PO, 9 % à l'Est, 6 % au Nord et 5 % au Midi (cf. Jacquet, *op. cit.*, p. 106, note 2).

<sup>40</sup> Christian Chevandier, *op. cit.*, p. 128.

<sup>41</sup> Jacquet, *op. cit.*, p. 141.

<sup>42</sup> Anatole de Monzie, *Ci-devant*, Flammarion, 1941, p. 61 : « Une fois de plus, le succès ou l'insuccès de l'entreprise dépendait des cheminots ».

toujours fondée sur la loi de 1845, ses articles 16 et 18<sup>43</sup>... Cette intimidation va s'avérer efficace, comme de Monzie le note dans son journal :

« Au total, moins de 2000 grévistes, dont la plupart ont repris du travail dans l'après-midi. Les chefs de grève – même en congé – ont fait acte de présence. Des régions entières ont assuré le fonctionnement des services sans une défection : telles la région du Sud-Ouest et l'Est. Avant midi, une femme m'appelle au fil avec une voix de prière : son mari, mécanicien dans la banlieue parisienne, a refusé de monter en machine à l'heure prescrite : elle supplie qu'on lui pardonne et qu'il soit admis à conduire un autre train. Ainsi fait. Une seconde supplique de même nature me vient du Nord : je minimise. Inutile de proclamer une victoire en désignant des vaincus. Les sanctions ne sont pas urgentes. Elles seront moindres quand la frayeur rétrospective se calmera. »

Cette nouvelle stratégie ministérielle de clémence qui se fonde sur de subtils ressorts psychologiques, de Monzie l'appliquera jusqu'au bout. Ainsi, le 10 décembre 1938, « pour pouvoir tempérer les sanctions disciplinaires qui me sont et me seront demandées en suite de la grève du 30 novembre, je révoque d'abord les deux signataires du tract qui appelait au désordre. J'établis ce décret sans joie, car des deux révoqués, l'un n'est pas sans talent et l'autre sans bonté ». Semard et Jarrigion, les deux secrétaires fédéraux ainsi qualifiés, seront révoqués du conseil d'administration de la SNCF après leur comparution devant le conseil de discipline le 23 décembre 1938<sup>44</sup>, puis poursuivis en justice pour infraction à la fameuse loi de 1845. Semard est rétrogradé au rang de facteur aux écritures, affecté à Loches (Indre-et-Loire), dans une toute petite gare de province...

Interpellé par les communistes le 20 décembre 1938 à la Chambre des députés sur la répression de la grève, le ministre de Monzie pourra annoncer sa décision « de porter au maximum une nécessaire indulgence », y compris, nous apprend son journal, contre les demandes de la SNCF qui réclame son accord pour 46 révocations. En vain : seulement ainsi 4 commissionnés et 4 agents à l'essai seront finalement révoqués et licenciés... Dépités, les dirigeants de la SNCF se vengeront contre leur ministre de tutelle en imposant des mutations internes plus nombreuses que prévues<sup>45</sup>.

Assurément, passés de la férule des « patrons de droit divin » sous la houlette de l'Etat-patron, les moyens de répression ont bien changé, définitivement plus circonscrits aux « meneurs » qu'étendus aux « menés », plus symboliques que matériels aussi.

---

<sup>43</sup> « Quiconque aura menacé par écrit anonyme ou signé de commettre un des crimes prévus par l'article 16 sera puni d'un emprisonnement de 3 à 5 ans... »

<sup>44</sup> Décret du 10 décembre 1938 : « En raison de l'incompatibilité existant entre l'exercice des fonctions d'administrateur de la SNCF et la signature d'un tract incitant les agents non seulement à cesser le travail, mais encore à entraver la marche des convois et à occuper les postes d'aiguillage, qui sont des éléments essentiels des dispositifs de sécurité, M. Jarrigion et M. Semard sont démis de leur fonction de membre du Conseil d'administration de la SNCF et révoqués desdites fonctions ».

<sup>45</sup> *La Tribune des Cheminots*, 20 mars 1939 ; Joseph Jacquet, *op. cit.*, p. 148.

## Bibliographie

Caron François, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord (1846-1937)*, Mouton, 1973.

« La grève des cheminots de 1910. Une tentative d'approche », in *Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse*, Mouton, 1974.

Chevandier Christian, *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité*, Maisonneuve et Larose, 2002.

Desveaux L., *Les coalitions dans le personnel des chemins de fer*, P., Marchal et Billard, 1899.

Fruit Elie, *Les syndicats dans les chemins de fer en France (1890-1910)*, Les Editions ouvrières, 1976.

Fukasawa Atsushi, *Histoire du syndicalisme cheminot en France. Des grèves générales à la Grande Guerre*, Thèse de doctorat (dir. Antoine Prost), Université de Paris 1, décembre 1992.

Gacon Jean, *Batailles du Rail*, Fédération CGT des Cheminots et Messidor, 1986.

Jacquet Joseph, *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Editions sociales, 1967.

Kriegel Annie, *La grève des cheminots, 1920*, Paris, Armand Colin, 1988.

de Monzie Anatole, *Ci-devant*, Flammarion, 1941.

Picard Alfred, *Traité des chemins de fer*, Rothschild, 1887.

Pigelet Robert, *La condition juridique du personnel des chemins de fer et tramways*, Paris, Impr. Pigelet, 1935.

Ribeill Georges, *Le personnel des Compagnies de chemins de fer, des origines à 1914, Développement et aménagement*, 1980.

G. Ribeill, *La révolution ferroviaire. La formation des chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993.

G. Ribeill, « La police et les syndicats cheminots (1890-1914) », in *Maintien de l'ordre et polices*, Créaphis, 1987, p. 383-395.

Rouchy A.-G., *Les grèves dans les chemins de fer*, Rousseau, 1912 (thèse de droit).

Semard Pierre, *Histoire de la Fédération des Cheminots*, 1934.

Yves-Guyot, *Les chemins de fer et la grève*, Paris, Alcan, 1911.