

la Vie Ouvrière

REVUE SYNDICALISTE BI-MENSUELLE

Paraissant le 5 et le 20

SOMMAIRE

LA GRÈVE DES CHEMINS DE FER

Les Cheminots en tutelle	P. MONATTE.
Les Revendications des Cheminots.....	F. DUPONT.
Les Compagnies, Rothschild et Briand.....	CRATÈS.
Les Faits de la Grève.....	P. MONATTE.
C'est en forgeant.....	V. GRIFFUELHES.
Le grand jeu gouvernemental.....	L. JOUHAUX.

SUR LES RÉSEAUX

Le Mouvement du réseau du Nord.....	UN VIEUX CHEMINOT.
Sur le réseau Ouest-État.....	E. POITEVIN.
Sur le réseau de l'Est.....	A. JACOB.
Sur le réseau du P.-L.-M. :	
A Villeneuve-Saint-Georges.....	H. LEDUC.
A Saint-Étienne.....	V. MALOT.
Sur le réseau du Midi.....	SMOLENSKY.
La résistance passive?	P. M.

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

42, Rue Dauphine, 42

PARIS (VI^e)

LA VIE OUVRIÈRE

Revue syndicaliste bi-mensuelle paraissant le 5 et le 20

CONDITIONS D'ABONNEMENT :

FRANCE, ALGÉRIE & TUNISIE		EXTÉRIEUR	
TROIS MOIS.....	2 fr. 50	TROIS MOIS.....	3 fr.
SIX MOIS.....	5 fr. »	SIX MOIS.....	6 fr.
UN AN.....	10 fr. »	UN AN.....	12 fr.

PRIX DU NUMÉRO : France : 0 fr. 50. — Extérieur : 0 fr. 60.
Les abonnements partent du 1^{er} de chaque mois.

Adresser toute la correspondance relative à la Rédaction et à l'Administration à PIERRE MONATTE, 42, rue Dauphine, Paris-VI^e.

HEURES DE PERMANENCE :

Tous les matins, de 9 heures à midi. — L'après-midi, de 2 heures à 7 heures, le jeudi seulement. — Le soir, de 9 à 11 heures, tous les lundis.

NOS EDITIONS

L'Affaire de l'Ouenza

A genoux devant le Comité des Forges
La révision de la loi de 1810 sur les mines

Forte brochure de 64 pages, par A. MERRHEIM

L'exemplaire,	0.20	dans nos bureaux;	0.25	franco
10 exempl.	1.70	—	2	> —
50 —	7.50	—	8	> —
100 —	14	> —	15	> —

EDITIONS DE LA GUERRE SOCIALE

LA CLASSE OUVRIÈRE

Série de brochures à 15 centimes

par L. et M. BONNEFF

- 1^o Les Boulangers — 2^o Les Employés de Magasin
3^o Les Terrassiers
4^o Les Cheminots (1^{re} partie) — 5^o Le Restaurant

PRODUCTEURS, SAUVONS-NOUS NOUS MÊMES!

Les Cheminots en tutelle

Les événements marchent à grands pas. C'est à la fin de l'année dernière, au Congrès national extraordinaire des 10, 11, 12 décembre, que Guérard dut abandonner la direction du Syndicat des chemins de fer.

Aussitôt après, une puissante et surprenante agitation soulevait les cheminots. Guérard parti, on s'apercevait sur tous les réseaux de l'impossibilité de vivre avec les salaires payés par les Compagnies de chemins de fer. On reprenait, dans le programme tracé par le Congrès des cheminots de 1893, la revendication d'un minimum de 5 francs.

Guérard était parti. C'était là un premier travail d'épuration. Les militants révolutionnaires du Syndicat national commirent la faute de croire que l'épuration était terminée et qu'enfin leur syndicat allait devenir l'organisation des cheminots, administrée et dirigée par eux.

Il y a exactement un an, dans notre numéro du 5 novembre 1909, Poitevin publiait une étude sur la *crise du Syndicat national des chemins de fer*; il lui donnait — avec quelle raison ! — ce titre général : **DICTATURE OU SYNDICALISME.**

Le dictateur partit. Malheureusement, le régime resta.

Pour ses besoins, pour les nécessités de sa dictature, Guérard s'était façonné tout un système d'administration syndicale. Au lieu que la direction et l'administration du siège du Syndicat national fussent assumées par quatre ou cinq militants cheminots, ayant des attributions équivalentes, égaux en droits, nommés par l'organisation, Guérard avait voulu être seul, être le maître entouré par treize employés dépendant de lui et sur lesquels onze n'avaient jamais appartenu au personnel des chemins de fer. Un tel système lui était indispensable; c'est à ce prix qu'il pouvait rester le maître omnipotent, agir à sa guise et avoir la paix.

Ce système n'aurait pas dû survivre à Guérard et les cheminots auraient dû saisir les rênes de leur organisation et faire eux-mêmes leurs affaires.

Ils n'eurent pas cette sagesse. Ce fut une faute grave ! Ils firent pire. Leur conseil d'administration alla choisir parmi les onze employés du siège non cheminots, un directeur des services du syndicat, celui qui, dans la pratique, serait le véritable secrétaire de l'organisation. Ils confièrent cette fonction importante à Gaston Renaudel, le frère de l'administrateur de l'*Humanité*.

Depuis, il est arrivé ce qui devait fatalement arriver. Au cours de l'agitation en faveur du relèvement des salaires, le Syndicat des chemins de fer et son comité de grève se sont graduellement éloignés de la C. G. T. pour se rapprocher du journal l'*Humanité*.

Ainsi, normalement, les cheminots, qui avaient commis la faute de ne pas prendre eux-mêmes la direction effective de leur syndicat, ont été amenés à commettre cette faute plus grave de permettre à des hommes en dehors de leur corporation de prendre la direction de leur mouvement, de leur grève.

Ainsi qu'il devait advenir, les cheminots ont permis aux intérêts moraux du parti de primer leurs intérêts corporatifs.

Ainsi que cela devait arriver, la lutte directe des cheminots contre les Compagnies a fait place à une lutte parlementaire du parti socialiste contre le gouvernement.

Une fois de plus, désertant leur terrain propre, le solide terrain économique, des travailleurs sont tombés dans le panneau politique, se sont égarés, se sont perdus.

La responsabilité du parti socialiste est grande dans ces événements. Mais celle des militants des chemins de fer est plus grave, plus grande encore. C'est eux qui sont les véritables responsables puisqu'il était de leur devoir de prendre la direction de leur syndicat, de garder celle de leur grève, et qu'ils ne l'ont pas fait. Nous l'allons voir.

P. MONATTE.

Les Revendications des Cheminots

Rappelons pour quelles raisons et à la suite de quelles circonstances les cheminots se sont vus dans l'obligation de recourir à la grève.

Tant que nous n'avons fait que parler de nos revendications, on nous a plaint beaucoup dans toutes les classes de la société; gouvernants et parlementaires avaient même l'air de s'extasier sur notre misère; quand nous avons voulu les faire aboutir, la comédie a changé; elle s'est transformée en tragédie. Nous venons de la vivre.

Quelles étaient et quelles sont encore ces revendications ?

- 1° Le relèvement des salaires;
- 2° La rétroactivité de la loi sur les retraites (loi du 21 juillet 1909);
- 3° La réglementation du travail;
- 4° Le repos hebdomadaire.

Le relèvement des salaires intéresse au plus haut point les camarades des services de la voie, de l'exploitation et les manœuvres des ateliers et dépôts.

Ce qui démontre combien cette revendication tenait au cœur de tous, c'est l'unanimité avec laquelle les commissions des différents services nommées par le 21^e Congrès du Syndicat national (avril 1910) inscrirent, au préalable, en tête de leur rapport, et sans

s'être consultées : le commissionnement au mois avec minimum de salaire de 1.825 francs par an.

C'est une vieille revendication, celle dont on parle depuis 1893. Cette fois, les délégués des groupes avaient reçu le mandat de prendre toutes décisions pour que sonne enfin l'heure des résultats tangibles.

Cela ressort de façon éclatante de l'ordre du jour voté à l'unanimité par le Congrès après la lecture du rapport de la commission du relèvement des salaires :

Le Congrès décide :

1° Qu'une délégation nationale soit nommée à raison de 4 membres par réseau ;

2° Que le Conseil d'administration fasse immédiatement le nécessaire auprès du Président du Conseil des Ministres pour préparer une entrevue entre tous les Directeurs des grandes Compagnies de Chemins de fer et la délégation nationale.

Cette entrevue sera présidée par le Président du Conseil des Ministres et le Ministre des Travaux Publics.

Le Congrès, s'inspirant également de son devoir de solidarité fraternelle à l'égard des camarades, notamment ceux de Rouen, brutalement frappés et emprisonnés au cours de la manifestation pacifique du 10 avril.

Donne mandat au Comité de Grève générale nommé et choisi par le Congrès, si les résultats de l'entrevue ne nous donnent pas satisfaction, d'intensifier les préparatifs nécessaires pour hâter le moment où la cessation du travail sur tous les réseaux français sera jugée utile, afin que justice soit accordée aux Employés et Ouvriers des Chemins de Fer, et que leur dignité soit sauvegardée en toutes circonstances dans leur action syndicaliste, ayant pour but la conquête du bien-être et de la liberté.

Alors que dans la plupart des industries, les salaires sont en voie de hausse, alors que le coût de la vie a augmenté dans une proportion de 20 p. 100 au moins depuis dix ans, les cheminots sont restés avec leurs salaires misérables d'il y a trente ans.

Comment font-ils pour joindre les deux bouts ? Moyennant quelles privations arrivent-ils à vivre et à faire vivre une famille ? C'est là un problème douloureux à résoudre.

Ah ! les cheminots paient cher la certitude de travailler le lendemain et la promesse — vaine pour tant d'entre eux — d'une retraite sur leurs vieux jours !

Dans les chemins de fer, les salaires sont variables de réseau à réseau, et dans les réseaux eux-mêmes de région à région, de ville à ville, d'ouvrier à ouvrier. Sauf sur le réseau de l'Etat, il n'y a pas d'échelle de traitement, du moins les cheminots ne la connaissent et sont de ce fait soumis à l'arbitraire de leurs chefs.

Prenons donc l'échelle la plus récente du réseau de l'Etat; le personnel des autres réseaux est logé à la même enseigne, sinon plus mal.

	MINIMUM		MAXIMUM	
	PAR AN	PAR JOUR	PAR AN	PAR JOUR
Poseurs.....	1.050	2 87	1.400	3 83
Hommes d'équipe....	1.050	2 87	1.400	3 83
Brigadiers de la voie..	1.200	3 29	2.100	5 78
Gardiens de bureau..	1.200	3 29	2.100	5 78
Gardes-frein.....	1.200	3 29	2.100	5 78
Visiteurs.....	1.200	3 29	2.100	5 78
Aiguilleurs.....	1.200	3 29	2.100	5 78
Facteurs.....	1.200	3 29	2.100	5 78
Dames employées....	1.200	3 29	2.200	6 03
Chauffeurs.....	1.350	3 70	2.400	6 57
Chefs d'équipe.....	1.350	3 70	2.400	6 57
Chefs de train.....	1.350	3 70	2.400	6 57
Commis G. V. et P. V.	1.350	3 70	2.400	6 57
Facteurs enregistreurs	1.350	3 70	2.400	6 57
Chefs de station.....	1.500	4 11	3.000	8 22
Facteurs chefs.....	1.500	4 11	3.000	8 22
Visiteurs chefs.....	1.800	4 93	3.600	9 86
Expéditionnaires.....	1.800	4 93	3.600	9 86

« Les emplois ci-dessus — ajoute Maurice Char-nay (1), à qui nous empruntons ces renseignements — comprennent au moins les trois quarts du personnel ou près de 250.000 agents.

« Mais il ne faut pas se laisser éblouir par les chiffres de la colonne de droite, qui demandent quelques expli-cations.

« Les poseurs et les hommes d'équipe, qui n'ont jamais l'espoir, sous le régime actuel, de gagner la pièce de cent sous, n'atteignent le maximum de 3 fr. 83 qu'au bout de dix-huit ans, s'ils n'ont subi en route aucun accroc, si aucune punition sévère, méritée ou non, ne leur a été infligée, s'ils n'ont pas encouru l'ani-mosité d'un mauvais chef. En tous cas, cette somme énorme de moins de 4 francs est le couronnement de leur carrière, et elle leur assure, à cinquante-cinq ans, moins de 2 francs pour leur retraite.

« Les brigadiers de la voie et toute la série des débutants à 1.200 francs ont déjà une dizaine d'années de service, comme simples poseurs, hommes d'équipe ou manœuvres lorsqu'ils changent de catégorie; quel-ques-uns ont moins, mais la plupart ont plus; — si bien qu'à cinquante-cinq ans, âge de la retraite, ils ne peuvent pas arriver à 2.100 francs, mais à peine à 1.800 francs par an, ou 4 fr. 93 par jour. Ils n'ont pas le bonheur, même à la fin de leur carrière, de connaître la quotidienne pièce de cent sous. »

Dans certaines villes importantes, des indemnités de résidence sont allouées, mais leur caractère irrégulier et leur montant insuffisant laissent les salaires des cheminots bien au-dessous des salaires de l'indus-trie privée.

Sur l'Etat seulement, et à la suite des manifestations

Maurice CHARNAY, *Le Salaire des Cheminots*. Brochure en vente au siège du Syndicat. Prix : 0 fr. 20 franco.

des cheminots, ces indemnités de résidence ont été fixées réglementairement à 400 francs pour Paris, à 360, 200 et 120 pour quelques villes et 80 et 40 pour certaines autres localités.

Dans sa brochure *Les Compagnies de Chemins de fer et leurs Employés*, G. Renaudel a publié (p. 55) ces remarques d'un militant de l'Est qui valent non seulement pour l'Est mais pour l'ensemble des réseaux :

Il n'existe rien de général au point de vue d'un chiffre de traitement de début pour une catégorie d'agents du même titre. Là où un agent débute à un traitement quelconque, un autre, venant après, aura un traitement supérieur ou inférieur, suivant la volonté de ceux qui accordent, même à égalité d'ancienneté. Il en est ainsi pour tous les degrés de l'échelle hiérarchique du petit personnel.

A l'exploitation, les traitements varient de 1.200 à 1.500 francs au début pour les échelons, jusqu'au titre de facteur enregistrant. Sur ces sommes, il y a lieu de déduire la retenue réglementaire de 7 0/0 (3 0/0 pour la retraite ; 3 0/0 pour l'habillement ; 1 0/0 pour la caisse de prévoyance), ce qui ramène ces traitements à 1.116 francs et 1.395 francs par an.

Rien ne règle les augmentations. On voit constamment des camarades rester 5, 6, et 10 ans sans augmentation pour des motifs qu'ils ignorent. Vous pouvez envisager la situation pécuniaire du personnel de l'Exploitation de l'Est comme le régime du bon plaisir de la caste dirigeante.

Quant au maximum de traitement, tous l'ignorent, attendu que l'échelle que la Compagnie déclare appliquer reste entre les mains des inspecteurs principaux. Mais ce qui est certain, c'est que plus de 2.000 agents ayant l'âge de la retraite (25 ans de service) palpent encore, chaque année, la somme fabuleuse de 1.400 francs et même 1.350 francs dont il faut déduire les 7 0/0, soit donc 1.302 et 1.256 fr. 50.

En résumé, pas d'égalité dans les traitements de début. Pas d'augmentations régulières. Les quelques améliora-

tions qui semblent avoir été faites depuis 1908 ont eu tout simplement pour but de modifier les traitements de début d'une façon sensible afin d'assurer un recrutement devenu difficile. Mais les agents, ayant de 10 à 25 ans de service, n'ont en partie reçu aucun avantage.

Si l'on compare les salaires des cheminots étrangers avec les nôtres, on a lieu d'être surpris. Nulle part les salaires de début ne sont aussi bas et d'une manière générale l'écart entre le minimum et le maximum n'est aussi grand ; ailleurs, on n'attend pas que les hommes aient dépassé la quarantaine pour leur donner de quoi manger.

Il n'y a pour s'en rendre compte qu'à se reporter au tableau (page 554) emprunté à la brochure de Charney où sont comparés nos salaires et ceux payés en Suisse et en Bavière.

L'insuffisance des salaires est avérée. On peut voir par là si le mouvement de révolte des cheminots était légitime. C'est bien la faim qui les a soulevés.

La deuxième revendication consistait dans la rétroactivité de la loi sur les retraites votée par les Chambres le 21 juillet 1909.

Cette loi n'est qu'une caricature du fameux projet Berteaux-Rabier-Jaurès qui fit la navette durant dix années entre le Palais Bourbon et le Luxembourg et ne vit le jour qu'après avoir été élagué, haché. Aussi quelle désillusion pour les cheminots ! Beaucoup hésitaient à reconnaître, en cette chose informe, la loi sur laquelle ils avaient cru si fort pouvoir bâtir autrefois.

Il est dit, à l'article 2 : « Le droit à la retraite est acquis pour tous les agents après vingt-cinq ans de service et cinquante ans d'âge pour les mécaniciens et chauffeurs ; cinquante-cinq ans pour les autres agents du service actif ; soixante ans d'âge pour les employés de bureau qui n'ont pas passé quinze ans au service actif. »

	FRANCE		SUISSE		BAVIÈRE		
	MINIMUM	MAXIMUM	MINIMUM	MAXIMUM	MINIMUM	MAXIMUM	
Exploitation	Inspecteurs	fr. 5,000	fr. 9,000	fr. 5,000	fr. 8,000	fr. "	
	Chefs de gare	1,800	6,500	3,300	6,600	"	
	Chefs de station	1,800	3,000	2,000	4,500	"	
	Chefs de trains principaux	1,800	3,600	2,300	3,800	3,940	
	Chefs de trains	1,350	2,400	1,800	2,800	3,375	
	Conducteurs, gardes-frein	1,200	2,100	1,400	2,100	2,875	
	Aiguilleurs	1,200	2,100	1,500	2,300	3,000	
	Chefs d'équipe ou de manœuvre	1,350	2,400	1,500	2,250	3,000	
	Facteurs, commis G. V. ou P. V.	1,200	2,100	1,500	2,800	3,000	
	Hommes d'équipe, manœuvres	1,050	1,400	1,400	2,300	1,875	
						1,500	2,125
	Voie	Chefs de district	2,400	4,500	2,500	4,200	3,000
Chefs d'équipe		1,200	2,100	1,500	2,600	2,250	
Poseurs ou cantonniers		1,050	1,400	1,400	2,000	1,500	
Gardes-barrières (hommes)		1,050	1,400	1,400	2,300	1,500	
Traction et Matériel	Gardes-sémaphore, gardes-signaux	1,050	1,400	1,500	2,300	2,125	
	Chefs de dépôt	5,000	9,000	2,700	6,600	7,500	
	Comptables des ateliers	1,800	3,600	3,300	5,300	"	
	Chefs d'ateliers	5,000	9,000	2,700	5,800	3,750	
	Visiteurs-chefs	1,800	3,600	2,800	3,800	2,810	
	Visiteurs	1,200	2,100	1,500	3,300	2,125	
	Mécaniciens	1,800	3,600	2,100	3,300	2,250	
	Chauffeurs	1,350	2,400	1,500	2,300	1,750	
	Manœuvres	1,050	1,400	1,400	2,300	1,500	
						2,125	10,500
Bureaux	Chefs de bureau	5,000	9,000	5,200	8,000	6,000	
	Sous-chefs de bureau	4,000	6,000	3,300	5,500	2,950	
	Commis principaux	2,700	4,200	2,700	4,300	2,810	
	Commis	1,800	3,600	1,500	3,800	3,940	
	1,200	2,100	1,500	2,600	1,875	3,000	
					1,625	2,375	

Cet article fut longuement critiqué dans les divers meetings que nous avons tenus au moment du vote. Il lèse fortement les sédentaires (employés de bureau). L'article 3 traite ensuite de la pension proportionnelle en cas d'invalidité ou de blessure, question de la commission de réforme, etc. Les articles 4 et 8 disent qu'en principe la pension sera égale à la moitié du traitement ou salaire moyen des six meilleures années avec augmentation de 1/50 du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation en plus de vingt-cinq ans, et enfin que la pension se cumulera avec la rente-accident pour les blessés du travail.

Mais l'on retrouve après cela un article 9 qui démolit ce qui est dit dans les précédents et retire aux anciens agents non inscrits à une caisse de retraite à la date de mise en application de la loi les bénéficiaires qu'elle semblait donner à tous les travailleurs indistinctement. Seuls bénéficient de la nouvelle loi ceux qui n'ont pas plus de quinze ans de présence à une Compagnie et d'affiliation à une caisse de retraites.

Le Syndicat national avait demandé la suppression de l'article 9 et que la loi ait ainsi un effet rétroactif, étant donné que tous les travailleurs qui ont contribué à l'édification de la richesse des Compagnies de chemins de fer ont droit à une assurance leur permettant, lorsqu'ils ne peuvent plus produire, lorsqu'ils ont acquis la double condition d'âge et d'affiliation, de n'avoir pas besoin de recourir à l'assistance publique.

Sur ce point, M. Berteaux disait nettement, au cours d'une interpellation concernant les cheminots (mars 1910), qu'incontestablement il devait rester dans l'esprit du législateur que la loi concernant les retraites devait avoir un effet rétroactif. Mais cette thèse ne prévalut pas.

La troisième et très importante revendication était la question de la réglementation du travail.

Que demandions-nous ? Pour nos camarades mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, que chaque période de travail soit comprise entre deux grands repos, séparés par un intervalle *d'au plus quatorze heures* et ne dépasse pas plus de onze heures de travail effectif. Nous demandions que la journée de travail soit ramenée à dix heures; de telle sorte que trente jours consécutifs quelconques ne contiennent *pas plus* de 270 heures de travail.

Nous demandions que les grands repos soient d'au moins douze heures à la résidence et neuf heures au dehors ; que les repos décennaires soient de trente-six heures, et non de trente comme le proposent les arrêtés ministériels, et ce pour tous, aussi bien mécaniciens des gares ou de petits parcours que mécaniciens de grandes lignes.

On ne s'imagine pas la vie que mènent les mécaniciens et chauffeurs, ainsi que les agents des trains. Ils restent vingt-quatre, vingt-huit, trente-six heures hors de chez eux et quand ils retouchent pied, c'est fort souvent pour repartir au bout de quelques heures. Voyez ce que peut être la vie de famille dans ces conditions.

En ce qui concerne l'application du repos hebdomadaire, qu'il me suffise de rappeler ici les rapports élaborés par les commissions du 21^e Congrès. Le rapport suivant de l'exploitation est à peu de choses près semblable à celui de tous les services :

La Commission, après avoir entendu les délégués des différents réseaux dans l'exposé de la situation faite au personnel de l'exploitation sur la question des repos pour les services de jour et d'alternance, décide de demander l'application du repos décennaire dans les conditions suivantes :

Service de jour : 9 jours de travail, le 10^e de repos, soit 3 jours de repos par mois et 16 jours de congé annuel.

Service alternant : 9 jours de travail consécutifs, prise du service de nuit à 6 heures du soir du 10^e jour, après une interruption de travail de 24 heures.

Le service de nuit se composera de 8 nuits consécutives, avec un repos de 48 heures à la descente de nuit, plus un congé annuel de 16 jours.

Ce congé pourra être pris par fraction, à la volonté de l'agent.

LA CAMPAGNE DE PROPAGANDE

Pour préparer l'obtention de ces revendications, il fallait d'abord faire connaître à tous les travailleurs de la voie ferrée les desiderata formulés par le Syndicat national. Une grande campagne de propagande fut entreprise après le Congrès extraordinaire de décembre 1909.

Nous avons tous présent à la mémoire le projet de manifestation du 12 décembre 1909. Briand refusa l'autorisation de manifester paisiblement dans la rue et de laisser entendre au public les cris de famine des cheminots. Ce jour-là, le préfet de police avait amassé rue du Château-d'Eau et boulevard Magenta des forces policières telles que les cheminots, réunis à la Bourse du Travail, furent presque séquestrés dans la Bourse et que la sortie dut se faire par petits paquets.

Les cheminots voulaient leur revanche. Sur une décision du Conseil, des meetings et des manifestations furent organisés dans presque tous les groupes.

Les travailleurs parisiens, au nombre d'environ trois mille, purent faire entendre leur voix dans les quartiers cossus de l'avenue des Champs-Élysées et supportèrent assez bravement les charges policières. Pour de jeunes manifestants pas encore entraînés, ce n'était, ma foi, pas trop mal.

En province, des faits analogues se produisirent. A l'issue d'un meeting des cheminots, à Sotteville-les-

Rouen, une manifestation se déroulait dans les rues de Rouen. Mêlés au chant de l'*Internationale*, les cris de « nos cent sous ! » se faisaient entendre. En arrivant dans la rue Verte, près de la gare, des commissaires de police accompagnés d'une quarantaine d'agents se précipitèrent devant les manifestants et, au nom de la loi, déclarèrent la manifestation dissoute. A cet instant, comme à un signal donné, les agents se précipitent contre la foule sur laquelle ils exercent leurs poings. Les camarades Couture et Basse sont arrêtés. Ils devaient être condamnés, le premier à un mois de prison sans sursis, le deuxième à six jours avec sursis et 25 francs d'amende sans sursis. Des poursuites étaient également engagées contre les camarades Torton et Mangin, de la Bourse du Travail de Rouen. Couture et Basse étaient révoqués. Les événements de Sotteville vinrent en discussion au 21^e congrès mais la grève immédiate fut repoussée. Cependant l'attitude des cheminots semblait avoir changé ; des velléités de révolte se manifestaient.

Les réunions succèdent aux réunions. Des affiches en couleur de Grandjouan comparent les diverses situations, rapprochent les salaires des petits de ceux des gros. Elles couvrent les murs des villes et des villages.

La presse alors semble s'émouvoir. Elle est favorable à nos revendications. L'organe du syndicat, *La Tribune de la Voie ferrée*, donne, chaque semaine, des articles d'une documentation serrée sur nos desiderata. Il semble que l'on vit une vie nouvelle. Les adhésions arrivent en masse tant au Syndicat qu'à la Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs qui s'est jointe au mouvement.

De 2 à 300 chaque semaine, le nombre des adhésions passe successivement à 1.000, à 1.200, à 1.900 et 2.000 sous les effets de la propagande pour la grève.

Les Compagnies, alors, s'inquiètent. La presse est

SYNDICAT NATIONAL DES CHEMINS DE FER
 " PUBLIC, APPREND QUE CHAQUE SEMAINE
 LES ACCIDENTS DE TRAVAIL TUENT
 TROIS DES NÔTRES ET EN BLESSENT QUINZE



ET LA CHAIR A TAMPON EST POUR RIEN
 CAR NOUS AVONS DES SALAIRES DÉRISOIRES
 AUSSI, PUBLIC, SOIS SYMPATHIQUE À TOUT CE QUE NOUS
 POURRONS TENTER POUR AMÉLIORER NOTRE SORT
 ET, PAR LÀ MÊME, ASSURER TA SÉCURITÉ . "

Affiche de Grandjouan.

rappelée à l'ordre ; elle fait la conspiration du silence, ou bien, si elle parle, c'est sur des chiffres et des données truqués. On sent que la main de M. Carlier, secrétaire général de la presse du Syndicat des Compagnies de Chemins de fer, tient le bâton de chef d'orchestre.

La grève va-t-elle éclater de suite ? Va-t-elle être remise ?

Il y a un ralentissement. Les Compagnies se refusent à toute entrevue.

Le 17 juillet, le Conseil d'Administration du Syndicat, réuni en séance privée, vote le principe de la grève et laisse au comité de grève le choix de l'heure.

Une nouvelle tournée de propagande est alors organisée sur tous les réseaux et l'ordre du jour ci-dessous est adopté par les groupes :

Les employés des Chemins de fer réunis sur convocation du Syndicat national, après avoir entendu le délégué du Conseil d'administration exposer les démarches faites par ce dernier, ainsi que les résolutions prises en vue d'obtenir satisfaction sur les revendications présentées, approuvent l'action du Syndicat national ;

Estiment que toute la conciliation possible ayant été tentée, il ne reste plus, devant l'intransigeance des Compagnies, qu'un seul moyen pour les cheminots d'arracher une modeste augmentation de salaire : *la grève* ;

Décident de cesser le travail dès que le Comité de grève en aura donné le signal.

Sur certains réseaux, sur le Nord notamment, l'impatience est indescriptible. Tergnier se lève tout à coup pour protester contre une punition infligée injustement à un ouvrier du dépôt.

Un tel mouvement n'aurait pu se produire il y a quelques années. Le Conseil d'Administration a toutes les peines du monde à faire cesser la grève et à convaincre Tergnier d'attendre le mouvement général.

A peine le calme renaît-il à Tergnier qu'à Calais une

nouvelle levée menace de se produire à propos du déplacement du secrétaire du groupe, rendu responsable d'une faute de service qu'il n'a pas commise.

Ces faits ne sont pas de nature à ramener le calme dans les esprits ; d'autres à peu près analogues se produisent à Villeneuve-Saint-Georges, à Genève, à Tours, etc.

Nous voilà entrés dans une période de provocations manifestes. Fatalement les événements vont se précipiter. La préparation n'est peut-être pas complète. Un peu de temps serait encore nécessaire ; mais il y a de l'électricité dans l'air, la première étincelle va tout enflammer.

L'étincelle a brillé à Paris-Nord. C'est la grève. Aujourd'hui elle est finie. Est-elle perdue ? Nous ne le croyons pas. Malgré les 3.300 révocations, malgré les emprisonnements, nous ne sommes pas découragés. Les événements que nous venons de traverser nous serviront au contraire d'enseignement. Nous en tirerons une leçon profitable pour l'avenir. Les faiblesses et les pièges dans lesquels nous sommes tombés ne se renouvelleront pas.

Le mouvement aura été une marche d'entraînement. A bientôt les grandes manœuvres. En 1891, la grève n'avait sorti que 5 à 6.000 cheminots parisiens. En 1898, ce fut l'échec, le désastre. En 1910, nous nous sommes aperçus que nous étions une force, une grande force, beaucoup plus forts même que nous ne le pensions. Les Compagnies n'attendront pas douze années un nouveau mouvement si elles ne se décident pas à faire aux cheminots une vie moins misérable.

FÉLIX DUPONT,

Administrateur du Syndicat national
des Chemins de fer.

Les Compagnies, Rothschild et Briand

LE PLAN DES COMPAGNIES

La chute de Guérard provoqua chez les dirigeants des grandes Compagnies une vive inquiétude. Cet ancien révolutionnaire assagi, gouvernant en dictateur le Syndicat national, à l'aide de bureaucrates nommés par lui, était pour les financiers le meilleur garant de la tranquillité des cheminots.

Sa retraite forcée, la campagne pour l'obtention de la pièce de cent sous, l'agitation pour la rétroactivité des retraites, pour la modification des règlements étaient pour les grands chefs autant d'indices d'un mécontentement général. Les progrès des syndicalistes révolutionnaires, leur arrivée prochaine à la tête du Syndicat national étaient pour les Compagnies un véritable danger.

Si nous laissons faire ces gens-là, disait-on dans les bureaux, ils vont étendre leur propagande, exciter les mécontents, souffler sur le feu. Et dans deux ou trois ans nous serons, sur tous les réseaux, aux prises avec un mouvement que nous ne pourrons plus vaincre. Heureusement, les révolutionnaires ne sont encore qu'une forte minorité, il faut les arrêter avant qu'ils soient devenus trop forts. Et pour cela que faire ? provoquer une grève prématurée et la briser.

Après bien des discussions on arrêta le plan suivant :

Maintenir autant que possible le calme sur les réseaux peu prospères qui font appel à la garantie d'intérêt de l'Etat.

Attirer tout l'effort des mécontents sur la Compagnie la plus riche, la mieux outillée, celle qui peut supporter une grève avec le moins de dommage.

Faire éclater la grève par les provocations systématiques. Lui faire donner un caractère politique qui autorise contre elle toutes les répressions.

Briser l'organisation syndicale des chemins de fer ; décourager pour dix ans les militants.

Et enfin aboutir à une loi supprimant le droit de grève pour tous les employés dans les compagnies investies d'un service public.

PRINCES, MARQUIS ET BARONS DU RAIL

Pour comprendre comment un tel plan put être établi et méthodiquement exécuté, il faut connaître l'organisation de nos grandes Compagnies de chemins de fer.

En apparence, il y a cinq grands réseaux privés (non compris l'Etat et l'Ouest-Etat) ; il y a cinq administrations distinctes, cinq casquettes différentes sur les têtes des employés.

Mais en fait les chefs de ces cinq Compagnies ont formé entre eux une étroite union. Comme l'a fort bien montré Merrheim dans la *Voix du Peuple*, ils se trouvent tous réunis dans le Conseil d'administration des chemins de fer de Ceinture que les compagnies ont construits à frais communs.

Ils ont constitué aussi, 8, rue de Londres, au siège de la Compagnie d'Orléans, un *Syndicat de publicité* avec une caisse commune qui leur permet d'obtenir dans la presse et au Parlement tous les concours utiles.

Tous les hommes qui composent chacun des Conseils d'administration, les Hély d'Oissel, les Mirabaud, les Mallet, les Hottinguer, les Dervillé, les Vernes, se retrouvent associés ensemble dans une foule d'autres affaires.

Enfin ils sont unis entre eux par la toute puissante influence des Rothschild.

Cette redoutable dynastie détient chez nous, de père en fils, depuis l'origine des chemins de fer, la royauté du rail.

Dans le Conseil d'administration de la Compagnie du Nord, on ne compte pas moins de six Rothschild :

Le baron Edouard, président.

Le baron Gustave.

Le baron Henri.

Le baron James.

Le baron Alfred, de Londres.

Lord Rothschild, de Londres.

Et le baron Lambert, de Bruxelles, beau-père d'un des autres barons.

Mais ce n'est pas tout :

A la Compagnie du *P.-L.-M.* se retrouve le baron Gustave déjà nommé.

A la Compagnie de *l'Est*, le baron Edmond.

A la Compagnie du *Midi* figurent deux hommes qui, pour ne pas s'appeler Rothschild, n'en sont moins les créatures et les agents de cette puissante famille : ce sont les deux Pereire, Edmond et Henry.

Enfin le vice-président de la Compagnie des chemins de fer de *Ceinture* c'est encore le baron Edouard, président de la Compagnie du Nord.

Ainsi, dans toutes les Compagnies privées, sauf l'Orléans, nous trouvons la main des Rothschild. Excepté l'Etat et l'Ouest-Etat qui font partie du domaine public, tous les réseaux, sauf un, sont sous le contrôle de cette toute puissante dynastie.

Autour d'elle se presse tout ce que la haute finance compte de plus riche, de plus influent, de plus titré.

Voici à la Compagnie du *Nord* : M. le comte Pillet-Will, beau-père de M. de la Trémoille, prince de Tarente, authentique descendant des Croisés ; M. le comte de Germiny ; à la Compagnie d'*Orléans* : M. le marquis de Vogüé, de l'Académie française, M. le comte de Ségur, apparenté aux Lamoignon, M. le marquis de Montaigu, de la famille des Montmorency, autre descendant des Croisés, M. le baron de Courcel, ancien ambassadeur ; à la Compagnie de *l'Est* : M. le marquis de la Tour du Pin, M. le comte Foy, M. le baron Reille ; à la Compagnie du *Midi* : M. le

comte d'Hussel, etc., tous représentants de la vieille noblesse de l'ancien régime et de la jeune noblesse de l'empire.

Puis ce sont les hauts seigneurs de la finance : les banquiers Aynard, Hottinguer, Mallet, Adam, Vernes, et les grands métallurgistes : Schneider, du Creusot, le comte de Saintignon, des Hauts-Fourneaux de Longwy. Et j'en passe.

Touchant accord qui groupe autour d'une table de Conseil d'administration les descendants des Croisés et les banquiers huguenots, la noblesse d'ancien régime et les parvenus de la finance, les catholiques et les protestants et les israélites, fusion intime de toutes les classes conquérantes sous le spectre cosmopolite des barons juifs Rothschild.

Tels étaient les adversaires des cheminots : c'est, on le voit, toute l'aristocratie financière, tout l'état-major du grand capitalisme qui se dressait en face d'eux.

Mais il faut faire une place à part aux chefs du chœur, à ceux qui dès le premier jour ont dans la coulisse tracé le plan du combat et dirigé la lutte.

LES ROTHSCHILD

Rothschild pour la masse, cela signifie deux choses : milliardaire et juif. Figure trop simple, faite pour la foule enfant par quelque imagier d'Epinal.

Rothschild ce n'est pas un homme, c'est une famille ; non, une tribu ; non, une « raison sociale », quelque chose de collectif qui ne s'exprime qu'au pluriel : on ne dit pas Rothschild, on dit : les Rothschild.

Sont-ils juifs ? Sans doute, mais par mariage, ils ont du sang d'aryen dans les veines. Vont-ils à la synagogue ? Peut-être ; mais ils mangent la viande impure, dînent avec les gentils et couchent avec les filles des gentils. Sont-ils Français ? Evidemment, à Paris ; mais ils ont une maison à Londres, une autre à Vienne et une autre à Francfort. A leur tête, vous trouvez un lord anglais, un baron allemand, un noble autrichien. Ils ne connaissent ni race précise, ni religion, ni cité, ni patrie ; ils sont impersonnels

et internationaux, comme cette force anonyme et souveraine qu'ils symbolisent si bien : l'ARGENT.

Or, cette puissance mondiale est née d'hier. Elle a un siècle à peine, comme la Bourse, les hauts-fourneaux, les mines, les chemins de fer, les paquebots d'où elle tire sa force et qu'elle a conquis.

Il y a cent ans, dans Francfort, vieille ville impériale, refuge de juifs, vivait un petit marchand d'argent nommé Rothschild (Rouge-Ecu). Un petit prince allemand, chassé par les armées de la Révolution, lui confia en dépôt sa fortune. Le banquier spécula avec, la tripla, et la paix revenue rendit le tout ; le roitelet reconnaissant partagea son gain avec le fidèle dépositaire. Le crédit de la maison était désormais assuré.

Survint Waterloo. Six cent mille hommes autour du Mont-Saint-Jean, se ruaient les uns sur les autres pendant deux jours. Duel gigantesque où se jouait un siècle d'avenir. La France et l'Europe attendaient leur destinée. Rothschild, l'ancêtre, était là : il ne se battait pas, il méditait un coup de Bourse. Quand, vers le soir, il entendit le canon de Blücher, quand il vit les cuirassiers de Ney s'écraser dans le chemin creux, quand il aperçut la garde impériale, suprême ressource, entrant dans la fournaise, Napoléon vaincu et la France écrasée ; aussitôt il sauta à cheval, courut d'une traite à Ostende, passa le détroit arriva à Londres avant la nouvelle de la victoire. Sans mot dire, il vendit à découvert tout ce qu'il trouva de rentes françaises. Le lendemain il les achetait à moitié prix. Il avait doublé sa fortune.

Dès lors, la petite banque de Francfort devenait une des premières maisons de l'Europe.

Par une chance inouïe, à ce moment précis, s'ouvre l'ère de la vapeur. Chemins de fer, paquebots commencent à sillonner le sol et la mer, de toutes parts les hauts-fourneaux surgissent de la terre, les mines se creusent ; les machines nouvelles ronflent ; la grande industrie naît.

Il lui faut d'énormes capitaux. Rothschild, fort de sa fortune déjà considérable et de la confiance qu'il inspire, s'engage à fond dans les chemins de fer ; il en construit en Angleterre, en Allemagne, en Autriche, en Espagne et

même en France. Le plus souvent il garde le contrôle financier de l'entreprise. Et c'est ainsi qu'aujourd'hui encore six Rothschild sont à la tête de la Compagnie du Nord, un au P.-L.-M., un autre à l'Est.

Alors la ruche essaime. Francfort c'était bon quand on était une petite banque allemande. Maintenant on a des affaires en Angleterre, en France, en Autriche, partout. Il faut aller pomper les capitaux là où ils s'accumulent. Les fils du grand ancêtre s'en vont ouvrir des guichets à Londres, à Paris, à Vienne.

Et l'on aborde les affaires mondiales ; on lance les grands emprunts d'Etat, de tous les Etats indifféremment ; on accapare le pétrole de Bakou et le nickel de la Nouvelle-Calédonie.

Toutes les autres banques rivales sont enfermées dans un marché national. Rothschild, lui seul, pénètre tous les marchés. Toutes les grandes affaires doivent lui passer par les mains. Et la fortune de la famille croît dans des proportions fabuleuses.

Car, on le comprend bien, il y a quatre banques Rothschild en Europe, mais ces quatre banques ne font qu'une seule maison. Le grand ancêtre a imposé cette discipline à sa famille ; elle est restée étroitement solidaire.

La France peut se brouiller avec l'Allemagne ou avec l'Angleterre, le Rothschild de Francfort ou celui de Londres reste toujours l'associé de celui de Paris.

Et tout le jeu de la politique internationale se trouve faussé.

Cependant cette puissance internationale s'est implantée de plus en plus solidement au cœur même de la France.

De père en fils, les Rothschild sont administrateurs de la *Banque de France*, des chemins de fer du *Nord*, de l'*Est* et du *P.-L.-M.*, des mines de la *Grand'Combe*, des *Assurances Générales*, de la *Nationale-Incendie*, de la *Nationale-Vie*, etc.

N'osant paraître en personne dans toutes les affaires qu'ils dirigent, ils ont eu l'art de s'associer des hommes fort intelligents — juifs ou catholiques, peu importe — qui leur servent d'agents et de prête-nom. Tels ces Peire, de la *Compagnie Transatlantique*, qui jadis ache-

tèrent la *Lanterne* et en donnèrent la direction à Aristide Briand.

On le comprend bien, une telle puissance ne peut se maintenir qu'avec la complaisance des pouvoirs publics. Les Rothschild l'ont bien senti.

Ils ont un pied dans chaque camp. Tandis que le baron James entretient une écurie, le baron Henri s'occupe d'habitations ouvrières, et fournit du lait aux ménagères. Dans l'affaire Dreyfus, la banque de la rue Laffitte subventionnait, dit-on, à la fois nationalistes et dreyfusards. Ainsi, quelle que fût l'issue de la lutte, elle était sûre de sauver ses privilèges.

Enfin, ces Juifs sont en coquetterie réglée avec le Vatican. Quand on a saisi les papiers du fameux Montagnini, n'a-t-on pas lu dans la correspondance secrète de cet agent du pape, que Pie X avait envoyé ses condoléances à la famille à l'occasion de la mort du baron Alphonse... Cela valait bien un bon « tuyau » de bourse. Monseigneur Montagnini jouait à la baisse sur la rente française par l'intermédiaire de la banque Rothschild.

Ainsi protégés par tous les partis, de la droite à la gauche et même à l'extrême-gauche, les Rothschild sont invulnérables.

Pendant quatre jours, après la grève finie, on a interpellé le ministère. Les députés socialistes avec une extrême violence ont attaqué Briand ; pas un n'a osé dénoncer l'oligarchie nobiliaire et financière qui se cache sous le masque anonyme des grandes Compagnies, pas un n'a osé prononcer le nom de Rothschild. Et quand l'*Humanité*, sous les sommations ironiques de la *Guerre Sociale*, s'est vu contrainte d'écrire ce mot terrible, pas un de ses rédacteurs politiques n'a osé signer l'article ; il a fallu avoir recours à un militant syndicaliste, Luquet.

Tels sont les adversaires formidables contre qui se dressaient les cheminots (1).

(1) Pour plus de détails sur les Rothschild, lire l'article que je leur ai consacré dans les *Hommes du Jour* (20, rue du Louvre) du 22 octobre dernier. Naturellement, les Rothschild en ont fait interdire la vente dans toutes les gares de tous les réseaux.

LES BÉNÉFICES DES ROTHSCHILD

Veut-on avoir une idée des profits réalisés par ces puissants capitalistes dans les chemins de fer ?

En 1909, l'exploitation du réseau du Nord a laissé un bénéfice de 110 millions.

Là dessus les obligataires qui ont fourni 90 pour cent des sommes dépensées ont reçu 65 pour cent seulement des profits, soit 82 millions ; et les actionnaires qui n'ont donné que 10 pour cent du capital investi ont encaissé 35 pour cent des bénéfices, soit 38 millions.

Ce n'est pas que leurs risques soient plus grands que ceux des obligataires, puisque l'Etat leur garantit un dividende de 13 1/2 pour cent.

En fait, voici comment ils se sont partagé les profits.

Ils se sont distribué :

1° Quatre p. cent, soit 16 francs par action de 400 francs, représentant l'intérêt et l'amortissement du capital réellement versé par eux ; ci 8.484.456 francs.

2° Un premier dividende de 9 1/2 pour cent, soit 38 fr. 10 par action, représentant au total une somme de 20 millions.

C'est ce dividende qui leur est garanti par l'Etat en vertu des Conventions de 1883. Ils le recevront toujours, quels que soient les résultats de l'exploitation du réseau.

3° Enfin cette année, ils s'attribuent en outre un deuxième dividende de 4 1/2 pour cent, soit 17 fr. 90 par action : au total 9.400.000 francs.

En somme chaque action de 400 francs reçoit un dividende de 72 francs qui représente un intérêt de 18 pour cent.

D'après cela, on peut imaginer les bénéfices des Rothschild et des capitalistes qui comme eux sont à la tête de l'entreprise depuis l'origine. Leurs actions qu'ils ont payées 400 francs en valent aujourd'hui 1.680. *Ils ont donc plus que QUADRUPLE leur fortune. Ce qui n'empêche pas que depuis 1853, ils ont reçu chaque année des intérêts variant entre 10 et 18 pour cent !*

En ce moment, la situation de la Compagnie est plus prospère que jamais. Depuis quatre ans, elle distribue 72

francs de dividende. Sauf les deux années 1899 et 1900 (exposition universelle), jamais depuis 1883 elle n'avait atteint ce chiffre.

LES RETRAITES DES CHEMINOTS

Là dessus, les cheminots réclament leurs pensions de retraites telles qu'elles ont été établies par la loi du 21 juillet 1909.

Combien en coûtera-t-il à la Compagnie ? Elle l'a dit elle-même : 7 millions. Le baron Edouard trouve que c'est trop. Pensez donc, les actionnaires n'auraient plus que 30 millions à se partager !

Alors le baron Edouard a décidé d'en appeler aux tribunaux.

Ecoutez ce qu'il a dit dans son rapport à l'Assemblée des actionnaires du 30 avril dernier :

« ... La loi a été votée, écrit-il, nous ne pouvons que nous conformer à la loi... Mais, comme les autres Compagnies, nous avons déjà saisi le Conseil de Préfecture de la Seine d'une *demande d'indemnité contre l'Etat*. Il nous paraît, en effet, tout à fait inadmissible que l'Etat, qui a fait aux Compagnies des concessions avec des droits et des obligations expressément déterminés, puisse, après que deux milliards ont été dépensés par les actionnaires et les obligataires sur la foi de ce contrat, modifier entièrement l'économie de ces concessions, même par des lois, sans qu'il soit alloué aux intéressés une juste compensation. »

Et voilà, pris sur le vif, tout le bluff parlementaire ! Les Chambres votent des retraites ouvrières, les cheminots sont contents ; l'opinion applaudit. Les Compagnies sont bien assez riches pour payer, dit-on ! Rothschild s'incline, mais aussitôt il se retourne contre l'Etat et lui réclame une indemnité.

Finalement, qui paiera les 7 millions ? La Compagnie, croyez-vous ? Non pas, ce seront les contribuables !

Et voilà le beau résultat d'une « grande loi démocratique », comme dit Jaurès.

COMMENT ON DÉCLANCHE UNE GRÈVE

On le voit, les gros capitalistes n'avaient pas grand chose à craindre des revendications de leurs employés.

Pourquoi donc ont-ils voulu la lutte immédiate ? C'est qu'ils savaient que chaque jour le mécontentement des cheminots exaspérés par la hausse des denrées, grandissait davantage, que chaque jour voyait croître le mouvement de revendications, que s'ils attendaient encore un ou deux ans ils ne seraient plus maîtres de leur personnel, et qu'ils voulaient briser l'élan syndical avant que le mouvement fût devenu trop fort. En affaires comme en politique, gouverner c'est prévoir.

C'est la Compagnie du Nord, dirigée par les six Rothschild, qui décida d'entamer la lutte, d'attirer sur elle tout l'effort de l'ennemi.

C'est elle en effet qui avait le moins à souffrir d'une grève. Elle est de beaucoup la plus riche de toutes ; elle n'a jamais eu recours à la garantie d'intérêt de l'Etat ; elle a en caisse une réserve de 31 millions de francs ; son matériel roulant est si abondant qu'elle en prête toujours une partie aux autres Compagnies. Enfin elle venait de faire une expérience intéressante. C'est le baron Edouard lui-même qui l'a raconté à l'Assemblée des actionnaires le 30 avril dernier.

Pendant les inondations, a-t-il dit, le trafic sur les rivières et canaux ayant été complètement interrompu, toutes les marchandises prirent la voie ferrée. Il en résulta sur certaines lignes du Nord un supplément de trafic de plus de 30 p. 100. Cependant les wagons en réserve étaient si nombreux qu'il n'en résulta aucun encombrement.

La Compagnie n'avait donc pas grand chose à redouter, pensait-elle, d'une interruption de trafic de quelques jours par suite d'une grève. Elle aurait tôt fait de rattraper le temps perdu. On sait d'ailleurs que le transport des voyageurs dans la banlieue parisienne ne lui rapporte presque rien.

Alors le plan fut double :

Tandis que l'Est, l'Orléans, le Midi, s'efforçaient d'éviter

tout froissement, la Compagnie du Nord au contraire se mit à prendre à l'égard de son personnel une attitude absolument provocatrice. Coup sur coup, elle amena les incidents de Calais, de Tergnier, de Dunkerque. Les cheminots, si pacifiques d'ordinaire, commencèrent à perdre patience.

Pendant ce temps, à Paris, on amusait le Comité de grève. Les politiciens socialistes lui persuadèrent d'attendre la rentrée des Chambres et le discours de Jaurès. Le gouvernement, grâce à ce répit, préparait ouvertement sa mobilisation. Suivant une tradition inaugurée par Guérard, le syndicat national s'obstinait à vouloir discuter avec toutes les Compagnies à la fois. Celles-ci, naturellement, refusèrent, comme en 1898.

Alors, les délégués allèrent se pendre à toutes les sonnettes ministérielles. Comme si le ministère pouvait obliger les Compagnies à quelque chose ! comme s'il n'était pas entièrement dans leurs mains ! Alors on renvoya les délégués de Sartiaux à Millerand, de Millerand à Briand, et de Caïphe à Pilate. Millerand, pour gagner du temps, garda un mois dans sa poche la réponse des Compagnies. Enfin, Briand fit semblant de négocier. On échangea des lettres, des promesses...

Puis, brusquement, sur une dernière provocation, la grève se déclancha sur la Compagnie du Nord. Le comité, débordé, fut obligé de lancer l'ordre de cessation de travail.

Et Briand, aussitôt, de lever les bras au ciel.

— Comment, s'écria-t-il devant tous les journalistes convoqués spécialement, mais nous étions en pleins pourparlers ! Nous allions aboutir ! Et c'est au moment où j'allais faire céder les Compagnies que les cheminots se mettent en grève ! Mais c'est de la mauvaise foi ! Les meneurs ont fait exprès de rompre, parce qu'ils ne voulaient pas d'entente amiable. Ce n'est pas une grève, c'est une insurrection politique. Il faut sévir !

Toute la presse aussitôt répéta ce langage. Briand lui-même, inlassablement, l'a ressassé dans ses communiqués et à la tribune, et la France presque entière l'a cru.

Voilà comment on a mis devant l'opinion les cheminots dans leur tort ! (1).

ACTION POLITIQUE OU ACTION DIRECTE

Donc, voilà la grève commencée. Avec une admirable solidarité et une discipline parfaite, les mécaniciens du Nord abandonnent leurs machines, embouteillent les gares. Le trafic est à peu près suspendu sur tout le réseau. A son tour, l'Ouest-Etat entre en branle ; mais le syndicat Rothschild s'en moque : comme le réseau vient d'être racheté, les pertes retomberont sur les contribuables. *L'Est*, le *P.-L.-M.*, *l'Orléans* et le *Midi* ne bougent pas. Tout va bien.

Une seule inquiétude reste : quelle méthode adoptera le comité de grève : action politique ? ou action directe ?

Supposez qu'à ce moment décisif, les délégués des cheminots en grève eussent été laissés à eux-mêmes ; supposez qu'ils eussent été instruits exactement du nom et de la situation du syndicat Rothschild, qu'auraient-ils fait ?

Evidemment, ils se seraient rendus dès l'abord chez le baron Edouard. C'était leur droit. C'est lui, et non Sartiaux, qui est leur patron ; c'est lui qui, au nom des actionnaires, dispose souverainement des finances de la Compagnie. Or, il ne s'agissait que d'une question de salaires. C'est donc avec lui qu'ils devaient traiter. Et comme lui-même, ses frères et ses amis dominant aussi les quatre autres réseaux, c'est de lui, et de lui seul, qu'on pouvait obtenir de discuter avec toutes les Compagnies.

Voilà donc nos délégués arrivés rue Saint-Florentin. On refuse de les recevoir, naturellement ; mais une manifestation de cheminots se dirige vers l'hôtel du baron. Aussitôt Lépine mobilise ses brigades ; quelques horions sont échangés. Toute la presse est obligée d'en parler. Tous les

(1) La grève était si bien prévue par le gouvernement et les Compagnies que, *la veille* au soir, Lépine avait fait venir deux trains spéciaux chargés de lait et de légumes pour le ravitaillement de Paris. Le fait a été signalé par le *Matin*, organe officieux de la Préfecture de police.

journaux, malgré la consigne qu'ils ont reçue de ne pas prononcer ce nom, sont obligés de dire au public que le président de la Compagnie du Nord, que le chef de la résistance s'appelle Rothschild. Alors *l'Humanité*, le « journal de la classe ouvrière » entre en scène. Elle ne manque pas de rédacteurs experts en matière financière : Lysis, Albert Thomas, Morizet dénoncent à l'envi l'oligarchie financière, racontent l'histoire des Rothschild, décrivent leur puissance, énumèrent tous les princes, marquis, comtes et barons, tous les Voguë, les Ségur, les Mortemart royalistes qui les entourent, tous les Mallet, Hottinguer et autres banquiers protestants qui leur font escorte, tous les Aynard, députés, Trystram et Seydoux, sénateurs, qui les protègent. Puis la C. G. T., au lieu d'être tenue à l'écart, est invitée à donner son appui. Sur tous les murs de Paris, dans toutes les Bourses du travail de province, elle fait placarder de grandes affiches avec ces mots :

Les cheminots demandent cent sous à Rothschild.

Et pour rappeler sans cesse cette idée à l'opinion, les cheminots, au lieu d'aller à Vincennes contempler les tranquilles poissons du lac Daumesnil, viennent périodiquement, fût-ce au prix de quelques coups de poing, manifester sous les fenêtres du baron Edouard.

Mais alors, la réussite était certaine. L'opinion publique tout entière, mise en demeure de choisir entre Rothschild et les cheminots, aurait applaudi ces derniers. La petite bourgeoisie française, cette classe moyenne sans laquelle personne ne peut gouverner, se serait tournée tout entière contre les rois du rail. Dans ce pays de France, parmi ce peuple de propriétaires paysans et de boutiquiers économes, parvenant difficilement, à force d'économie, à conquérir une modeste aisance, la fortune énorme des milliardaires de la rue Laffitte apparaît comme une monstruosité. Et le scandale est d'autant plus grand qu'on la sait aux mains d'hommes qui ne sont pas Français, d'une grande famille internationale.

Jamais cette classe moyenne n'aurait compris que le gouvernement de la République arrêta des cheminots pour

avoir exercé leur droit de grève contre les Rothschild ; jamais elle n'aurait admis qu'on fit pour Rothschild une mobilisation illégale. Les petits soldats, les officiers eux-mêmes en eussent été écœurés. Et Briand, malgré son cynisme, n'aurait pas osé.

Mais on n'aurait même pas eu à s'indigner contre cette infamie. Les Rothschild, en effet, sont prudents ; ils se savent impopulaires. Ils comprennent que leur toute puissance ne peut se maintenir en France qu'à condition que le peuple l'ignore. C'est pour cela qu'ils ont donné à tous les journaux à leur solde défense de prononcer leur nom et ont imposé à toute la presse la consigne du silence.

Si les cheminots, dès le premier jour, étaient parvenus à le faire rompre, leur cause était gagnée. Plutôt que de laisser peser sur elles une nouvelle impopularité, la dynastie aurait cédé dès l'abord. Le baron Edouard du Nord, le Gustave de l'Est, l'Edmond du P.-L.-M., les deux Pereire du Midi se seraient empressés de convoquer leurs collègues et de leur faire consentir des concessions raisonnables.

* * *

Dès les premiers jours, sans misère et sans lutte, les cheminots gagnaient la partie.

Pourquoi n'a-t-on pas fait cela ? Pourquoi, au lieu d'une *action directe* si simple, si facile et si féconde, le comité de grève s'est-il égaré dans les détours et les intrigues de l'action politique ?

La grande habileté des financiers dans les grèves, c'est de les faire diriger par des politiciens. Cela ne leur est pas difficile.

En effet, dans le monde ouvrier, c'est à peine s'il y a quelques hommes, trop rares encore, qui commencent à connaître d'une façon précise l'organisation du grand patronat, ses méthodes de lutte et ses moyens de défense. La plus grande partie des militants ignorent tout de l'organisation politique et économique de leurs adversaires. Sitôt la bataille engagée, des problèmes imprévus se posent devant eux, ils cherchent un guide, un appui.

Alors arrive le politicien. Timidement d'abord, il vient

offrir l'appui de son journal, et comme on ne peut s'en passer; on accepte sa présence; on le remercie même. Alors il donne des renseignements, des nouvelles, des consultations juridiques, puis des conseils, et finalement le voilà le maître du mouvement.

Evidemment, il peut se faire qu'il soit honnête. Mais alors, par éducation, par habitude, par intérêt aussi, il ne voit dans le conflit qu'une lutte politique; il ne propose pour le résoudre que des moyens politiques: l'intervention à la Chambre, le renversement du ministère, etc.

Et puis, le métier de reporter est un bien dur métier; tout journaliste politique rêve de devenir député, tout député veut devenir ministre. Et pour conquérir un portefeuille, il n'est rien de meilleur qu'une bonne petite trahison discrètement menée.

Si l'on veut voir comment on procède, il faut se reporter douze ans en arrière, au temps de la première grève générale des cheminots de 1898, et décrire le rôle que joua alors le vainqueur de la grève actuelle, Aristide Briand.

COMMENT BRIAND TRAHIT LA PREMIÈRE GRÈVE DES CHEMINOTS

Au début d'octobre 1898, Paris était le théâtre d'une agitation ouvrière comme on n'en avait jamais vu. Les travaux de l'Exposition Universelle avaient attiré une foule énorme d'ouvriers en même temps qu'elle amenait une hausse des denrées. Des milliers de terrassiers étaient en grève; les serruriers, les menuisiers étaient prêts à les suivre. Les pouvoirs publics étaient inquiets.

Or, juste à ce moment, les cheminots menaçaient de se joindre au mouvement. Bernés depuis trois ans par les Compagnies, ils commençaient à perdre patience. La Chambre avait voté (déjà!) la loi Rabier-Berteaux-Jaurès leur accordant des retraites; mais les Rothschild résistaient. Comme hier, le Syndicat national s'obstinait à vouloir discuter avec toutes les Compagnies réunies; comme hier, les Compagnies refusaient, et les délégués passaient

leur temps dans les antichambres ministérielles. Enfin, en avril 1898, le Congrès des cheminots, exaspéré, vota la grève générale et chargea son comité de donner le signal au moment opportun.

Toutes les corporations parisiennes le savaient. Si les cheminots se joignaient à elles, ce devait être, dans la capitale et par toute la France, le déclenchement d'un mouvement prolétarien comme jamais encore on n'en avait vu.

Mais alors, pour le guider dans cette lutte difficile, le comité de grève crut avoir besoin des conseils d'un politicien, et Guérard s'adressa à son ami Aristide Briand.

Or, à ce moment-là, Briand était, depuis deux ans déjà, l'agent appointé du banquier juif Pereire, administrateur de la Compagnie Transatlantique, et créature des Rothschild, rois des chemins de fer.

On l'a affirmé plusieurs fois. Je vais le prouver par des faits indéniables. Au reste, cette histoire est la clef de toute la grève générale actuelle.

Lorsque Aristide Briand, ayant perdu dans les prairies de Saint-Nazaire sa robe d'avocat, arriva à Paris, il était sans situation et sans le sou. Il fut recueilli par le juif Mayer, directeur de la *Lanterne*, qui l'engagea comme reporter à 250 francs par mois. Il rédigeait le compte rendu des réunions publiques. C'est là qu'il noua ses premières relations dans le monde ouvrier.

Cependant, Mayer faisait de mauvaises affaires. M. le comte Cornudet, ancien bonapartiste, député républicain de la Creuse et capitaliste millionnaire, éprouva le besoin pour certaines affaires d'avoir à sa disposition un journal avancé. Il acheta à Mayer la direction politique de sa feuille, mit son titre de comte dans sa poche, enleva l'aigle de son drapeau et se mua en citoyen Emile Cornudet, chef d'un journal radical, rédigé par des socialistes collectivistes.

Un mois après, Mayer et Cornudet, brouillés, s'envoyaient du papier timbré. Briand, qui avait déjà le sens de l'« adaptation », passa du côté où était l'argent; et quand Mayer, en faillite, eut filé en Belgique, c'est Briand qui se rendit à l'assemblée des actionnaires pour acheter le journal, au nom du comte Cornudet.

Malheureusement, comme presque tous les gens riches, le noble comte était peu généreux. Il n'offrit aux créanciers qu'une bouchée de pain. Ceux-ci refusèrent et confièrent l'administration de la société à un certain Lajeune-Vilar. Cet homme leur avait promis 100.000 francs; il est vrai qu'il n'avait pas un sou. Mais il s'adressa à son marchand de papier. C'est assez l'habitude dans les journaux. L'imprimeur ou le marchand de papier sont des banquiers qui aident à traverser les moments difficiles et se rattrapent ensuite quand le journal fait de bonnes affaires. Or, le fournisseur de papier de la *Lanterne* était une société anonyme dont le banquier Pereire détenait toutes les actions.

Etrange personnage que cet Eugène Pereire, qui avait groupé dans le même immeuble, 5, rue des Mathurins, pêle-mêle avec sa Société de papeterie, la Société du *Chocolat Devinac*, les *Sardines bretonnes*, les *Appontements de Pauilhac*, les *Sucreries de Saint-Domingue*, le *Chemin de fer de Bayonne à Biarritz*, etc. Il était le fils d'Isaac Pereire, petit juif sans le sou qui, vers 1840, eut le premier l'idée de faire des comptes rendus de la Bourse dans les journaux quotidiens. Les siens étaient écrits avec tant de talent qu'ils eurent au *Journal des Débats* un grand succès. Les Rothschild, toujours à l'affût des idées intéressantes, se l'attachèrent, l'associèrent à leurs affaires et firent de lui leur représentant dans les conseils d'administration, où ils ne voulaient point paraître en nom.

Ses fils ont continué la tradition. Les deux cadets sont aujourd'hui administrateurs des Chemins de fer du *Midi*, des Mines de *Carmaux*, des Chemins de fer austro-hongrois, des Chemins de fer du Nord de l'Espagne, des Tabacs de Portugal, etc. Quant à l'aîné, Eugène, celui qui nous occupe, il était, quand il connut Briand, président de la *Banque Transatlantique*, de la *Compagnie Transatlantique* et de toutes les sociétés déjà énumérées.

Comme président d'une Société maritime, il avait besoin d'obtenir du gouvernement des primes à la navigation, et il négociait actuellement avec l'Etat un contrat postal pour la ligne du Havre à New-York. Son passé d'ancien député de l'Empire n'était pas un titre à la sympa-

thie du ministère. C'est pourquoi il était heureux d'avoir à sa disposition un journal d'avant-garde.

Le 10 juillet 1896, il avança donc à Lajeune-Vilar, à des titres divers, 90.000 francs sur les 100.000, sous forme d'achat d'actions, de prêt personnel, de traites escomptées, de reports et autres opérations à court terme.

Quelque temps après, la *Société nouvelle du journal la « Lanterne »* portait son capital à 150.000 francs, et sur les 50.000 francs d'augmentation, c'est Pereire encore qui fournissait 30.000 francs par l'intermédiaire de deux de ses employés, MM. Edde et Ciroux. Il avait avancé ainsi 120.000 francs du capital sur 150.000.

Alors, brusquement, il exigea de Lajeune-Vilar le paiement des traites échues. Celui-ci, qui ne s'y attendait pas, incapable de tenir ses engagements, dut démissionner. Et M. Pereire se trouva seul maître du journal.

A la vérité, il ne voulut pas paraître en nom sur la manchette. Il n'aurait pas été convenable qu'un ancien député de l'Empire, banquier, et directeur d'une Société de navigation, apparût comme le propriétaire d'un journal radical socialiste.

Il se contenta de mettre ses principaux employés dans le conseil d'administration.

Au reste, voici la liste des principaux actionnaires de la *Lanterne*, telle qu'elle fut déposée, conformément à la loi, au greffe de la justice de paix du IX^e arrondissement de Paris. C'étaient :

- M. Renchet (50.000 francs), secrétaire de M. Pereire ;
 - M. Guiblin (40.000 francs), directeur de la Société de papeterie de M. Pereire ;
 - M. Ciroux (25.000 francs), employé à la même papeterie ;
 - M. Lesueur (30.000 francs), secrétaire de M. Renchet, déjà nommé ;
 - M. Guillaume (37.000 francs), de la Société des Sardines bretonnes, appartenant à M. Pereire ;
 - M. Salmon (5.000 francs), employé à la Compagnie Transatlantique du même M. Pereire.
- M. Renchet, secrétaire de M. Pereire, était nommé pré-

sident du conseil d'administration, et M. Aristide Briand, directeur de la Société.

D'ailleurs, voici en quels termes la *Lanterne* du 2 novembre 1896 annonça aux populations cet événement désormais historique :

A la suite d'un conflit survenu entre le conseil d'administration de la Société nouvelle du journal la Lanterne, et M. Lajeune-Vilar, sur l'orientation à donner aux intérêts de la Société, ce dernier a proposé sa démission de directeur-administrateur, laquelle a été acceptée.

C'est M. Aristide Briand qui, tout en conservant aux côtés de M. Cornudet son poste à la rédaction du journal, devient, à partir de ce jour, directeur de la Société nouvelle de la Lanterne.

Cette nomination marque l'accord intervenu entre M. Cornudet, directeur politique du journal, et l'administration de la Société.

Ainsi voilà qui est clair. Dans cette combinaison, c'est Cornudet qui représente la politique, et Briand qui est directeur financier. Il est donc bien réellement l'agent et le prête-nom d'Eugène Pereire.

Etrange association : un comte bonapartiste, un banquier juif et un socialiste révolutionnaire à la tête d'un journal radical. C'est toute notre démocratie !

Dès lors, prêchant la révolution sur le devant de la scène, servant les financiers dans la coulisse, Aristide Briand était appelé aux plus hautes destinées.

Or, ceci se passait, ne l'oublions pas, le 2 novembre 1896 (12 brumaire an 105, comme dit la *Lanterne*), c'est-à-dire deux ans avant la première grève générale des cheminots. Voilà donc exactement quatorze ans que Briand est à la solde de ces Pereire, dont deux frères sont administrateurs de la Compagnie du *Midi*.

*
* *

A peine Briand eut-il réussi son coup d'Etat que tous les camarades accoururent. Millerand venait justement de former cette fameuse équipe de politiciens qui a fait

depuis dans le socialisme une si belle carrière. Il leur manquait un journal ; la *Petite République*, sans capitaux, périclitait. La *Lanterne*, commanditée par le banquier Pereire, était beaucoup plus solide. Parcourez à la Bibliothèque Nationale la collection de la *Lanterne* en 1897. Chaque jour, l'article de tête est signé : Millerand, Viviani, Jaurès, Rouanet, Chauvière ; Turot s'y cache sous le pseudonyme de *Mistou*, et on lance un grand feuilleton : *Cousin-Cousine*, signé Gérault-Richard...

A partir de ce moment, Aristide Briand, ayant donné à la bande le journal dont elle avait tant besoin, devient le favori du parti. Quelque temps après (mai 1898), il se présente à la députation à Levallois-Perret comme candidat socialiste avec l'argent des Pereire. Il échoue. Alors, brusquement, le 2 juillet 1898, il donne sa démission de directeur de la *Lanterne*, et passe la main à son ami Alexandre Millerand. A la vérité, ce n'est qu'une démission pour la forme. Voici en quels termes Millerand lui-même l'annonce aux lecteurs de la *Lanterne* :

« Notre ami Briand, qui a su faire apprécier tant et de si remarquables qualités à la tête de ce journal, dont il reste un des principaux collaborateurs, m'en avait ouvert les portes. C'est lui qui m'a demandé, dans l'intérêt de notre parti, d'en accepter la rédaction en chef. »

Pourquoi donc Aristide Briand éprouva-t-il le besoin de renoncer au titre de directeur d'un journal radical ?

C'est qu'il allait désormais consacrer tous ses soins à la prédication de la grève générale.

On a vu plus haut en quel état d'effervescence se trouvait le prolétariat parisien au milieu de l'année 1898 ; on n'attendait qu'une grève des cheminots pour déclencher un mouvement formidable. Et dans ces circonstances graves, les Pereire des chemins de fer du *Midi*, et les Rothschild, leurs patrons, désiraient avoir à la tête du mouvement un homme à eux.

Briand fut admirable. Personne ne l'égala dans la violence avec laquelle il prêcha la grève générale. Il fit mieux, il organisa les *Chevaliers du Travail*, vaste conspiration de saboteurs qui devaient fausser les aiguilles, déboulon-

ner les rails, faire sauter les ponts — et qui, d'ailleurs, ne firent rien du tout.

Comment les camarades cheminots se seraient-ils défiés d'un apôtre fervent ? Guérard l'avait pris pour confident, pour conseil et pour guide. Quand on voulut arrêter Guérard, c'est chez Briand qu'il se réfugia.

Naturellement, les Compagnies et le gouvernement étaient prévenues jour par jour de ce qui se passait au Syndicat national. A peine la grève était-elle votée que, par toute la France, les soldats occupaient les gares.

Lagailse, secrétaire adjoint du Syndicat, fut accusé d'avoir prévenu l'Intérieur. Naturellement on ne soupçonna pas Briand.

Il fallait couvrir cette trahison ; Aristide accourut, apportant la nouvelle qu'un complot se tramait contre la République. Déroulède, Drumont et Guérin, avec une armée de 20.000 hommes munis de revolvers, couteaux et casse-têtes devaient massacrer tous les journalistes républicains, puis marcher sur l'Elysée et imposer à Félix Faure un ministère militaire (on était alors en pleine affaire Dreyfus).

En même temps, l'équipe Millerand-Viviani-Jaurès réunissait, salle Vantier, les chefs de tous les groupes socialistes et lançait un appel à tout le prolétariat pour défendre la République en danger :

Les organisations, les élus et les journaux socialistes affirment, dans les circonstances troublées que traverse la République, que toutes les forces socialistes et révolutionnaires sont unies, décidées et prêtes à faire face à toutes les éventualités.

Le parti socialiste tout entier proteste contre l'atteinte portée à la liberté des syndicats ouvriers et au droit de grève, et malgré les fautes des gouvernants bourgeois, il compte sur le prolétariat pour défendre la République.

Il ne permettra pas à la conspiration militariste de toucher aux plus rares libertés républicaines et ne laissera pas la rue à la réaction et à ses violences.

Dans ce but, il constitue un comité permanent de vigilance, représentation des forces socialistes organisées.

Le lendemain, dans la *Lanterne*, Aristide Briand, en termes enflammés, dénonçait le grand complot, l'armée de 20.000 hommes, la marche sur l'Elysée, etc.

Naturellement, Déroulède ni Drumont ne bougèrent pas ; mais, la veille au soir, Guérard avait annoncé officiellement la fin de la grève (1).

Le péril redouté par les Rothschild et les Pereire était écarté.

Briand, ce jour-là, avait gagné son portefeuille.

LE RÔLE DE LA CLASSE MOYENNE

Ayant ainsi trahi la première grève des cheminots, Briand était tout désigné pour étrangler la seconde.

Ce n'est pas à moi à raconter comment elle a échoué. Griffuelhes, Jouhaux, Monatte l'exposent d'autre part.

Grâce aux frères Renaudel, la direction passa au personnel de l'*Humanité* ; et tout de suite on remplaça l'*action directe* contre les Rothschild par l'*action parlementaire* auprès de Briand. Dès lors, les cheminots n'apparaissaient plus comme des *ouvriers* en lutte contre leur *patron* ; mais comme des *fonctionnaires* en révolte contre le *pouvoir*.

Ce n'était plus un conflit à propos de salaires avec une Compagnie *privée* ; mais une rébellion contre l'Etat et l'interruption d'un service *public*. Ce n'était plus une *grève*, mais une insurrection (le mot de Briand). Donc toutes les répressions devenaient permises : arrestations, perquisitions, révocations, mobilisations.

Tel fut le malheureux effet de l'intervention des politiciens.

*
*
*

Restait à faire accepter par l'opinion publique toutes ces illégalités. C'était là pour Briand le point délicat.

(1) Remarquez que Briand, il y a quelques jours, a essayé l'idée d'un complot royaliste pour discréditer la grève des chemins de fer. On le voit ses moyens ne sont pas variés. Mais cela réussit presque toujours.

La France, on le sait, se compose de trois classes :

1° L'obligarchie financière, qui détient tout l'outillage économique de la nation : mines, chemins de fer, paquebots, etc. ;

2° La classe ouvrière, avec qui elle est constamment en lutte ;

Et 3° la classe moyenne qui est de beaucoup la plus nombreuse et sans laquelle personne ne peut gouverner. Cette classe moyenne c'est la foule innombrable des petits propriétaires paysans, des petits patrons, des petits commerçants, des petits fonctionnaires qui constituent l'immense majorité de la population.

Ces gens-là, presque tous possesseurs d'une petite épargne péniblement accumulée, ont un peu peur des ouvriers socialistes qu'ils considèrent comme des adversaires de la propriété. Mais ils n'ont aucune sympathie pour les financiers accapareurs dont les énormes fortunes, si rapidement faites, leur apparaissent comme le produit de la spéculation et du vol.

Etrangers aux conflits du capital et du travail, incapables par profession d'y rien comprendre, ils sont tout prêts à se ranger soit du côté des ouvriers, soit du côté des financiers, selon que les uns ou les autres sauront se les concilier.

S'ils prennent parti pour les prolétaires, le gouvernement est paralysé ; s'ils passent aux financiers, le ministère peut tout se permettre. Ils sont les arbitres de la situation.

Or, les cheminots avaient cette chance d'être sympathiques à l'opinion. Leur caractère d'employés, leur uniforme, leur retraite, le fait qu'ils appartiennent à de grandes administrations les font regarder par la petite bourgeoisie comme des sortes de fonctionnaires.

En revanche, on n'a aucune tendresse en France pour les grands barons milliardaires de la finance, et les aristocrates royalistes et bonapartistes qui les entourent.

Dès le début de la grève, il n'est pas douteux que le public tout entier était pour les cheminots ; et si l'on avait maintenu la lutte sur le terrain économique il est clair que le gouvernement n'aurait pas osé intervenir.

Mais sitôt que les politiciens eurent fait dévier la lutte sur le terrain politique, les Compagnies comprirent qu'elles allaient pouvoir tourner vers elles la girouette de l'opinion, et pour cela, elles firent donner la presse.

Ceux des lecteurs de la *Vie Ouvrière* qui suivent dans la *Guerre Sociale* les articles de mon ami Z sur la Démocratie et les Financiers savent combien nos grands journaux quotidiens sont à la solde des hommes d'argent.

Les Compagnies de chemin de fer en particulier sont admirablement organisées pour s'assurer l'appui de la presse.

LES COMPAGNIES ET LA PRESSE

Depuis plus de trente ans, les six grandes Compagnies de chemins de fer se sont associées pour acheter en commun le concours des journaux.

Elles ont constitué, a dit M. Heurteau, directeur de l'Orléans, un « service de publicité qui fonctionne d'une façon normale et régulière ».

De 1872 à 1880, il fut dirigé pour le compte du Nord, de l'Orléans et du P.-L.-M. par M. Baudin, secrétaire général du P.-L.-M.

En 1880, à la veille du vote des conventions scélérates, les six Compagnies formèrent une caisse commune sous la direction de M. Courras. Elle fut confiée ensuite aux soins de M. Carlier, secrétaire général de l'Orléans ; et elle fonctionne aujourd'hui encore, 8, rue de Londres, au siège de cette Compagnie.

Voici d'après lui-même comment elle fonctionne :

« Tous les ans, — a dit ce haut personnage dans sa déposition devant la Commission d'enquête dont les débats ont été publiés au *Journal Officiel*, — les présidents des Conseils d'administration (MM. de Rothschild, Gomel, Dervillé, de Courcel, Aucoq) réunis en comité, ouvrent à leur mandataire (M. Carlier) un crédit, et le chargent sous sa responsabilité, d'en user au mieux des intérêts des Compagnies, sans lui donner aucune indication de nature à favoriser tel organe de publicité plutôt que tel autre. Il s'agit seulement de présenter à l'opinion publique les argu-

ments que nous pensons faire valoir en notre faveur quand nous serons attaqués. »

Remarquez qu'il ne s'agit point là, — M. Carlier le dit formellement, — de publicité commerciale. Pour la publication des changements d'horaires, les annonces de trains de luxe ou de bains de mer, les journaux sont payés en permis.

Les sommes confiées à M. Carlier et qui montent parfois à plus de 700.000 francs servent uniquement à payer des articles ou des brochures favorables aux Compagnies.

Pour cela, dit toujours M. Carlier, nous passons avec les journaux des « traités à la pièce » à tant l'article (mais c'est surtout avec les journaux de province). Avec les journaux de Paris, nous concluons des « traités à forfait ».

Ils « stipulent de la part du journal soit un concours positif et complet, soit un concours partiel, le journal s'engageant à avoir une attitude favorable aux Compagnies sur certains points précis et déterminés, sauf à discuter à son gré les points non réservés ».

Après cela, attendez-vous à ce qu'un grand journal se montre favorable aux cheminots !

Naturellement ces concours sont bien rémunérés. On les paye de diverses manières, toutes discrètes.

Tantôt par exemple les Compagnies achètent un grand nombre de numéros du journal. En 1882-83, au moment du vote des Conventions, elles ont payé jusqu'à 753.787 numéros d'un seul journal.

Tantôt elles versent des mensualités régulières. C'est ainsi qu'un grand journal du soir recevait naguère 6.000 francs par mois sur la caisse des Compagnies.

Tout le monde y passe ; les journaux sérieux comme les autres. Ecoutez plutôt cette curieuse appréciation de M. Carlier :

« On disait récemment devant le tribunal qu'il y a deux presses : la *presse honnête* et l'autre. Je ne peux pas vous dissimuler que nous avons malheureusement affaire à la seconde comme à la première... Il est malheureusement certain qu'il y a parfois *pénétration des deux presses l'une*

dans l'autre. Tels de nos adversaires que je considère comme sincères et loyaux seraient les *premiers à rougir* s'ils se doutaient des *marchandages* auxquels se livrent les *administrateurs* et les *courtiers* des journaux où ils écrivent. Ceux-ci cherchent à battre monnaie avec ce que l'on fera dire ou ne pas dire à tel ou tel collaborateur. »

D'ailleurs, rien de plus discret que la façon dont on paie. Autrefois M. Courras exigeait du journaliste un *reçu*, et lui délivrait un chèque qu'il allait se faire payer à la caisse de la Compagnie. Mais là il pouvait rencontrer d'autres journalistes, ou des petits rentiers venant toucher leurs coupons ; c'était dangereux.

Aujourd'hui le directeur de la « caisse noire » se fait ouvrir un compte chez le banquier Vernes, administrateur de la Compagnie du Midi. M. Carlier, ou son successeur, remet au journaliste un simple papier portant ces mots :

« Reçu de M. Vernes francs.

Signé : Carlier. »

Le journaliste passe à la banque, remet le papier, empoche l'argent. Et il ne reste absolument *aucune trace* de l'achat de sa conscience. Impossible de se faire pincer.

C'est véritablement admirable !

* * *

Aussi comment les journaux se priveraient-ils d'un moyen si commode de remplir leur caisse ?

On comprend alors avec quelle unanimité touchante (c'est bien le cas de le dire) tous nos grands journaux « démocrates » et autres ont obéi pendant la grève au mot d'ordre des Compagnies.

Dès le début du conflit, Briand convoque à son cabinet tous les directeurs et leur dit : les cheminots ont rompu les négociations commencées. Aussitôt toute la presse s'écrie : les cheminots sont dans leur tort.

Quelques jours après, le *P.-L.-M.*, le *Midi* et l'*Est* s'agitent : la grève s'étend. Briand pour décourager les cheminots de province déclare : la grève est finie. Aussitôt

toute la presse, quoique les gares soient toujours vides, s'écrie : la grève est terminée.

Pour justifier sa mobilisation illégale, le gouvernement imagine un vague complot ; aussitôt la presse docile se remplit de diatribes contre les saboteurs et les anarchistes.

Alors l'opinion assourdie finit par croire ce qu'on lui dit : les paysans, les petits commerçants des villes, d'abord favorables aux cheminots finissent par se persuader que les cheminots sont dirigés par des meneurs révolutionnaires, alliés peut-être aux royalistes. Alors ils laissent faire le gouvernement. Et les députés, voyant leurs circonscriptions hostiles votent l'ordre du jour de confiance à Briand, comme demain ils voteront la suppression du droit de grève. Voilà comment l'oligarchie des Rothschild, grâce à la « caisse noire » de la rue de Londres, sait se concilier l'appui de l'opinion démocratique.

CONCLUSION

En somme, la grève des cheminots a échoué parce que, dès le début, elle a été déviée en mouvement politique.

Pour réussir elle aurait dû :

1° S'attaquer aux Rothschild, de Vogüé, de Ségur et autres marquis de la finance. C'était son droit, puisqu'il s'agissait uniquement d'une question d'argent, que les Conseils d'administration seuls peuvent trancher souverainement.

2° Elle devait par des manifestations rue Laffitte ou rue Saint-Florentin, obliger la presse à démasquer cette oligarchie judéo-cléricale doublement impopulaire dans le pays.

3° Elle eut ainsi acquis toutes les sympathies de l'opinion et paralysé le gouvernement qui n'aurait pas osé mobiliser pour Rothschild.

Sans doute, il est bien tard de venir dire après la bataille comment il aurait fallu faire. Pourtant il est nécessaire que le magnifique élan des cheminots ne soit pas absolument perdu pour l'avenir. Voici la deuxième grève générale qui échoue par la faute des politiciens. Il faut que cela serve de leçon pour la troisième.

CRATÈS.

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 déchaîner 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^e 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^o *Augmentation générale du salaire pour tout le personnel, afin de combattre la cherté des vivres, dont souffrent indistinctement tous les travailleurs ;*

2^o *Effet rétroactif de la loi des retraites du 11 juillet 1909 ;*

3^o *Réglementation du travail ;*

4^o *Application du repos hebdomadaire dont sont privés encore bon nombre d'agents ;*

5^o *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.

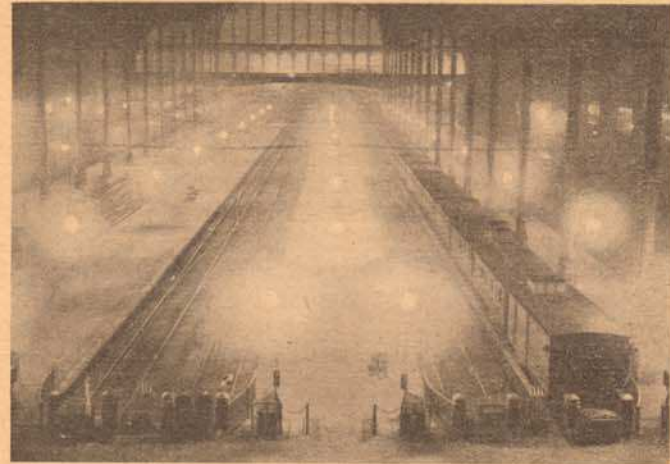
En présence de cette situation, le Syndicat national décide de faire appel à tous les réseaux pour réaliser immédiatement la grève générale.

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^{er} 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^e 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.

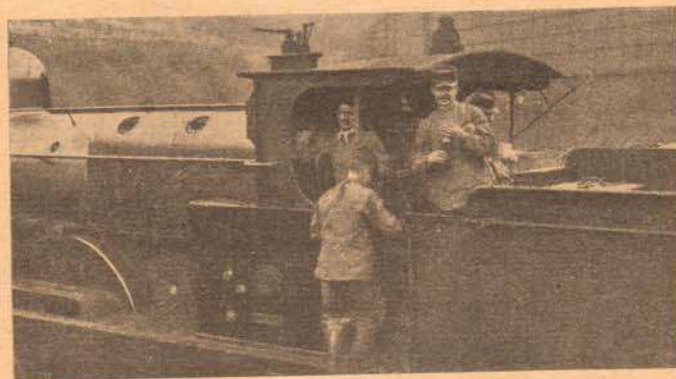
Depuis, et par suite d'incidents où les employés des chemins de fer ne se reconnaissent point de responsabilité, la grève de tous les réseaux a été déclarée.

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^e 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 ?

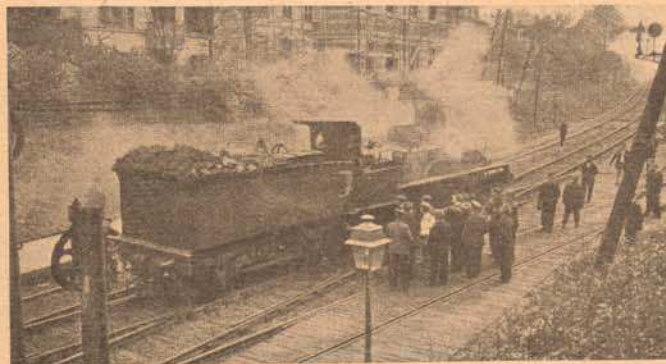
Il fallait autre chose pour maintenir la résistance que le meeting du Parti au manège St-Paul, le vendredi soir. Mais ce qu'il fallait faire, le deuxième comité de grève ne l'a pas vu, ne l'a pas fait. Les journaux annoncent mensongèrement une décroissance de la grève, exploitent quelques rentrées insignifiantes 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^{er} 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 manifeste, 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.

C'est en forgeant...

La grève n'a pas amené une capitulation des Compagnies, parce qu'elle n'a pas englobé l'ensemble des cheminots. Cet ensemble se liait au succès. Et puisque la grande majorité des travailleurs du rail n'ont pas participé directement à la grève, recherchons-en la raison.

Si on s'en tient au texte par lequel le deuxième comité de grève faisait connaître les motifs de la reprise du travail, on attribue au gouvernement et à la presse la responsabilité de l'insuccès du mouvement. A nos yeux c'est là une erreur grossière.

La marche défectueuse de la grève n'est due, en aucune façon, aux mesures gouvernementales, ni à l'attitude de la presse; elle n'est pas due à la mobilisation des cheminots; elle est due entièrement à son insuffisante préparation, à son défaut d'organisation.

En attribuant à Briand le mérite de l'insuccès, on commet une erreur, une faute énorme, en même temps qu'on lui apporte le témoignage désiré par lui, témoignage qui fait de lui l'homme attendu par la bourgeoisie.

A l'heure où dans les milieux ouvriers et dans certains milieux socialistes, Briand était sacré révolutionnaire bon teint, au moment où les militants les plus ardents et les plus aveugles s'inclinaient devant son

veston râpé, nous étions seul à ne pas partager la même admiration. En 1898, en 1900, plus tard, les manœuvres cauteleuses, hypocrites de Briand trouvaient en nous un adversaire. Nous n'avons jamais été dupe du langage intéressé et des façons calculées du « Chevalier du travail » car nous apercevions la réalité derrière ce qu'il nous montrait. Aujourd'hui non plus, nous ne voulons pas nous arrêter aux apparences qui font de Briand l'auteur direct de l'échec du mouvement.

En avril dernier, le Syndicat des chemins de fer opère une épuration; mais elle est incomplète. Il s'est débarrassé de l'homme du gouvernement; il a gardé l'homme du parti politique, des parlementaires. Après comme avant, le syndicat possède un régent. Hier, il fallait placer sous l'œil du pouvoir l'activité du syndicat; aujourd'hui, il faut ramener au « parti » tout le bénéfice moral des avantages que procurera l'agitation entamée. Dans l'un et l'autre cas, il n'y aura pas lutte autonome, indépendante, engagée avec la seule préoccupation d'assurer aux salariés de la voie ferrée des conquêtes durables.

En réalité, dans l'action qui s'est poursuivie ces jours derniers, il y avait lutte par le jeu des intrigues, à l'insu des intéressés, entre deux influences soucieuses d'exercer une mainmise sur les cheminots; il n'y avait pas lutte entre des Compagnies exploitantes et le personnel de ces Compagnies. Avec la lutte entre exploitants et exploités, le centre des opérations fût resté au siège de l'organisation et au siège central occulte des Compagnies. A la vérité, les personnages aux prises étaient les dirigeants et les parlementaires socialistes; les revendications des cheminots s'effaçaient en présence des appétits des uns, d'une part, et les ambitions des autres, d'autre part.

Au sein du Syndicat national, comme dans tout

groupement humain, se faisaient jour des états d'esprit différents. D'un côté, c'étaient les militants, convaincus que seule la grève était susceptible de faire aboutir les revendications formulées par l'ensemble des cheminots; leur influence s'exerçait sur le Nord et sur l'Ouest-Etat; de l'autre côté, c'étaient les hostiles, de parti pris, à la grève. Pour eux, l'action syndicale est la vassale de l'action socialiste, celle-ci traduisant toutes les aspirations du prolétariat. Leur influence pesait sur l'Est. Puis c'étaient les hostiles à la grève par timidité, par attachement à l'Etat, par fidélité aux relations anciennes; leur influence rayonnait sur le Midi. Enfin, c'étaient les syndiqués pleins de désirs, manquant de volonté et prêts à se rallier au nombre.

Sur le P.-L.-M., on rencontrait dans un quasi-équilibre des hommes se rattachant à chacune de ces classifications. Sur le P.-O., où l'effectif syndical était noyé dans la masse des indifférents et des satisfaits, il était imprudent d'escompter un effort sérieux.

Dans les discussions de congrès, de comités, de commissions, ces états d'esprit se heurtaient, s'annihilaient. Leur répercussion sur les cheminots était chose normale. Néanmoins, à côté de ces discussions, se poursuivait la propagande. Sur le Nord, sur l'Ouest, elle tendait à créer une disposition d'esprit favorable à la grève, une atmosphère devant la provoquer, à accoutumer le personnel à l'idée de grève en le rendant apte, par la souplesse et la mobilité des mouvements, à partir au premier signal. Sur l'Est, la propagande avait pour objet de montrer la grève comme une arme dangereuse, arme à deux tranchants, à laquelle il ne fallait se résoudre qu'à la dernière extrémité, après avoir épuisé toutes les formes de conciliation: démarches auprès des compagnies, action des députés.

Dès à présent, rejetons tout argument tendant à prouver que le cheminot, par sa situation, son recrute-

ment, ses espoirs de retraite, son avancement assuré, son isolement est inapte à la grève. Rejetons tout argument de cette nature, parce que la grève a été un fait, qu'elle a existé sur le Nord et sur l'Ouest.

C'est donc que le cheminot, malgré tout, contient un gréviste, qu'il faut aller chercher par la préparation à la lutte, au fond de lui-même, extérioriser, mettre au premier plan. Ce travail a été réalisé sur le Nord et sur l'Ouest, et il y a eu grève; il ne l'a pas été sur l'Est, et là il n'y a pas eu grève totale; il n'a été qu'imparfaitement accompli sur le P.-L.-M., et il n'y a eu qu'une grève morcelée; il n'a pas été réalisé non plus sur le P.-O., et il n'y a pas eu arrêt complet.

L'entrée du Midi dans le mouvement soulève des considérations spéciales. La besogne indiquée n'a pas été faite sur ce réseau, et cependant il a marché le cinquième jour avec un certain ensemble. C'est que le Midi s'est laissé entraîner parce que plus mobile. En effet, ce réseau a eu sa grève; il y a quelques années, il a osé faire grève, de sorte qu'à l'entraînement du dehors s'ajoutait son propre entraînement.

Le congrès des cheminots avait fait choix d'un comité chargé de préparer la grève. Son premier soin devait être de désigner un deuxième comité, des arrestations étant probables. Ce comité devait fonctionner parallèlement et à côté du conseil d'administration du syndicat. Y a-t-il eu entre ces deux comités coexistants unité de vues et d'action? C'est douteux. Le comité de grève a pour secrétaire un bon camarade, hardi par raison, timide par nature. Le conseil a pour secrétaire un camarade peu préparé à admettre l'inévitable grève. A côté d'eux, il y a les délégués des réseaux, de ces réseaux que nous venons de visiter. De sorte qu'il y a un comité de grève chargé de tout préparer, voulant faire cette préparation sans y parvenir, et ayant le vif désir d'éviter la grève, dont il recule l'échéance; il y a

un conseil qui ne veut pas la grève, mais qui crie partout qu'il prend des mesures en vue de sa préparation.

Les camarades qui proclament l'utilité du corps à corps se livrent à la recherche de menus détails, de petits faits; ils ont le souci de tout prévoir, de tout calculer, et leur étude, trop minutieuse, fait grossir dans leur esprit leur responsabilité et leur rôle. Ils voient mal; ils n'ont pas la conception exacte d'une grève de cette importance. Ils regardent le futur champ de bataille à travers une lucarne au lieu de le voir à travers l'espace. Ils n'ont pas du conflit une vue d'ensemble, alors qu'ils devraient embrasser d'un coup d'œil les forces que la grève groupera et celles qui se dresseront devant elle. Il s'agit d'un conflit portant sur tout un pays, sur des points stratégiques importants, sur des milliers et des milliers de travailleurs, disséminés ici, agglomérés là; et les camarades n'ont sous leurs yeux que quelques points pris au hasard et non choisis. La grève, par sa nature, son objet, ses limites, ses conséquences, sa portée, dépasse la hardiesse des combattifs et la prudence des réservés. Alors que la grève s'avance, approche, portée par la colère exaspérée, l'énerverment de l'attente, les volontés surexcitées, les militants la chassent, la repoussent de leur esprit pour la reculer dans les faits. Et il se produit pendant des mois tout un drame, caché par les ordres du jour et les acclamations de grève, qui met en présence des hommes peu préparés par leur nature et leur inexpérience, déconcertés par leur responsabilité envers leurs camarades, et un invincible courant que le moindre incident transformera en tourmente.

Chacun sait que si la grève éclatait, ce serait formidable. On va vers l'inconnu, et de cet inconnu on a peur; on recule devant lui, en esquissant une retraite mal assurée, alors qu'il faudrait foncer sur lui, le dominer. Oui, la lutte va dominer les hommes : gou-

vernants, Compagnies et militants. Les premiers, les secondes ne croient pas à la grève, faisant par là état de leur ignorance; et l'ébranlement du Nord et de l'Ouest-Etat les stupéfie et les fige durant vingt-quatre heures. A ce moment-là, un comité hardi, clairvoyant, eût accentué l'offensive pour augmenter le désarroi et forger la déroute. Il en avait le temps et les moyens. Au lieu de marcher de l'avant, le comité recula, prépara une scène et s'échoua dans les bureaux de l'Humanité. N'étaient les circonstances, ce serait comique.

Cette minute, mise à profit par le pouvoir et les Compagnies, marqua le point culminant du conflit. L'immobilité de l'Est, du P.-L.-M. exerça un premier effet; la mobilisation, les arrestations firent le reste. La partie ne pouvait plus être gagnée. Nous communiquâmes cette conviction à des intéressés qui ne nous comprirent pas. Il fallait, comme nous l'indiquions, lancer des automobiles, ramener quelques camarades de province, recueillir leurs impressions, soumettre la situation et opérer la rentrée. La partie était sauvée.

Pour nous, il ne saurait y avoir de doute. Les mesures gouvernementales se sont greffées sur les points faibles du conflit et en ont précipité la fin. Elles n'ont eu que ce résultat. Et cela nous réjouit. Cette constatation nous montre qu'avec une expérience faisant hier défaut, qu'avec une préparation appropriée, la grève générale des cheminots est possible. Le désarroi, l'affolement engendrés par l'arrêt de deux réseaux témoignent de la valeur conquérante d'une lutte comprenant tous les réseaux.

Qu'on se le dise ! Si le mouvement avait été général, rien n'aurait pu rétablir un service totalement immobilisé, et rien n'aurait pu donner l'assurance aux Compagnies désemparées. La capitulation était de rigueur. La forme et les conditions eussent été à débattre.

Quoi qu'il en soit, un rapprochement s'impose. Deux dates doivent être accolées : 1898, 1910. En 1898, la déclaration de grève réunit 25 combattants; en 1910, elle entraîne plus de 80.000 grévistes. Douze ans ont suffi pour que s'opérât ce formidable progrès. Il faudra un plus court délai pour qu'il nous soit donné d'assister à une nouvelle lutte, auprès de laquelle celle de l'année présente n'aura été qu'une escarmouche.

* * *

Abordons maintenant les fautes se rattachant directement aux hommes, fautes auxquelles ils pouvaient échapper.

Nous sommes d'autant mieux placés pour les indiquer que, dès le premier jour, nous avons déclaré que la grève devait être une grève corporative, qu'elle devait rester dans les limites de la corporation et que nulle influence ne devait s'exercer qui ne fût celle des intéressés.

Pour qu'il y ait succès, il fallait, à nos yeux, que la grève ne comprît que des cheminots; que nos corporations restassent dans une expectative sympathique en vue de créer autour des combattants une atmosphère favorable; il fallait que les cheminots réunissent autour d'eux pour les mettre en mouvement tous les éléments de lutte. Ces vérités, aujourd'hui démontrées, ne furent pas respectées pour le grand préjudice du mouvement.

Si nous pensions ainsi, c'est parce que le succès de la grève des cheminots seuls nous paraissait devoir exercer sur les cheminots et sur les travailleurs de toutes industries une influence considérable.

Aux cheminots, le succès obtenu par leurs seuls efforts donnerait la confiance en eux-mêmes, la notion de leur valeur combative, de leur valeur de produc-

teurs, de leur valeur sociale. En même temps, le succès les aguerrirait et les fortifierait.

Pour les autres travailleurs, le succès des cheminots serait un enseignement, un exemple; ils tireraient bénéfice de l'impression de force qu'aurait donnée la grève victorieuse.

Le succès serait une vigoureuse affirmation de la puissance syndicale et ferait apparaître la valeur réformatrice et révolutionnaire de la lutte ouvrière sur le terrain économique.

*
*
*

Dès sa formation, le comité de grève eut à envisager les conditions de la grève. Une des premières mesures à laquelle il s'arrêta un moment fut la publication quotidienne, tant que durerait le conflit, de la *Tribune de la Voie ferrée*, l'organe hebdomadaire du Syndicat.

De la sorte, le comité de grève pourrait, dans son journal à lui, donner la physionomie exacte de la grève, marquer l'orientation du conflit, poser les points en litige dans leur force et dans leur netteté.

Mais... l'*Humanité* veillait. Elle songea à utiliser l'agitation pour son profit, pour accroître sa vente, pour augmenter sa clientèle. Elle fit des pieds et des mains, afin de se faire accepter comme l'*organe officiel* du comité de grève. Celui-ci, travaillé, cuisiné, accepta. Ce fut la faute que rien ne répare.

Dès ce moment, la grève se présenta dans des conditions autres. Nous en fîmes part à Lemoine, secrétaire du comité de grève; nous lui fîmes part des conséquences que cette acceptation allait entraîner. Le comité avait décidé.

La grève éclate soudain, au grand déplaisir du même journal; mais, aussitôt, se reprenant et grâce aux mesures prises, il subtilise le conflit. Rien ne va être

examiné, rien ne va être arrêté sans la présence de l'un de ses administrateurs. Celui-ci, ou le député Thomas, rédige les lettres, les déclarations, ordonne, commande. Le deuxième comité — désigné par qui ? pas par son prédécesseur assurément — est sa chose.

On prétend que le choix fait par le premier comité a été foulé aux pieds et que c'est arbitrairement que le deuxième a été constitué.

Et dans ce comité, qu'y fait-on entrer ? Des adversaires de la grève.

Nous assistons à ce spectacle étonnant : des hommes hostiles au mouvement chargés de le coordonner et de l'orienter vers une solution heureuse.

Nous disons que les membres du deuxième comité étaient hostiles. En voici la preuve. Dans la *Tribune de la Voie ferrée* du 2 octobre, huit jours avant la déclaration de grève, un de ceux-là écrivait :

J'ai la conviction d'être un honnête homme dont les idées républicaines ne sauraient être mises en doute. Je dis qu'une grève générale des Chemins de fer constituerait un crime véritable, crime à l'actif de la République et que ce crime ne doit pas être commis.

Faut-il s'étonner que gouvernants et Compagnies n'aient pas pris au sérieux les menaces de grève, et n'aient, par aucune concession, désarmé l'agitation ? En vérité, ils ne pouvaient s'effrayer d'un mouvement ainsi compris.

Les rôles étaient nets et bien différents. Tandis que nous recommandions aux cheminots d'agir seuls, afin de ne pas dresser un épouvantail pour les plus timides de leurs syndiqués, le journal « de la classe ouvrière » s'efforçait de faire mainmise sur le conflit; il le transportait du terrain syndical sur le terrain politique; il s'attachait en les reléguant des hommes sincères sans nul doute, mais inaptes à remplir la besogne

à eux confiée, et ceux-là partis, eux bien installés dans la place, ils s'entouraient d'hommes ayant combattu la grève, et par conséquent peu qualifiés pour mener la bataille.

Dans quelques jours, camarades cheminots, après que la fièvre aura disparu en vous, relisez les numéros de *l'Humanité* parus pendant la grève ! Vous constaterez que votre *bulletin officiel* n'eut qu'un but : placer dans sa sphère d'action votre conflit, faire de votre effort un élément d'opposition à Briand et qu'ainsi fut sacrifiée la véritable lutte, celle qu'il fallait mener contre les Compagnies.

Ces dernières avaient disparu. Elles étaient mises au deuxième plan, alors que la première place leur revenait de droit.

Et voilà pourquoi vous n'avez pas vaincu. L'insuffisante préparation de la grève, la fausse conception du mouvement ayant pour conséquence l'introduction de *l'Humanité* dans le centre de la lutte, sont les causes essentielles de sa fin malheureuse.

Vous ne vaincrez la prochaine fois qu'en évitant ces fautes.

V. GRIFFUELHES.

Le grand jeu gouvernemental

Les Compagnies n'ont pas négligé les moyens de pression et de corruption au cours de cette grève : admonestations à domicile par les chefs subalternes, menaces, révocations, toutes les mesures courantes ont été prises; mais leur effet semble avoir été insignifiant.

Les Compagnies ont recouru aux grands moyens. Elles ne peuvent certainement pas se plaindre du gouvernement ni de la presse. Ça a dû leur coûter chaud, mais c'est un fait qu'elles en ont eu pour leur argent.

A coup sûr, elles comptaient beaucoup sur le coup d'œil et sur la poigne de Briand et de Millerand. Peut-être même y comptaient-elles un peu trop ? Peut-être ont-elles accordé trop de crédit aux prophéties optimistes de Briand ?

Pour Briand, une grève de cheminots était moralement impossible. C'était folie que de la prévoir. A d'autres la bêtise d'en supposer les cheminots capables ! On n'efface pas en six mois les effets d'une sage propagande de dix ans. Vous verrez ça : quelques menaces bien torchées, l'annonce que le gouvernement est prêt à mobiliser les cheminots et tout ce monde de lapins rentrera dans son trou.

Avant la grève, les menaces gouvernementales n'ont pas manqué, et il faut la malhonnêteté prétentieuse d'un chroniqueur du *Siècle*, d'un sous-ordre de Zadok-Bérenger, pour crier au sabotage de la vérité parce que les cheminots n'ont pas voulu se prêter au jeu de petits papiers que leur proposait Briand lors de l'entrevue du 5 octobre. On sait que Briand et Millerand s'entendent assez mal au métier de boîte aux lettres. Si le gouvernement ne s'est pas entremis et n'a pas fait pression sur les Compagnies, ce n'est pas le temps qui lui a manqué : c'est le désir, c'est la volonté de le faire.

Il ne lui appartenait pas, d'ailleurs, de renverser les rôles. Depuis quand les larbins commandent-ils leurs maîtres ?

Son jeu consista à reculer constamment les entrevues demandées, à ne donner que des réponses évasives pour aboutir enfin, le 5 octobre, à cette déclaration qu'il lui était impossible « d'accepter, même d'envisager une suspension des transports par voie ferrée ».

N'était-ce pas là un défi ?

Le défi a été relevé. A la surprise des Rothschild, comme de Briand, le Syndicat des cheminots a montré qu'il était désormais une puissance.

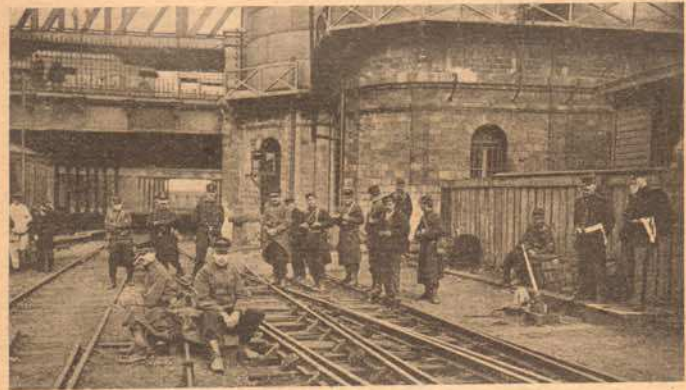
A peine la grève est-elle proclamée, que la troupe est dirigée sur les gares et échelonnée le long des lignes. Voilà une fois de plus l'armée, composée de fils d'ouvriers, mise au service du capital, contre les travailleurs. Une fois de plus, sous prétexte de patrie, on oblige les enfants du peuple ayant revêtu l'uniforme à faire œuvre de jaunes.

Mais ce n'est qu'un premier pas. D'autres mesures plus scandaleuses et plus féroces vont suivre.

C'est ça la légalité ! c'est ça la justice ! Il suffit que des camarades soient placés par la confiance des syndiqués à la tête d'un mouvement de revendications corpo-

orative pour qu'on les arrête. Où est donc l'article de loi qui le permet ?

Des circulaires sont envoyées à tous les préfets, leur enjoignant de faire arrêter et séquestrer tout porteur de plis ou d'ordres du comité de grève. Des mandats d'arrêt en blanc sont dressés. On les remplira une fois l'arrestation opérée. Il paraît que c'est ça les libertés syndicales et la liberté individuelle dont la République nous aurait fait cadeau. Qu'on dise donc que c'est le



La ligne du Nord occupée militairement.

régime de l'arbitraire et du bon plaisir gouvernemental ! Qu'on dise donc que le droit de grève n'existe pas et que si les cheminots ont le toupet de réclamer cent sous à Rothschild, on les collera dedans !

L'emploi de la troupe, les arrestations en masse, à l'aveuglette, ne suffisent pas à briser le mouvement, le forban de l'Intérieur n'hésite pas à recourir à la mobilisation.

Rien dans la Constitution ne permet d'appliquer cette mesure extrême. Y a-t-il une menace de guerre planant sur le pays ? Mais Briand considère que du

moment que les Compagnies de chemins de fer vont être acculées à donner la « thune », la sécurité du pays est en danger !

Ce coup de force contre les travailleurs de la voie ferrée, par lequel il veut les transformer en soldats, mais en soldats faisant la besogne des Compagnies, n'a pas donné les merveilleux résultats qu'on escomptait.

On pensait que la crainte du Code guerrier entraînerait les cheminots à se rendre traîtres à leur propre cause. Sur les réseaux du Nord et de l'Ouest, on put les compter ceux qui se dépêchèrent d'aller prendre le brassard. Le souvenir restera du meeting du manège Saint-Paul, le jeudi, où cinq à six mille grévistes mirent leur ordre d'appel dans un sac que M. Brun reçut le lendemain.

Toutes ces illégalités et toutes ces infamies ne furent pas sans jeter le trouble, néanmoins, parmi les grévistes. Elles apeurèrent les timorés; elles immobilisèrent les hésitants et empêchèrent les autres réseaux de se déclancher.

Concurremment avec l'indécision et le manque d'initiative du deuxième comité de grève, elles furent parmi les causes principales de l'échec de cet admirable mouvement.

Et la presse ? Taisant ou dénaturant les bonnes nouvelles, grossissant les mauvaises, elle fut l'aboyeuse dévouée des Compagnies et du gouvernement. Puiser ses renseignements à la préfecture de police, au ministère de l'Intérieur, aux sièges des Compagnies, donner tout cela pour bon argent, est-ce là faire de l'information propre ? Dans quel journal avez-vous vu un cri d'indignation contre les illégalités et les coups de force du pouvoir ? C'est curieux comme il y a dix ans les journalistes et les intellectuels avaient l'épiderme plus sensible et la conscience plus sonore.



L'occupation d'un poste d'aiguillage.

Où avez-vous vu raconter les salaires misérables des ouvriers et les gains colossaux des Rothschild et autres rois du rail ?

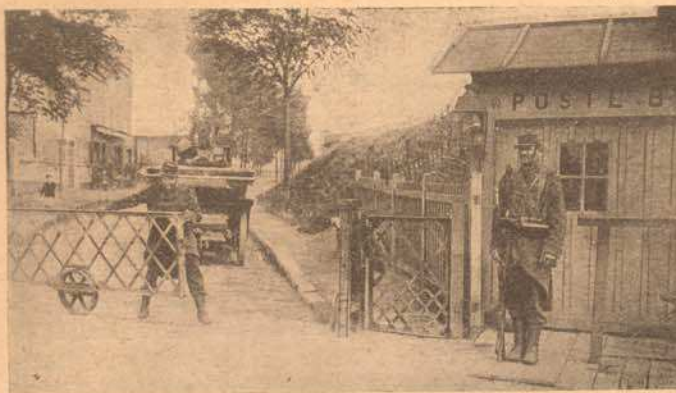
On n'a vu que lâcheté ou crapulerie. Il fallait faire croire que ce mouvement était un mouvement politique et révolutionnaire, que c'était la mise à feu, la révolution, l'insurrection, etc.

Les travailleurs sauront-ils se souvenir de ces heures éceurantes ? En tireront-ils la leçon nécessaire ? Comprendront-ils, enfin, que la classe ouvrière sera plus forte, beaucoup plus forte, lorsqu'elle aura son quotidien à elle, qui ne craindra pas, dans une grève comme celle-là, de montrer aux cheminots la maison des Rothschild ? Que d'enseignements doivent se dégager de ce mouvement !

Devant les illégalités du pouvoir, devant la proclamation du droit à l'illégalité par le chef du gouvernement lui-même, les travailleurs ne peuvent plus avoir d'hésitation. Le droit, c'est la force. C'est ce que proclament les gouvernants. Sachons être les plus forts.

La bourgeoisie n'espère pas, j'imagine, que les travailleurs se laisseront tranquillement dépouiller du droit de grève. Elle ne se figure pas qu'elle aura la paix parce qu'elle aura fabriqué une loi refusant le droit de grève ou parce qu'elle empêchera l'exercice de ce droit ? Peut-elle croire que chaque fois que des travailleurs, souffrant de leur sort, revendiqueront quelque chose ils ne trouveront pas un moyen de lutte quelconque ?

Avant d'être reconnue légale la grève a été illégale. Et c'est le jour seulement où l'Empire a été manifestement impuissant à l'empêcher, au lendemain des grèves de typos, à Paris, de mineurs dans la Loire et dans le bassin d'Anzin, qu'il lui a donné la bénédiction légale. Ainsi soit-il ! puisqu'il n'y a pas moyen de faire autrement.



Garde-barrière militaire sur la route d'Epinaï.

Fatalement, plus la lutte au grand jour sera comprise, gênée, périlleuse et plus la lutte sourde gagnera en étendue et en violence. Il n'y aura pas suppression ni déperdition des énergies ; elles prendront seulement



Piopiou montant la garde devant une aiguille.

une autre direction. La bourgeoisie pourrait bien y trouver un cheveu.

Mais terminons. La grève des cheminots nous a montré un gouvernement qui piétine lui-même la légalité et qui par là perd toute force morale pour l'appliquer contre la classe ouvrière.

Elle nous a donné le spectacle d'un essai de mobilisation qui ne sera plus désormais qu'un croquemitaine ridicule et sans danger ; la peur des conséquences d'un refus à un ordre d'appel apparaîtra comme puérite.

Que demain, pour les projets de la bande des tripoteurs à la Etienne et à la Schneider, la patrie de Rothschild déclare une guerre et l'on verra si la mobilisation des grévistes cheminots n'a pas donné aux décisions confédérales de Marseille et de Toulouse, sur la grève générale en cas de guerre, une force capable d'entraîner tout le prolétariat français.

Les coups de force du pouvoir, ses illégalités, ses crimes ont certainement contribué à l'échec des cheminots.

N'ont-ils pas fait plus de ravages, plus de lézardes dans l'Etat ? Fini le respect de la légalité ! On sait ce que ça pèse ! Dégonflée, cette mère Patrie ! On a vu ses appels de mobilisation pour la défense de Rothschild !

Le Gouvernement peut sortir ses fameux projets de lois. Il peut essayer de nous en ligotter. Ça n'ira pas tout seul. Il y aura lutte, c'est certain, lutte difficile, acharnée, Mais le prolétariat français en sortira victorieux s'il veut y aller avec toute sa volonté, toute son énergie, toute son audace.

L. JOUHAUX.

Sur les Réseaux

Le mouvement du réseau du Nord

LES PROVOCATIONS DE LA COMPAGNIE

La lutte finie, chacun voulant se justifier cherche à en dénaturer les conditions. Aussi, il est absolument nécessaire de faire ici l'historique complet du conflit du réseau du Nord.

Afin de préciser les causes qui ont fait agir notre réseau, rappelons les événements de Tergnier du 12 août. Le personnel des ateliers, par esprit de solidarité, cessait unanimement le travail afin de relever l'injustice et l'insulte faites au camarade Miel.

Miel était accusé d'être rentré ivre à l'atelier. Or, ce camarade est d'une tempérance exemplaire. Aussi, pour tous les ouvriers, la punition à deux jours de mise à pied visait un militant syndicaliste et non une faute quelconque. L'administration fut obligée de reconnaître la fausseté du grief et l'ingénieur en chef, M. Vasselin, dut réduire la punition à deux heures et simplement pour sauvegarder l'autorité du contre-maitre et celle de l'administration en général.

Mais la situation était déjà très tendue sur le réseau à ce moment. Convoqués d'urgence le 15 août, à Tergnier, les secrétaires des groupes du réseau étaient appelés à examiner les mesures que comportait la situation. La Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs prenait part à la délibération. Notons qu'à côté de l'affaire de Tergnier il y avait l'affaire de

Ekman, de Calais. Ces deux affaires apparaissaient à tous comme des provocations non déguisées de la Compagnie contre l'organisation. C'étaient les coupes sombres qui commençaient.

La discussion fut si vive que le cas de Ekman ne put même pas être discuté. C'est avec beaucoup de peine que la minorité put faire valoir la discipline syndicale. Enfin, la confiance dans le comité de grève l'emporta malgré les regrets de l'ensemble des grands centres du réseau. Une délégation composée du secrétaire du comité de réseau et des secrétaires des groupes importants fut envoyée auprès du conseil d'administration de la Compagnie ; elle fut reçue, le mardi 16, par M. Vasselín, ingénieur en chef de la traction. Les deux heures de mise à pied furent maintenues.

Par discipline syndicale nos camarades de Tergnier reprenaient le travail le mercredi 17 août la tête haute, arrivant aux ateliers bannière syndicale déployée, leur fanfare en tête, au chant de *l'Internationale*.

D'autres provocations allaient être commises. Les groupes du réseau étaient convoqués, à Amiens, en séance extraordinaire du comité de réseau pour le 11 septembre. L'ordre du jour portait : Affaires de Calais, de Dunkerque et de Tergnier.

Un certain nombre de groupes, ayant assisté à la réunion du 15 août, à Tergnier, n'avaient pu se faire représenter à Amiens. 22 groupes étaient représentés par quarante et quelques délégués, plus les délégués de la Fédération.

Le bureau du Comité de réseau exposa la situation. Les militants étaient pourchassés de tous côtés. Le bureau ne pouvait plus longtemps porter la responsabilité de cette situation sans prendre l'avis de l'ensemble des membres du Comité de réseau. De là cette réunion extraordinaire.

On passe à l'examen des divers conflits avec l'administration. Voilà en quoi consiste l'affaire de Calais :

Chef cantonnier de la voie, Ekman, le secrétaire du groupe de Calais, était rendu responsable d'une faute de service commise non pas par lui mais par un agent docile et dans les bonnes grâces des chefs. Comme punition, on l'envoyait en disgrâce dans une petite localité du réseau. Il devait avoir rejoint son poste dans un délai de huit jours.

La faute de service consistait dans un travail de relèvement de la voie mal exécuté. La déclivité nécessaire n'avait pas été donnée à cet endroit et un déraillement s'en était suivi. Il fut prouvé et reconnu par les chefs eux-mêmes qu'au moment où ce travail avait été effectué, Ekman travaillait à quatre kilomètres de là. Qu'importe ! Ekman était le secrétaire du groupe, il avait la confiance de ses camarades ; il était donc dangereux ; il fallait à tout prix qu'il disparaisse.

Fort de son bon droit, confiant même dans la bienveillance du Conseil d'administration de la Compagnie, il se présenta, autour du 20 août, avec plusieurs camarades de son groupe, auprès du Conseil d'administration avec un dossier complet. Le Conseil refusa l'entrée des délégués et n'accepta l'entrevue qu'avec Ekman. Celui-ci exposa les causes et les conditions de son affaire. Comme conclusion il fit cette déclaration : « Messieurs, je sais qu'il y a d'honnêtes hommes au Conseil d'administration de la Compagnie. Je sais aussi que le Conseil ne peut connaître en détail ce qui se passe sur tous les points du réseau. Mais j'ai ici un dossier pouvant prouver, avec preuves à l'appui, que des actes malhonnêtes se produisent au détriment de la Compagnie, du public et du personnel. »

Ce coup, porté avec franchise et loyauté, produisit un premier mouvement de stupeur. Il aurait dû donner à réfléchir à ceux qui en étaient les témoins. En bonne justice ils auraient dû réhabiliter l'homme de courage qu'était Ekman. Hélas ! demander justice, droit et loyauté à des dirigeants, c'est perdre son temps !

On reconnut cependant que la punition n'était pas méritée. On proposa à Ekman une indemnité pour le dommage qui allait lui être causé. On osa lui dire qu'il n'avait, — s'il en avait le besoin, — qu'à faire des demandes de secours, ils lui seraient accordés. La promesse lui fut faite qu'il ne serait pas arrêté dans son avancement par son déplacement. Mais quoi qu'il fasse, il avait à choisir entre quitter Calais ou la Compagnie, lui, fils d'ancien ouvrier retraité de la Compagnie, lui, employé depuis 17 ans, sans reproche grave, sinon celui d'être un homme.

Ekman avait du courage. Il lui fallut subir d'autres affronts. Reçu par M. Lefèvre, l'ingénieur en chef des travaux (voie),

celui-ci, avec une figure décomposée par la colère, le menace de toutes ses foudres, l'insulte grossièrement. Il lui demande s'il est en congé régulier à Paris. Sur la réponse d'Ekman qu'il est malade, il fait appeler le médecin, n'hésite pas à le faire déshabiller et à lui faire passer la visite dans son bureau, transformé pour la circonstance en cabinet médical.

Le médecin, heureusement, refusa de faire la sale besogne qu'on lui demandait. Il examina Ekman, le déclara d'une faible constitution, pas malade si l'on voulait, mais ayant besoin de beaucoup de repos, lui conseilla de rentrer chez lui, de se calmer. Il lui donna quinze jours de repos à cet effet.

Le but poursuivi par M. Lefèvre était raté pour le moment ; il se contenta d'injurier encore le malheureux. Dites-le, braves gens, que celui-là n'a pas eu de patience ! Peu de jours après, Ekman était mis en demeure de choisir entre Calais ou la Compagnie. Il préféra abandonner la Compagnie et rentra, comme employé, à la mairie de Calais.

En ce qui concernait Dunkerque, il s'agissait d'un agent des trains, blessé dans le service — une foulure au genou — en janvier 1909. Cet agent avait repris son travail et avait été obligé de s'arrêter de nouveau, en mai dernier, à la suite d'une rechute. Sachant qu'une place à la manœuvre, occupation plus douce que la sienne, allait être vacante sous peu, il demanda son changement, invoquant que sa blessure le gênait pour effectuer son travail. Il avait dix-neuf ans de service. Comme après vingt ans de service, cette catégorie d'agents commissionnés a droit à la retraite, on se dépêcha de le liquider : il obtint par le tribunal, en vertu de la loi de 1898, 140 francs de pension. La Compagnie, par l'organe de M. Sartiaux, lui fit savoir que, par générosité, elle lui ajoutait facultativement, et de sa bonne volonté, 300 francs environ. En réalité, un an plus tard, cet agent aurait eu droit à sa pension, bien plus élevée que cette aumône qu'on lui faisait.

A une délégation chez M. Sartiaux en vue de faire constater que ce camarade avait le droit d'espérer que sa demande serait prise en considération — puisque des précédents sans nombre existaient, — M. Sartiaux fit cette réponse : « Je ne puis, sans courir le risque d'aller en prison, faire le sacrifice que vous me demandez. Qu'un accident vienne à se produire et nous en serions responsables. »

Dites donc, monsieur Sartiaux, les mécaniciens qui ont été rappelés pendant la grève par la Compagnie et qui avaient pris leur retraite depuis dix ans et plus, dont certains avaient plus de soixante-cinq ans, vous ne craigniez pas qu'ils vous fassent courir des risques de prison, ceux-là ? Il est vrai que le camarade de Dunkerque était, lui aussi, militant du groupe.

Pour Tergnier, un jeune homme ayant passé le conseil de révision et ayant été réformé, la Compagnie prétendit qu'il y avait là motif à renvoi. Jamais pareille mesure n'avait été prise. Quelle était la cause de ce changement ? Toujours la lutte contre l'action syndicale.

En outre, par son mouvement d'août, Tergnier avait paru admirablement discipliné. Il fallait diviser pour régner. On paya aux uns la journée de déclaration de la grève ; on ne la paya pas aux autres. Des réclamations furent faites par les intéressés. Alors les chefs se livrèrent à des enquêtes provocantes afin de savoir quels étaient les audacieux qui osaient demander qu'un même traitement soit appliqué à tout le monde. Une pétition prouva que c'était l'unanimité qui réclamait. Finalement, justice fut faite.

Seulement, pour la Compagnie, il fallait se venger. A partir de ce moment, le travail manqua à Tergnier. Les voitures hors de service restaient dans les gares, en souffrance de réparations. Ce que l'on voulait, c'était, en raréfiant le travail à Tergnier, pouvoir licencier ce personnel récalcitrant. L'impression commune des délégués des groupes, après connaissance de ces faits, c'est qu'une lutte sourde et dangereuse était engagée par la Compagnie du Nord. La lutte au grand jour paraissait à l'horizon, même pour les plus optimistes.

Alors les délégués du groupe de Lille firent les déclarations suivantes : « Camarades, par tout ceci, nous constatons que les meilleurs de nos militants tombent sur la route, frappés par la Compagnie. Aujourd'hui, nous en constatons à Calais, à Dunkerque, à Tergnier. Demain, il y en aura d'autres ailleurs si nous n'y remédions. Nous avons peut-être eu tort en conseillant à nos camarades de Tergnier et de Calais une discipline fratricide, aussi nous vous déclarons, au nom de nos mandants, que nous sommes disposés à ne plus jouer le rôle que l'on nous a fait jouer : nous ne voulons plus être des briseurs de grève. » Les autres groupes déclarèrent que l'état d'esprit

de leurs membres était semblable à celui du groupe de Lille, et chacun faisant état de l'esprit de son milieu, jugea que la Compagnie du Nord était peut-être, par son intransigeance, à la veille d'un conflit avec son personnel.

Seul Paris-Nord, par l'organe de ses délégués mandatés à cet effet, fit des réserves. Il exposa que l'état d'esprit du groupe ne permettait pas sans risques de compter sur lui dans un mouvement général du réseau.

Un cri de protestation unanime s'éleva contre cette déclaration de Paris-Nord. Et le réseau se déclara prêt à supporter la lutte, quand bien même il ne serait pas soutenu par Paris-Nord.

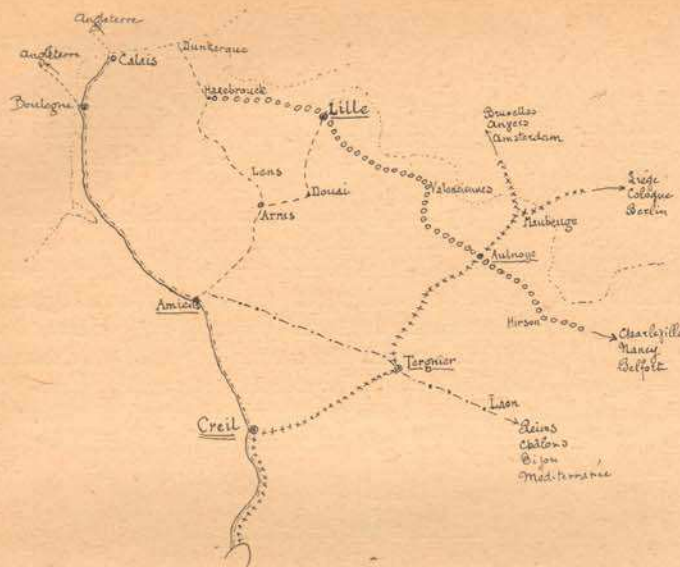
LA GRÈVE ÉCLATE A PARIS-NORD

Les événements contredisent souvent les individus. Ils font ce que les hommes eux-mêmes ne peuvent pas faire.

Les délégués de Paris-Nord déclaraient le 11 septembre, devant le comité de réseau, qu'il y avait lieu de tenir compte de l'état d'esprit particulier de ses membres. Le 8 octobre, moins d'un mois après, une grève éclatait dans son sein.

Un incident de peu d'importance se produisit à la rentrée de midi au dépôt de la Chapelle. Plusieurs ouvriers, s'étant vu supprimer une demi-heure pour un retard de quelques minutes, manifestaient leur mécontentement quand, vers deux heures et demie, on apprit que les augmentations accordées par la Compagnie étaient une véritable dérision.

En effet, les ouvriers des dépôts, effectuant un travail à la fois pénible et accidenté, avaient manifesté depuis longtemps leur désir de voir disparaître les heures supplémentaires avec — naturellement — une augmentation de salaires en conséquence. A la fin d'avril, on fut informé qu'à partir du 1^{er} mai 1910 il ne serait plus fait d'heures supplémentaires dans les dépôts; une augmentation de 25 et 50 centimes par jour fut à peu près générale. Mais cela ne donna nullement satisfaction au personnel qui envoya une délégation et demanda une augmentation de 1 franc à 1 fr. 50 au minimum par jour. Cette augmentation n'avait, vu le genre de travail effectué (chaudronniers, ajusteurs, monteurs), rien d'exagéré. La nouvelle que le minimum de 5 francs était accepté pour le personnel,



Le réseau du Nord est le plus important des réseaux français au point de vue de la valeur de son trafic.

C'est lui qui fait communiquer Paris, d'une part avec le plus grand bassin industriel de France, le bassin du Nord, d'autre part avec toutes les nations septentrionales, Angleterre, Belgique et Prusse.

Il possède cinq lignes essentielles:

1° Une ligne (—) reliant Paris à l'Angleterre par Boulogne et Calais;

2° Une autre (+++++) qui se divise en deux au moment de passer la frontière : desservant par l'une de ses branches Bruxelles, Anvers et la Hollande, par l'autre tout le pays de Liège puis l'Allemagne avec Cologne et Berlin;

3° Entre les deux, prend place la ligne d'Arras (---) qui par ses deux branches, Arras-Lille et Arras-Dunkerque enserrme tout le pays houiller et métallurgique.

Deux autres lignes, presque aussi importantes ne partent pas de Paris:

4° C'est d'une part la grande circulaire Amiens-Laon (-----) qui se prolongeant d'un côté vers Boulogne, de l'autre vers Dijon permet à l'Angleterre de rejoindre directement la Méditerranée sans faire le détour par Paris;

5° C'est d'autre part la transversale Lille-Valenciennes-Hirson (oooooooo) qui se prolongeant jusqu'à Nancy et Belfort fait communiquer avec les minerais de fer de la Lorraine le charbon du Nord.

Creil, Amiens, Lille, Aulnoye et Tergnier sont les cinq nœuds essentiels du réseau.

mais que 3 p. 100 seulement des ouvriers avaient une augmentation qui n'était pas de 1 fr. 50 ni de 1 franc, mais de 0 fr. 25 par jour, fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase d'amertume.

De suite tout le monde s'habille. Les cokeries suivent le mouvement ; le dépôt de la Plaine, prévenu, se joint au dépôt de la Chapelle. Une réunion des deux dépôts a lieu, à 6 heures, salle Perrot, 20, rue Ordener, et là les grévistes manifestent leurs intentions unanimes de lutter par la grève générale du réseau du Nord. Le bureau du comité de réseau, informé, convoque à Paris les groupes importants, et là, s'inspirant de l'assemblée du comité de réseau du 11 septembre, à Amiens, fait le nécessaire pour que le mouvement soit général sur le réseau.

IMPRESSIONS DE TOURNÉE

Voyons un peu ce qu'a été ce mouvement. Que je vous dise ce que j'ai vu par mes yeux au cours d'une tournée de trois jours sur le réseau.

A Creil, point important, gare de bifurcation comprenant des ouvriers de dépôt, des chauffeurs et mécaniciens, des agents des trains, des ouvriers de la voie, quand je passe, l'ensemble du personnel est admirablement disposé. Le mardi 11, à la rentrée du matin, tout le monde décide de cesser le travail.

A onze heures du matin, à Amiens, les ateliers de réparations, de construction de voitures, les ouvriers de dépôt, les chauffeurs et mécaniciens, les agents des trains sont en grève dans une proportion de 95 p. 100. Rien ne fonctionne plus. Quelques trains font semblant de manœuvrer avec un personnel d'occasion. Mais c'est de la frime. La gendarmerie est déjà sur pied, portant à domicile les feuilles de mobilisation. Mais cela ne paraît nullement influencer les intéressés.

A Albert, une petite localité peu importante, vers trois heures de l'après-midi le même jour, les cheminots constatent avec gaieté de cœur que le service est paralysé. Ils savent qu'une dépêche de l'administration est parvenue donnant ordre de remiser les trains. C'est donc que la grève est bien engagée.

A Arras, localité comprenant environ deux cent cinquante agents, ouvriers des ateliers, mécaniciens, agents des trains, à quatre heures, j'apprends que la totalité des ateliers n'est pas rentrée le matin et que le reste du personnel attend avec calme, mais avec volonté, de suivre le mouvement. Des trains en nombre restreint circulent, mais avec un retard considérable.

Douai, qui est à une quarantaine de kilomètres de Lille, attend que Lille soit arrêté pour faire de même. A six heures, les quelques trains qui circulent encore arrivent avec un retard considérable.

Nous voici à Lille, dans cette localité où — d'après quelques esprits plus ou moins bien intentionnés — une volonté contraire aux autres centres importants du réseau s'était manifestée contre le mouvement du réseau. D'après certains, Lille avait soi-disant déclaré qu'il ne marcherait pas.

Que se produit-il ? Ce fait caractéristique que le mouvement, qui ne devait partir que le mardi après la journée terminée, est devancé ; les agents de l'exploitation, impatients, sortent en bloc, vers trois heures, se dirigeant en groupe vers les ateliers, et là, c'est l'unanimité du personnel qui se forme en un cortège comprenant quatre mille cheminots de toutes professions. Puis chacun se dirige à sa permanence respective.

Voilà pour la journée du mardi.

Le mercredi, à sept heures du matin, la gare de Lille est fermée. Les trains de voyageurs et de marchandises ne circulent plus. Aucune chasse aux renards n'est organisée et cela montre bien à lui seul la volonté ferme des cheminots de Lille, car il n'y a pas à faire de chasse puisqu'il n'y a pas de gibier.

Dès le mardi, aussitôt après la cessation du travail, les feuilles de mobilisation sont portées à domicile, devançant de quelques heures les feuilles de révocation. Mais tous les moyens d'intimidation restent sans effet ; ils se buttent contre la volonté unanime de remporter la victoire.

A Valenciennes, le mercredi 12, la grève est pour ainsi dire complète, englobant dès le matin toutes les catégories. Même on annonce que les autres corporations, notamment les mineurs, vont suivre le mouvement. Les cheminots, réunis

à l'unanimité — il n'y a que quelques rares défections — paraissent surpris de leur force et de leur entente. Leur confiance est absolue.

A Busigny, une centaine d'agents de toutes professions, aucun camarade ne peut exposer ni commenter l'état et les conséquences du conflit; aucune salle non plus pour réunir ces braves. Malgré la pluie, qui n'a cessé que depuis quelques instants, une table est dressée dans un jardin. Il y a une gaieté parfaite; on sent une solidarité invincible. Inutile de se parler, de faire des discours, chacun se comprend, chacun partage l'espoir en des jours meilleurs.

L'arrêt est complet à Saint-Quentin. La situation de la ville est même alarmante; des bruits inquiétants pour le public circulent. Les commerçants, ayant leurs provisions en gare, ne peuvent en avoir livraison. Des trains de bestiaux périssent de faim et se dévorent entre eux. Des voyageurs n'ont pu pour deux cents francs se faire conduire à Paris. Des journaux ont été payés cinquante centimes pour avoir les nouvelles du mouvement. Voilà les résultats au bout de vingt-quatre heures de lutte.

Inutile de faire de long commentaires sur Tergnier. J'y retrouve l'impression de leur mouvement partiel d'août. C'est tout dire.

A Compiègne, le jeudi 13, nous constatons le mouvement des cheminots de cette localité renforcé par d'autres camarades qui sont descendus dans l'endroit parce que la grève les a surpris en cours de route. Ceux qui connaissent l'esprit aristocratique de la ville de Compiègne peuvent s'imaginer l'impression produite par la grève. C'est l'heure de la justice qui sonne !

A Creil, au retour, le jeudi, une heure du soir, la grève est complète, à part de rares exceptions. Le mouvement, qui se dessinait bien le mardi matin à sept heures, bat maintenant son plein. La confiance règne. On sait, en outre, que Chantilly — la résidence des gros manitous, des seigneurs du conseil d'administration de la Compagnie du Nord, nos barons et marquis — est de la fête. Vraiment, rien ne laisse à désirer dans le mouvement. A Persan-Beaumont, à Beauvais, pas de défections non plus.

Enfin, nous rentrons à Paris. Le mouvement y a été d'un ensemble inespéré au départ. Ouvriers d'ateliers, employés de bureaux, mécaniciens, chauffeurs, tout le monde presque y a participé.

Jusqu'à-là le mouvement de grève des cheminots a eu un caractère purement corporatif. Comment peut-on soutenir le contraire ? Aucune intervention n'a eu lieu, pas plus de la C. G. T. que d'un parti politique. Les intéressés eux-mêmes paraissent disposés à n'avoir comme conseillers que leurs cœurs débordant d'amertume accumulée pendant de nombreuses années.

Pourquoi faut-il que le parti socialiste semble disposé à mettre son nez dans le mouvement ? Que certains de ses membres ne sachent pas cacher leur mauvaise humeur de ne pas avoir été dans la confiance ?

Nous sommes en droit de demander aujourd'hui : Qui donc a fait cette proposition de mettre au défi Briand d'arrêter nos militants dans les bureaux du journal *l'Humanité* ? Après les actes de ce triste monsieur, qui est-ce qui pouvait douter qu'il hésiterait à supprimer de la lutte ceux qui avaient pris à charge la réussite du mouvement ?

A partir du jeudi, quelques ouvriers de l'atelier des voitures et du central rentrent au travail. C'est que les chefs d'équipe, les brigadiers-adjoints ou contremaitres, etc., sont allés à domicile influencer ceux qu'ils savent disposés à l'intimidation. Le vendredi, un plus grand nombre rentrent le matin. Quelques-uns se ressaisissent l'après-midi pour rentrer le samedi. Ouvriers d'ateliers, leur défection ne peut avoir d'importance pour la marche des trains, mais cela suffit à la presse à tout faire pour annoncer à grand tapage qu'à Paris le travail a repris et alarmer ainsi la province.

A Compiègne, le député de la localité intervient; il rappelle les services rendus dans le passé, les risques de l'avenir. Enfin, il arrive, par sa pression, à faire rentrer au bercail l'ensemble du personnel, sauf deux mécaniciens.

Pendant ce temps, Creil reçoit la visite d'un monsieur, ancien retraité de la Compagnie, maire d'une localité voisine. Les bonnes sœurs de Saint-Vincent de Paul courent les domiciles, chapitrent en chemin les petites filles et les petits gar-

çons, font ressortir avec des airs de miséricorde que la famine entrera bientôt au foyer. La panique est sur les visages. Un grand nombre de mécaniciens et de chauffeurs vont se faire inscrire le samedi soir et, dans la nuit, avec ceux-là, on fait rouler quelques trains de Creil à Paris où six cents mécaniciens et chauffeurs sont encore décidés à lutter jusqu'au bout, bien qu'inquiets par le manque de solidarité des ouvriers des ateliers et par les quelques trains qui circulent.

A la sortie des assemblées, des petits paquets se forment, se concertent, s'inquiètent du mouvement. On fait des réunions privées où chacun à l'intention de se faire inscrire pour la rentrée. Une réunion de mécaniciens et de chauffeurs de la Ceinture a lieu le lundi matin. Mais, surprise par des camarades, l'assemblée, d'un commun accord, décide une réunion privée de mécaniciens et chauffeurs pour deux heures, à la salle Karcher, rue de la Chapelle. Cinq cent soixante mécaniciens y assistent et, à l'unanimité moins une voix, la lutte jusqu'à satisfaction complète est acclamée. Mais voilà que celui qui a voté contre monte à la tribune pour faire une déclaration. « Les trois quarts des assistants qui ont voté la grève, dit-il, sont décidés à reprendre le travail. » La confiance entre soi disparaît une nouvelle fois. Une panique se produit. Les petits paquets se reforment. A huit heures du soir, on apprenait que la grande majorité s'était fait inscrire pour reprendre le service.

Voilà les raisons, paraît-il, qui ont décidé le comité de grève a déclarer la cessation du conflit et à inviter les cheminots, par l'organe de *l'Humanité*, à reprendre le service en bon ordre afin de sauvegarder l'honneur de l'organisation.

Le deuxième comité de grève, s'il avait mieux su organiser la résistance, ne se serait pas trouvé devant ces faits. En tout cas, espérons que l'avenir nous dira quelles sont les raisons réelles qui ont fait prendre par quelques-uns une décision aussi grave, qui ne pouvait être prise avec dignité et force, que par tous.

UN VIEUX CHEMINOT.

Sur le réseau Ouest-État

Les grands informateurs qui se vantent de tout dire n'ont pas montré, au cours de cette grève, grand souci de renseigner fidèlement leurs lecteurs.

Nous ne supposons pas ces génies du journalisme moderne qui savent si habilement noircir, huit jours durant, trois grandes colonnes à propos du petit chapeau de Liane de Pougy, ah ! non, nous ne les supposons pas de force à pousser l'abnégation, par complaisance envers les Compagnies, jusqu'à priver leur clientèle des récits savoureux qu'ils eussent pu lui servir sur les aspects si divers des beaux jours de la grève. Et cela, c'est bien du sabotage journalistique.

Que faisiez-vous donc, messieurs les reporters ? Aviez-vous donc abandonné le service comme de vulgaires cheminots ? Ce n'était pas le moment, je vous assure. Aviez-vous un bœuf sur la langue, ou une entrave aux jambes qui vous mit à la mode du jour ?

Peut-être avez-vous tout vu, peut-être savez-vous tout, peut-être direz-vous tout... à votre heure ? Mais votre ragout sentira l'éventé, quelles que soient les épices dont vous l'assaisonerez.

Pendant la matinée du premier jour de grève, devant les trains arrêtés, alignés à la queue leu leu, on ne pouvait se défendre de la sensation d'un désastre, d'une catastrophe épouvantable.

Les quais étaient vides d'employés, les compartiments bondés de voyageurs. Le public qui arrivait dans les gares avec l'intention de prendre un train, regardait avec stupéfaction ce spectacle vraiment extraordinaire. Il regardait, mais sans animosité contre le personnel. Puis chacun prenait son parti de la situation et se rendait vers son travail, soit à pied, soit par un moyen de locomotion quelconque, ou bien se décidait à reprendre le chemin de son domicile.

Cette patience du public devant un événement qui dérangeait toutes ses habitudes, contrariait tous ses besoins et tous

ses plaisirs, simplement gênant pour quelques-uns, fortement préjudiciable pour le plus grand nombre ; cette patience, cette sympathie, dirai-je même, du public pour le mouvement des cheminots, fut bien l'une des plus grandes surprises de mon existence. Et si je n'avais eu une foi ardente dans la légitimité de nos revendications, cet état d'âme des premières et innocentes victimes de la grève m'eût fixé aussitôt. Revenus de leur ahurissement, les voyageurs descendaient alors en pleine voie, déchargeaient eux-mêmes leurs bagages et se préoccupaient d'un moyen de transport.

Oh ! ce spectacle des voitures réquisitionnées : depuis l'immense tapisserie, jusqu'aux plus étroites guimbardes à l'aspect séculaire. J'ai vu jusqu'à quinze personnes dans un char-à-ban. Où étiez-vous, pousse-pousse de nos expositions universelles et vous, antiques et vénérables chaises à porteur ?

Pendant ce temps le boutiquier s'amusait fort sur le pas de sa porte et le piéton en oubliait la chaussée boueuse et les éclaboussures des autos.

Le deuxième jour voit finir le tumulte joyeux des surprises. Cela fait place à un vide et à un calme angoissants. Les voies sont désertes. Pas un sifflet ne jette dans l'atmosphère grise sa note aiguë. Les premiers qui se font entendre, dans les environs des dépôts, ont l'air comme enrhumés. Les Compagnies veulent donner l'illusion d'une réorganisation du service et font circuler des machines montées par un soldat du génie, flanqué d'un beau monsieur. L'armée française et le beau monsieur arrivent à faire peut-être beaucoup de bruit ; n'empêche, ils n'ont pas le coup de main. La machine n'a pas son cri des jours ordinaires. Il n'a pas dû y avoir grande besogne de faite.

Pourtant, sur l'Ouest (ancien), dans l'après-midi, quelques trains circulent, grâce au personnel fourni par l'Etat (ancien). Et des wagons passent à vide, personne n'osant risquer l'aventure d'un cent mètres à l'heure ou d'un tour de Paris en 80 jours. Dans un poste d'aiguilleur, j'ai vu un soldat en chemise ; il suait, il jurait pour faire manœuvrer un signal dont le disque s'obstinait à se placer de guingois.

L'hésitation des voyageurs était tellement compréhensible et je m'explique que des policiers payés pour cela et

quelques chefs se soient seuls décidés à entreprendre ces voyages au long cours. Dans un wagon de première, un gros chef lisait ostensiblement son journal ; trois heures plus tard, à son retour, il le lisait encore. Jaunes de peur, l'air inquiet comme des bêtes traquées, deux ou trois renégats se pressaient lentement vers le fourgon à bagages, pour la descente de quelques rares colis. « Quoi ! vous avez peur des apaches ! Allez, allez, qu'ils y viennent ! » disait un chef de train pour qui une bonne augmentation compensera la révocation dont furent frappés ses camarades de misère.

Les bons bougres qui, la veille, avaient fait descendre de sa machine un mécanicien d'un train de marchandises et qui, pendant qu'il éteignait son feu, débarrassaient le tender de son charbon, avaient pourtant une autre valeur morale que ce chef de train, plat valet en quête d'avancement.

Durant le troisième jour, se manifesta le maximum de l'effort patronal ; mais le quatrième se ressentit du surmenage effroyable et criminel imposé aux misérables effectifs restés fidèles à leurs exploiters. Le fait d'un train circulant, contre tous les règlements, avec un seul homme sur la machine, n'est pas de ceux dont je peux répondre comme l'ayant vu ; mais j'en tiens la nouvelle pour vraie, tant elle est vraisemblable.

Pendant que chefs et jaunes sabotaient à qui mieux mieux, quelle était l'attitude des grévistes ?

Dans les gares et dans les ateliers, ils faisaient le possible pour décider les derniers et rares hésitants, au risque de se faire arrêter sous le fallacieux prétexte d'attentat à la liberté du travail.

Dans les permanences, ils apportaient le bel entrain du succès qui s'affirmait foudroyant, avec l'espoir d'une victoire définitive faisant tomber enfin un peu de *beurre dans les épinars*.

Au groupe de Paris-St-Lazare-Batignolles, dix-huit cents cartes de grèves furent délivrées du premier jour, à 7 heures du matin, au lendemain matin, 10 heures. A la Bourse de Clichy, même enthousiasme.

Dans les meetings, c'était un affluence monstre, avec ce calme imposant et fier qui fit l'étonnement de toute la presse

et du public ; manifestation contrastant singulièrement avec les circulaires ministérielles des 11 et 12 octobre, affirmant que l'action du Syndicat national n'était pas professionnelle, mais insurrectionnelle et révolutionnaire.

La soirée du lundi 10, réunit à la Bourse, salle des grèves, tous les cheminots du Nord, qui se retrouvent le mardi dans l'après-midi à la salle Ferrer. Le mercredi, ce sont tous les groupes parisiens et de la banlieue qui au nombre de 15.000, acclament la grève dans trois meetings successifs.

Le lendemain, l'immense salle du Manège St-Paul et les deux salles de la Bourse du Travail ne suffisaient pas à contenir le nombre toujours plus considérable des grévistes. Enfin, le lundi matin 17, ce sont 7.000 camarades qui, malgré le contre-ordre arrêtant la manifestation projetée sur la pelouse du lac Daumesnil, infligent au gouvernement, aux Compagnies et à la presse, annonçant par ordre la *détente*, un éclatant démenti.

Dans la soirée, le mouvement était encore superbe dans les permanences, après les paroles de réconfort apportées par les députés socialistes à ceux que commençaient à troubler les fausses nouvelles répandues au sujet de l'agitation en province.

Mardi matin, l'*Humanité* publiait l'ordre de rentrée sans conditions, qu'aucune déclaration antérieure ne pouvait faire prévoir.

Nous n'avons pas encore parlé de la troupe, de la présence des soldats le long des voies et dans les gares, dans les postes d'aiguilleurs, enfin dans tous les bâtiments des chemins de fer. Nous négligerions la partie la plus intéressante de cette histoire anecdotique de la grève, si nous n'insistions pas sur ce point.

A ce côté spécial de nos impressions qui nous font considérer ce frottement des militaires en service commandé, avec les cheminots et le public comme ayant été le plus important moyen de propagande antimilitariste employé jusqu'à ce jour, nous soulignerons cet acte mémorable des cheminots déposant devant le président de la séance du jeudi, à la Bourse du Travail, des milliers d'ordres de mobilisation.

Pourquoi les forts ténors de la bonne presse ne firent-ils

pas à ce geste dont les conséquences morales sont considérables, tous les honneurs d'une indignation qu'ils doivent pourtant avoir grand peine à contenir ?

Mais, ces admirables reporters dont quelques-uns, pendant l'affaire Steinheil, se découvrirent un flair policier au moins égal à celui de Sherlock Holmes, sont devenus subitement aveugles, sourds et muets ; ils ne virent ni n'entendirent les grévistes cheminots, allant subir dans les casernes les punitions de 4 et 8 jours de prison aux chants de l'*Internationale* et de *Gloire au 17^e*.

Quant au spectacle lamentable et écœurant des pauvres pioupiou couchant dans les gares, sur la paille réduite en poussière, se livrant devant les voyageurs amusés à leurs jeux d'enfant ou aux douceurs d'une nonchalante oïveté, changeant de chemise à la face du public ; faisant la soupe et la corvée sous la surveillance d'un officier dont la principale fonction consistait à surveiller le balayage des locaux ; ce spectacle-là, ils ne l'ont pas voulu voir.

A peine a-t-il été fait mention des accidents mortels survenus à quelques-uns d'entre eux. Combien a-t-on caché de ces accidents ?

J'ai vu un malheureux pioupiou qui, peu habitué à voir passer un train de si près, prit peur et s'empêtra dans des fils, tomba dans un fossé et se blessa si grièvement que ses camarades durent l'emporter vers la plus proche pharmacie. Je crois entendre encore l'un d'eux s'écrier, secouant furieusement les grilles fermées : « Sale fourbi ! c'que j'en ai assez ! »

Du reste, en causant avec les soldats, on n'était pas long à se convaincre que leur état d'esprit était au niveau du mécontentement général.

« Mais, dites-moi c' que nous f.... là, enfermés tout le jour, comme des bêtes ! » disait l'un. Et cet autre : « Moi, je ne suis qu'un pau' gâs sans instruction ; mais je trouve que les cheminots ont eu raison et même qu'ils ont eu rudement de la patience. En attendant, je serais mieux à labourer mon champ, qu'à faire de pareilles couenneries. »

Jamais la *Guerre Sociale* n'eut tant de lecteurs militaires. Il y en avait qui se cachaient dans un coin pour la lire. Des camelots leur en coulaient des exemplaires, à la douce.

« On nous a fait venir de Toul », confiait un soldat, à un civil qui l'interrogeait. « Ils ont eu peur de mettre là, des soldats de la garnison de Paris. Mais moi, j'ai fait mon apprentissage à La Villette. Et allez donc ! » Mentalement, cela voulait sûrement dire : « Et allez donc ! ils peuvent saboter, les cheminots ; ce n'est pas moi qui les dérangerai ! »

Il fallait du reste cette complicité tacite, pour que des fils fussent coupés juste à l'endroit où se tenaient les sentinelles.

Pour terminer, le tableau pittoresque et amusant d'une gare de la petite banlieue : deux soldats dormant sur la paille, trois autres jouant au bouchon sous le regard du sergent qui fume sa pipe, un jeune lieutenant serrant de près la bibliothèque, aussi jolie que l'air peu farouche.

« Dites donc, fait tout à coup la gentille personne ; je m'absente un moment ; vous ferez attention à la bibliothèque, hein ? »

Et le brillant galonné de répondre d'un air aimable : « Oui, oui, allez donc, belle enfant ! »

— Il n'a pas l'air de s'ennuyer votre officier, fis-je observer aux joueurs de bouchon ? »

— Ça va bien, répondit l'un d'eux. Pendant ce temps-là, il nous fiche la paix. »

Que ne fiche-t-on la paix à ceux qui furent mobilisés illégalement, au lieu d'user de représailles en les envoyant à la caserne, alors qu'on aurait besoin de tout le personnel pour la réorganisation des services.

Mais non ! Il faut que les chefs se vengent de la frousse qui les a tenus pendant une huitaine dans l'angoisse d'une défaite possible.

« Nous n'avons jamais été si heureux, m'ont affirmé des camarades. Nous avons : un quart de vin, d'excellent rata, rien à faire, on se promenait dans la cour et on dormait. Nous avons envie de rempiler ! » Ils ajoutent même — faut-il le croire — qu'ils chantaient : *Gloire au 17^e !* devant le lieutenant qui les écoutait. Hum !

Malheureusement on nous a cité des chefs prenant plaisir à infliger toutes sortes de vexations aux camarades punis ; mais ceux-ci s'en souviendront.

On avait parlé au pays d'apaisement. Est-ce d'un apaisement à la manière forte qu'il s'agit ? Nous doutons que le procédé réussisse ; nous croyons, au contraire, qu'au cœur des victimes de tout ordre : emprisonnés, révoqués, militarisés, s'amasseront des haines qui ne sont pas près de s'éteindre et dont les fruits amers mûriront aux dépens du respect et de la soumission aux chefs et aux dirigeants.

Tout cela pour aboutir à la reconnaissance des organisations syndicales et à l'obtention de conditions beaucoup plus favorables par les travailleurs des chemins de fer ; tout cela pour arriver à réunir dans des salles surchauffées d'enthousiasme, des milliers d'hommes que n'avaient jamais touchés la parole révolutionnaire, tout cela, pour mettre en contact direct les embrigadés des services publics et les embrigadés du service militaire, provoquant ainsi des sympathies qu'on sent prêtes à s'unir contre l'ennemi commun : le capital exploiteur et parasitaire.

C'est à se demander, devant ces résultats si féconds pour l'émancipation des travailleurs, si, M. Briand, — bien que placé au premier rang de l'autre côté de la barricade, — n'est pas encore des nôtres.

Il est bien certain que, même au temps où il était avec nous, l'ex-grève-généraliste ne travailla jamais aussi efficacement pour la révolution, pour la République du travail, appelée à succéder à la République bourgeoise voleuse et autoritaire.

EUGÈNE POITEVIN.

Sur le réseau de l'Est

Si nos camarades cheminots ont été vaincus dans la lutte engagée avec leurs actionnaires, le réseau de l'Est a une grande part de responsabilité, la plus grande.

Le réseau, à part les Ardennes et le bassin de Longwy, n'a pas marché. Le trafic des voyageurs n'a nullement souffert. Les trains partaient et arrivaient comme à l'ordinaire. Sans les soldats disséminés et parqués dans les gares, la population de l'Est aurait ignoré qu'il y avait une grève de cheminots.

Mais où les cheminots de l'Est se sont rendus plus coupables encore de trahison envers leurs collègues des autres réseaux, c'est en acceptant de transporter les soldats de l'Est à Paris et dans tout le Nord.

Nous en sommes à nous demander, nous militants révolutionnaires de l'Est, ce qu'il y a dans le ventre de ces cheminots, et pourtant nous avons prévu ce que ferait ce réseau ; ce qui est arrivé n'a fait que confirmer toutes les critiques formulées par nous contre les dirigeants des groupes de l'Est.

Si je n'épargnerai pas certaines personnes qui ont une grande part de responsabilités, c'est que nous voulons prévenir les cheminots, surtout ceux de l'Est, que dorénavant ils doivent compter un peu plus sur eux-mêmes, laisser de côté les parlementaires à quelques étiquettes qu'ils appartiennent.

Je le dis carrément, le comité du réseau de l'Est s'étant trouvé débordé par les événements, ses membres ont perdu tout sang-froid ; ils ne savaient plus où donner de la tête ; ils craignaient que leurs troupes ne les suivent pas. Quant aux cheminots de l'Est, eux, ils n'avaient pas confiance dans leurs têtes de groupes et de réseau.

Je le prouverai, non pas avec des phrases, mais en apportant des faits précis et péremptoires.

J'ai le droit de le dire, car j'ai pris une part assez active à ce conflit avec Dumond, le secrétaire de la Bourse du travail de Chaumont. Au dernier moment, les envoyés spéciaux du réseau furent obligés de faire appel à des étrangers à la corporation des cheminots pour la remise de l'ordre de grève. Ces envoyés ont pu voir quel enthousiasme régnait dans nos

milieux ; ils savent que notre concours ne leur a pas fait défaut. Malgré tous nos efforts, malheureusement nous sommes restés impuissants. Dumond fut un peu plus heureux que moi dans sa tournée, il réussit à faire sortir Epinal.

Que de réflexions j'ai recueillies tout le long de ma tournée ! Mais il était bien temps de reconnaître ses torts ! Il était bien temps de reconnaître que l'on avait mis à l'écart, d'une façon systématique, les révolutionnaires ! Ce n'était pas au moment du danger, à l'heure de la bataille, qu'il s'agissait de vitupérer contre tels ou tels personnages ; c'était bien avant, dès le début de l'organisation.

Je voudrais citer des témoignages afin que l'on n'ose pas contester ce que j'écris. Mais je ne le puis pas, tout au moins momentanément, pour des raisons qu'on comprendra aisément. Nous sommes inculpés, en vertu des lois scélérates, Dumond et moi, d'excitation de soldats à la désobéissance. Le gouvernement, d'accord en cette besogne avec les Compagnies, veut frapper un grand coup, principalement sur l'Est où l'esprit patriotique est sérieusement en danger (pas par les cheminots). Les Parquets de l'Est recherchent tous les hommes qui ont été touchés par l'ordre de grève ; principalement les secrétaires de groupes. C'est pour cela que je ne citerai pas les noms, je ne désignerai pas les villes où je me suis arrêté, non pas pour ma sécurité personnelle, puisque je suis inculpé, mais pour celle des camarades qui ont été les dupes de leur comité de réseau, et qui d'après leurs déclarations vont se mettre sérieusement à la besogne pour balayer des personnages qui sont là plutôt pour faire la besogne de leur parti politique que pour s'occuper du relèvement des salaires des cheminots.

L'HISTOIRE DU RESEAU DE L'EST

Faisons-la un peu, montrons les débuts de cette organisation, par qui a-t-elle été faite ? Quand nous analyserons les résultats, on se les expliquera mieux.

N'oublions pas de dire que l'Est avait 70 p. 100 de syndiqués. C'est l'Est qui avait dans le Syndicat national le plus fort pourcentage de syndiqués. Il fallait voir le comité de réseau brandir ces chiffres et ces faits ! Combien de fois ses diri-

geants ont-ils reproché leur faiblesse à nos camarades révolutionnaires ? Ils ont été jusqu'à menacer de quitter la C. G. T. S'ils ne l'ont pas fait, un article de Bracke dans le *Socialisme*, conseillé par Grandvallet, membre dudit comité de réseau, y est pour quelque chose. Mais on connaît le repêchage de Niel, on se rappelle le bluff de l'affaire Vassogne.

Par qui ont été formés les groupes de l'Est ? Par les politiciens radicaux de la région et leur presse. Je ne serai pas démenti là-dessus.

L'Est est renommé pour son esprit rétrograde. Les patriotards, les revanchards parlaient toujours des populations de l'Est, si durement exploitées, avec un certain respect. La plus grande partie des élus étaient catholiques, nationalistes. Les radicaux n'arrivaient que lentement à enlever quelques sièges électoraux. Que firent-ils ? En roublards habiles à exploiter une situation, ils parlèrent de la misère des cheminots, ils leur montrèrent le chemin de l'organisation syndicale, aidés dans cette besogne par leur presse et les haut placés de la Compagnie de l'Est : par les chefs d'entretien, les chefs de gare, les chefs de service, les chefs d'exploitation, les chefs de dépôt, tous avides d'un bout de ruban. C'est ainsi qu'ils arrivèrent au bout de peu de temps à organiser la presque totalité des cheminots.

Ainsi, pour eux le bétail électoral était tout trouvé. Mais il s'agissait de maintenir ces hommes à qui on avait montré le chemin de l'organisation. Alors nos politiciens n'étaient pas rassurés. En face du cercle catholique ils montèrent le patronage laïque, le cercle républicain. On s'attacha à façonner le cerveau du cheminot. Souvent dans les réunions, avant une période électorale, la bière coulait à flots, la bière démocratique comme nous l'appelions. On banquetait ; après le banquet, on discourait sur la démocratie, sur ses bienfaits, et on terminait toujours sur le même refrain : *nous comptons sur vous, braves cheminots, vous l'élite de la nation, pour terrasser la réaction. Vous devez rendre ce service à la République, à la Démocratie.*

La presse assistait généralement aux réunions des groupes et si un trouble-fête prenait la parole, les journaux complaisamment le dénonçaient à la Compagnie en même temps qu'ils

donnaient des conseils de prudence aux cheminots. Je voudrais connaître le bilan des révocations antérieures à cette dernière grève. Les camarades seraient surpris de leur nombre élevé. Rien que pour Chaumont j'en connais plusieurs.

Si un révoqué soumettait son cas au comité de réseau, on lui faisait cette réponse que j'ai entendu Bonnet, dans une réunion, donner à un révoqué : « *Votre cas, on s'y intéresse. Berteaux s'en occupe, et si satisfaction ne vous est pas accordée, il interpellera le ministre.* » Ce sont des paroles textuelles que je rapporte. Je rencontre encore assez souvent ce révoqué et nous parlons assez de cette fameuse déclaration pour que je me la rappelle.

Les délégués à la propagande, que faisaient-ils ?

Leur besogne était simple : un discours sur les bienfaits de la Démocratie, de la République ; un ordre du jour de félicitations à l'élu de l'endroit, communiqué à la presse ; puis un autre discours contre la C. G. T., contre les révolutionnaires, les anarchistes.

L'on avait grand soin que le Syndicat national n'envoyât pas des délégués des autres réseaux. Le réseau de l'Est était un syndicat dans le Syndicat national.

Dernièrement, notre ami Motton, concierge de la Bourse du Travail de Chaumont, rappelait aux cheminots, dans une réunion, qu'il y a trois ans, il avait voulu leur montrer l'inutilité de la présence du député et de la presse dans leurs réunions de groupe, et qu'il faillit alors se faire écharper. Il ne dut son salut qu'à sa haute taille.

Les succès électoraux affluèrent en 1906 et se complétèrent en 1910. Je peux en citer quelques-uns : dans les Vosges, Cuny et Picard ; dans la Meuse, un cheminot du groupe de Blesmes me citait les noms de ses collègues qui avaient pris part à la campagne électorale contre le nationaliste Ferrette. A Chaumont, les cheminots assurèrent la réélection de Dessoye, malgré la *Tribune de la Voie ferrée* qui conseillait aux cheminots de lutter contre lui pour manquement à ses engagements. Dans bien d'autres cas, les cheminots assurèrent l'élection d'un radical. Aussi, dans la plupart des assemblées communales, il n'est pas rare de voir des cheminots secrétaires de groupes. Et les décorations ? Elles foisonnent. Les

palmes d'officier d'Académie, celles du poireau et de la mutualité se disputent les boutonnières des cheminots. Il n'est pas un chef quelconque qui en soit privé. En échange, les cheminots de l'Est votent très bien. Ce sont de bons électeurs ! L'élément socialiste y manque-t-il ? Pas du tout ; mais il est en faible quantité, ayant à sa tête le guesdiste Grandvallet. L'élément socialiste essaye de faire ce que les radicaux ont fait. D'où lutte entre socialistes et radicaux, mais seulement en période électorale.

De là l'élection de Niel ; les radicaux membres du comité de réseau firent cette concession aux socialistes.

Voilà succinctement raconté comment s'organisa l'Est. Voilà la besogne d'éducation qui fut faite aux cheminots qui, pour la plupart, n'adhéraient au syndicat que parce que leur chef hiérarchique en était le secrétaire. Les camarades ne doivent donc pas s'étonner si l'Est n'a pas marché.

ARRIVONS A LA GRÈVE

Nos cheminots de l'Est avaient bluffé. « Vous nous verrez à l'œuvre ! » disaient-ils. En attendant, leur comité de réseau était toujours en délégation chez les parlementaires, constamment pendu à la sonnette de Briand.

« Tu nous aurais dit de faire grève voilà deux mois, me déclarait le secrétaire du groupe d'Is-sur-Tille, au moment du conflit, mais tu te serais fait sortir de la réunion. »

Rien que cet aveu d'un secrétaire de groupe en dit long. Vous pouvez juger par là de la mentalité générale. Des réunions, des manifestations, afin de frapper l'opinion publique et de s'instruire sur la misère du cheminot. Point. Seulement quelques affiches, vite lacérées par la police.

Au dernier moment, le Syndicat national s'inquiète. On envoie notre ami Bidamant. Il a rapporté de tristes impressions de sa petite tournée sur l'Est. Je me souviens d'une phrase laconique qu'il lança à la fin d'une réunion de cheminots : « Mais dites donc, les gars de l'Est, vous n'êtes pas bien emballés ! »

Au retour de sa tournée, Bidamant me fit part de ses impressions. Je lui avais promis de raconter les manigances qui se tramaient sur l'Est. Je ne l'ai pas fait à la veille d'un

conflit. Mais je rassurai Bidamant. En effet, ses paroles avaient frappé les cheminots. C'était un langage nouveau pour eux. C'était le cri de la révolte entendu de la bouche de l'un des leurs pour la première fois.

Il fallait voir la presse vénale, le lendemain ; elle était furieuse que Bidamant ait eu tant d'auditeurs et qu'il ait été aussi fortement applaudi.

Mais il était trop tard, une discipline de fer régnait dans les sections. Les initiatives étaient broyées. Une conférence ne pouvait pas briser un travail de plusieurs années.

Nous voilà au conflit. Le Nord se soulève. L'Ouest le suit. Pendant trois grandes journées, l'Est va tergiverser. Vote la grève, revote. Trois jours sont perdus comme cela.

Briand et les Compagnies avaient le temps nécessaire pour enrayer le mouvement. Pourtant, il faut le dire, malgré la discipline étouffante des groupes, les cheminots voulaient marcher, passant par dessus les têtes du comité de réseau. « J'avais quatre cents hommes prêts à sortir, me déclarait un secrétaire de groupe, le jour où le Nord a bougé. Aujourd'hui, trois jours après, je serais tout seul. »...

Oui, la masse voulait sortir, sans attendre l'ordre de grève. Mais les secrétaires de groupes, menacés par la police et par la Compagnie, ne surent pas garder le sang-froid nécessaire dans ces circonstances. Ils n'avaient pas songé un seul instant que la grève, pour qu'elle eût des chances de réussite, devait être spontanée afin de dérouter l'adversaire. Ils n'avaient pas pensé à cela, et pour cause !

La Compagnie a trois jours devant elle. Le gouvernement aussi. Aussitôt, il recourt à la mobilisation. Ce fut la mort de toute révolte de la part des cheminots de l'Est. Presque tous portaient des galons. Les uns en laine rouge, d'autres en argent, en or. Les voilà avec des galons, eux qui sont au travail, comme à la caserne. Ah ! oui, ils étaient fiers de ces galons ! Puis on le leur payait leur galon et suivant le grade ! L'un m'affirmait que son galon en or lui rapportait vingt-huit sous par jour en plus de sa journée.

Pendant ce temps-là, les parquets ne flânaient pas. Perquisitions et arrestations marchaient. Avec tout cela, le concert de la presse. Le mouvement était tué avant que l'ordre de grève ne fût arrivé.

Me voilà en tournée avec les fameux plis. A Langres, un cheminot, secrétaire de groupe, me fait des déclarations stupéfiantes. J'aurais voulu lui parler. Comme j'aurais désiré que mon train ait une demi-heure d'arrêt ! Le copain prenait une autre direction que la mienne. Mais ces cinq minutes de conversation suffirent à m'apprendre que l'Est ne marchera pas. « Nous sommes soixante-dix pour cent de syndiqués, me déclare-t-il. Eh bien ! nous ne ferons rien ! Je vois maintenant le rôle des minorités agissantes. On les a toujours combattues. Je m'aperçois du rôle que l'on nous a fait jouer. Mais à l'avenir, sois-en sûr, mon vieux, cela changera. »

Ces paroles, que je rapporte textuellement, étaient proférées sur un ton de colère, sur le ton d'un homme indigné, d'un homme qui s'aperçoit qu'on l'a trompé.

Le train partait. Nous nous quittons. Me voilà chez un autre secrétaire de groupe. « Je serais seul à sortir, me dit-il. Notre groupe a été formé par les radicaux de l'endroit favorisés par quelques chefs qui ont encore de l'autorité. »

Dans un autre endroit, le secrétaire me déclare que c'est un ami de Renoult, le sous-ministre, qui a aidé à la formation du groupe, il y a de cela quelques années. Rien à faire.

J'arrive à Belfort. Je ne vais pas voir le secrétaire du groupe, une grosse légume retraitée, riche à plus de cent mille francs et membre du comité radical. Je me rends directement chez un militant, toujours un cheminot. De plus en plus fort. Il me déclare que la veille le conseil du groupe s'était réuni. Le secrétaire n'y assistait même pas. Au moment d'une bataille, le chef se dérobe.

Le camarade me conseille d'aller à la Bourse et d'essayer d'organiser une réunion pour le soir. Je m'y rends. Le secrétaire me déclare que les cheminots avaient toujours été en dehors de la Bourse et qu'il ne pouvait rien faire pour eux. Je vais retrouver le camarade. Je le rassure pour l'avenir et lui montre le travail qu'il y a à faire. Ses déclarations sincères me font présumer que cette grève servira de leçon. Et je pars pour un autre groupe.

Partout les mêmes déclarations, partout des secrétaires de groupe affolés, ayant perdu tout sang-froid. Je rentrai à Chaumont, mais avant, je tins à m'arrêter à Langres. Là,

j'apprends que le secrétaire du groupe pleurerait de rage de ne rien pouvoir tenter.

Ce qui m'a le plus frappé, c'est de constater que partout l'on embarquait des troupes pour Paris et le Nord et que les cheminots restaient indifférents à ce spectacle. Ils regardaient leur brassard orné d'un galon ; ils avaient presque l'air de dire aux pioupious que l'on envoyait faire besogne de jaunes : « Tu vois, moi aussi je suis soldat, moi aussi j'ai du galon. » Pauvres hommes à qui ce brassard, en ces circonstances, ne brûlait pas le bras !

J'arrive à Chaumont exténué. J'apprends l'arrestation de Cabannes, l'envoyé du comité de grève, et de trois jeunes gens.

Le lendemain, Dumond rentrait de sa tournée ; il avait recueilli des impressions exactement pareilles aux miennes. Rien à faire, rien de fait, sauf à Epinal, qui était sorti, mais pour rentrer le lendemain.

La grève sur l'Est était donc avortée. Les pontifes du comité de réseau, Bonnet, Le Leuch et Grandvallet, étaient révoqués. Je me demande pourquoi. — Qu'ont-ils fait, ceux-là sinon le jeu des politiciens et des Compagnies ?

Voilà les résultats de l'éducation réformiste. Que feront demain les cheminots de l'Est ? Tout cela dépendra des militants révolutionnaires dont la tâche sera grande.

Il le faut dire, ceux-là mêmes qui sont responsables de l'échec du mouvement s'apprêtent à en faire supporter les conséquences par nos amis révolutionnaires, à se décharger sur eux de leurs responsabilités.

« Le Nord a marché trop vite ; l'Ouest aussi. Le sabotage nous a fait du tort. » Voilà ce qu'ils propagent en ce moment.

Eux n'ont pas marché du tout. Ils ont abandonné leurs camarades ; ils les ont laissé frapper par les Compagnies, arrêter par le gouvernement. Cela vaut mieux sans doute.

Mais attendons qu'ils osent parler tout haut. Attendons qu'ils osent accuser ouvertement ceux qui ont fait leur devoir.

ALBERT JACOB,
de la Bourse du Travail de Chaumont.

Sur le réseau du P.-L.-M.

A Villeneuve-Saint-Georges

Aux portes mêmes de Paris, Villeneuve-St-Georges constitue l'un des centres les plus importants du réseau P.-L.-M. Près de deux milles ouvriers et employés de toutes sortes dépendent de la Compagnie. Il est donc intéressant d'examiner l'attitude de cet important groupement de cheminots à l'occasion de la grève.

Le Syndicat national était représenté à Villeneuve-St-Georges par un groupe numériquement faible jusqu'en ces derniers temps ; mais, à la suite de l'agitation de ces derniers mois, il s'était accru dans des proportions notables et comptait plus de 1.100 adhérents. Le secrétaire en était le camarade Aubic, révoqué il y a deux mois, sous un prétexte futile ; en réalité c'était là une première provocation de la Compagnie. La Fédération des mécaniciens et chauffeurs y avait également une section forte d'une cinquantaine de membres.

Le mercredi 12 octobre, des circulaires distribuées à la sortie des ateliers annonçaient pour le soir même une réunion privée des cheminots pour discuter de la décision à prendre au sujet de l'ordre de grève envoyé par le Syndicat national. Guénant, du siège, devait y indiquer les raisons de la grève. La grande majorité des intéressés assistaient à cette réunion ; tous les orateurs préconisant la grève furent applaudis à outrance, pas une voix hostile ne s'éleva, et c'est à l'unanimité que la grève fut décidée pour le lendemain matin. Un orateur, entre autres, se fit remarquer par sa véhémence, déclarant que si, par malheur, le secrétaire Aubic était arrêté, il s'offrait, lui, à prendre sa place et se faisait fort de mener la grève jusqu'au bout.

Devant un tel enthousiasme, on pouvait espérer un mouvement formidable ; aussi le comité de grève qui venait d'être constitué s'attablait-il séance tenante à l'établissement des cartes de grève, qui devaient être prises le lendemain

matin à la permanence. Un tel emballement, une pareille unanimité n'auraient cependant pas dû faire oublier aux militants du groupe la mentalité timide et l'irrésolution habituelle de la plupart de leurs camarades, soumis dans les ateliers à une discipline plutôt sévère ; ils auraient dû, dès ce moment, prendre les mesures propres à éviter tout contact entre les ouvriers et leurs chefs de service.

Le lendemain matin, à l'heure de l'ouverture des ateliers, surprise ! Un nombre infime d'ouvriers sont venus à la permanence retirer leur carte de grève. Inquiets, les membres du comité de grève se dirigent vers les ateliers. Ils ne tardent pas à rencontrer la presque totalité de leurs camarades se rendant — d'un pas indécis, cependant — vers les ateliers.

Aux portes, les chefs de service se tiennent en permanence, comme pour intimider le personnel par leur présence. L'hésitation est courte. Un premier groupe se décide à franchir la porte ; aussitôt, comme un troupeau de moutons, la grande masse suit. Et comme pour racheter l'hésitation d'un moment, d'aucuns ne pouvant pas rentrer assez vite à leur gré, traversent les voies afin de gagner leurs ateliers respectifs.

En vain, la poignée de militants restés fidèles à l'engagement pris la veille, essayent, par leurs objurgations, de retenir leurs camarades et de les ramener à une plus juste compréhension de leurs devoirs ; lorsqu'ils reviennent à la permanence, ils ramènent avec eux une centaine de camarades. Le nombre exact de grévistes fut de 120, pour cette matinée.

Quelles lamentables constatations il fallut faire alors ! Parmi ceux qui avaient fait défection, on comptait l'ancien secrétaire du syndicat, syndicaliste et socialiste militant jusqu'alors ; parmi les membres du bureau et des commissions du syndicat qui comptaient quarante-quatre membres, *quarante* étaient rentrés. Sur la vingtaine de cheminots membres des groupes socialistes de Villeneuve et de Triage, deux seulement faisaient grève. Il faut aussi avouer que sur la dizaine de camarades étiquetés révolutionnaires, un seul était parmi les grévistes. L'orateur de la veille qui s'était proposé pour remplacer au besoin le secrétaire et mener la grève *jusqu'au bout* avait été des premiers à rentrer. Mieux encore, un membre du

comité de grève qui était resté à la permanence à faire les cartes de grève jusqu'à deux heures du matin, rentra à l'atelier quelques heures après. Par contre, un non-syndiqué était venu chercher sa carte de grève et fut dans les derniers à rentrer.

Du côté des chauffeurs et mécaniciens le résultat fut encore plus piteux, peut-être. Un seul fit grève jusqu'au bout. Un certain nombre de ceux qui se trouvaient à Villeneuve le soir de la déclaration de grève se rendirent au dépôt pour y passer la nuit, de crainte qu'on les empêchât de venir le lendemain matin. Quant au président de leur groupe, je ne puis mieux indiquer sa conduite qu'en reproduisant le papillon ci-dessous qui fut distribué par les soins de quelques camarades grévistes indignés :

LEUR MENTALITE !

Compte rendu in-extenso du discours prononcé par le Président de la Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs, Section de Villeneuve-Saint-Georges, à la réunion de grève tenue le 13 octobre 1910, salle du Casino, à 10 heures du matin.

Camarades,

Etant absent, hier, de Villeneuve-Saint-Georges, me trouvant à Laroche, je suis comme tous mes collègues de Villeneuve-Saint-Georges, je n'ai rien entendu dire du mot d'ordre de grève.

Où est-il ? nous n'en savons rien. Il est en route sûrement, mais vous comprenez que notre siège central étant à Avignon, il vient par étapes successives ; il peut être à Lyon, à Dijon, mais soyez certains qu'il vient, nous l'aurons.

Camarades des ateliers, voici comment est organisé, à la Fédération des Mécaniciens et chauffeurs, dont je suis le président à Villeneuve-Saint-Georges, notre comité de grève :

Nous avons une sous-commission de grève, et c'est cette sous-commission qui doit donner le mot d'ordre. Chose qui a dû être faite, puisque vous l'avez décrétée.

Camarades, je vous apporte le salut fraternel et l'appui effectif des mécaniciens et chauffeurs de Villeneuve-Saint-Georges.

Actuellement, un grand mouvement s'opère parmi nous ; nous aurons sans doute des défections, il faut s'y attendre. A l'heure actuelle, camarades, nous avons établi une permanence chez Caprez, vous pourriez vous y rendre à toute heure de la journée ; seulement, je vous invite à ne pas y venir trop nombreux à la fois, car cette salle étant trop restreinte, vu le nombre que nous sommes, nous serions obligés de vous loger sur le billard.

Camarades, aujourd'hui plus que jamais, nous devons mettre en principe cette maxime : « Tous pour chacun, chacun pour tous », et avec vous je crierai : « Vive la grève ! »

Camarades syndicalistes, l'homme qui a prononcé ce discours à 10 heures, le matin, parlant à M. le Chef de dépôt de Villeneuve-Saint-Georges, à 7 heures du soir, disait ceci :

Monsieur le Chef de dépôt, je suis heureux de vous présenter une délégation des mécaniciens et chauffeurs en grève, qui ont reconnu s'être trouvés induits en erreur par des paroles tendancieuses et ne demandent qu'à reprendre le travail.

Depuis ce matin je me suis occupé à calmer les esprits (sic).

Vous savez, Monsieur le Chef de dépôt, que je ne recherche ni honneurs, ni avancement.

Camarades syndicalistes, jugez et appréciez.

A la petite vitesse une vingtaine d'employés, peut-être, manquèrent à l'appel ce jour-là, mais avec l'enchevêtrement des services de jour et de nuit, ce fut assez difficile à constater. Je crois inutile de dire que du côté des employés de bureau, il ne manqua pas même... Marius André, de la Commission Administrative Permanente du Parti socialiste.

On conçoit que devant une telle constatation les membres du comité de grève se soient trouvés désemparés ; ils le furent peut-être un peu trop, car une démonstration décisive faite à une heure, à la rentrée des ateliers, aurait probablement modifié la situation, bon nombre de ceux qui avaient lâché le matin ne demandant qu'à se laisser faire une douce violence pour masquer leur manque de courage.

La journée se passa en palabres sans qu'aucune décision intervint. Une réunion fut organisée le soir, avec le concours de Bidamant. Hélas, tout le talent, tous les arguments et les appels des orateurs ne pouvaient trouver d'écho, l'auditoire étant formé des seuls grévistes et d'ouvriers des autres corporations. Les intéressés, peu fiers sans doute de leur acte, ne se souciaient pas de s'entendre dire quelques vérités.

Le lendemain matin ce fut la débacle, une vingtaine au plus vinrent à la permanence. Le soir nouvelle réunion avec Morin et Colly. Même absence de cheminots, même résultat négatif. Le lundi matin il n'y avait plus un seul gréviste.

LES CAUSES DE L'ÉCHEC

A quelles causes attribuer un échec aussi complet ? Elles sont multiples et bien difficiles à définir. Pour les ouvriers des ateliers, il faut tenir compte des conditions de leur travail : ils sont en général assez bien payés ; si le salaire fixe

est bas, il se trouve augmenté par un système de primes assez compliqué qui portent leurs journées à 6 ou 7 francs en moyenne. Ils ne sont pas astreints à une production forcée, comme dans la plupart des ateliers de l'industrie privée ; par contre la discipline y est plus sévère et les contremaîtres sont, en général, obéis et craints. Aussi les « fortes têtes » — quand par hasard il s'en glisse, ce qui est plutôt rare en raison du système de recrutement « par protection » — ne persistent pas longtemps.

On y tolère la politique, même socialiste, quitte à déplacer, avec avancement, le militant qui finit par être trop en vedette. Quant au syndicalisme, il était si pâle jusqu'en ces derniers temps que la Compagnie ne semblait guère s'en préoccuper. Ce n'est que lorsque la campagne d'agitation menée depuis plusieurs mois, prit une tournure plus menaçante que la Compagnie commença la période des coupes sombres en révoquant pour un prétexte futile, le secrétaire actuel, Aubic, avec trois autres de ses camarades.

Pour les ateliers, comme on le voit, la question de « la thune » ne se posait pas ; on ne pouvait demander aux ouvriers qu'un acte de solidarité que leur éducation syndicale, encore trop sommaire, rendait très aléatoire. Seule une action énergique — que beaucoup souhaitaient — avant l'entrée des ateliers, pouvait arrêter ces timides et les amener vers la permanence de grève. Une fois ce premier pas franchi, il eût été facile, ensuite, de les réunir et de les engager à fond dans la grève.

Une cause qui contribua également à en démoraliser un grand nombre fut la tactique employée par la Compagnie, qui consista à faire circuler sur les voies, et ce, à grand renfort de coups de sifflet, les trains habituels, les mécaniciens manquants étant remplacés par les ingénieurs. Tout comme des profanes, ces gens de métier, ne pensant pas que les mécaniciens étaient obligés de regagner leurs dépôts, s'étaient figurés que le trafic allait s'arrêter instantanément dès le matin de la déclaration de grève ; voyant les trains circuler comme d'habitude, ils crurent le mouvement avorté et craignirent d'en être les victimes bénévoles.

Parmi les employés de la voie qui, eux, pouvaient revendiquer les cent sous, la propagande syndicale avait eu peu

de prise. La plupart sont originaires des campagnes de la Nièvre et du Morvan. Grâce aux permis largement distribués il leur est loisible, eux et leurs femmes, d'aller tous les mois ou même tous les quinze jours *au pays*, pour se réapprovisionner de légumes, beurre ou volailles auprès de leurs parents, presque tous cultivateurs. C'est du reste ce qui leur permet de subsister, avec leurs salaires de misère, dans une ville comme Villeneuve-St-Georges où la vie est relativement chère. Leurs femmes lavent le linge ou font des ménages dans les maisons bourgeoises, et c'est peut-être à cela qu'il faut attribuer l'hostilité féroce que la plupart d'entre elles marquèrent non seulement à la grève, mais même à l'idée de grève.

J'en connais quelques-uns qui, plus conscients, avaient compris tout le bénéfice qu'ils pourraient tirer d'une grève et qui avaient annoncé chez eux leur intention d'y participer le cas échéant. Dès ce moment, leur ménage devint un enfer, et j'eus un jour l'occasion d'assister chez l'un d'eux à une scène au cours de laquelle la femme déclara à son mari que puisqu'il voulait faire grève, elle cesserait de travailler — ce qu'elle fit du reste — ne voulant pas nourrir un fainéant. La querelle se termina par un soufflet envoyé par le mari hors de lui, et c'était sûrement le premier depuis plusieurs années de ménage.

On comprend que dans ces conditions, ces hommes mal préparés, n'ayant pas pour les entraîner une organisation sérieuse, aient flanché au moment d'accomplir un acte si nouveau pour eux et dont les conséquences pouvaient leur sembler effrayantes.

Car il faut bien le répéter, et ce sera ma conclusion, il y eut un manque total d'organisation. Que penser de ce bureau de Syndicat composé de quarante-quatre membres et dont quatre seulement font grève ? Alors que, depuis plusieurs jours, la grève était imminente, rien n'avait été préparé, et c'est au cours d'une réunion mouvementée qu'il fallut improviser un plan d'action qui ne dut pas être très compliqué, puisque la seule action qui eût pu être efficace fut justement celle qu'on ne fit pas.

H. LEDUC.

A Saint-Étienne

Mes impressions seront très brèves, les cheminots stéphanois n'ayant suivi le mouvement que le vendredi 14 octobre, et encore dans quelle proportion !

L'impression produite à Saint-Etienne par la déclaration de grève du Nord fut assez profonde. On s'attendait à voir le mouvement se généraliser tout de suite. Aussi quel ne fut pas l'étonnement des militants devant les tergiversations de nos copains cheminots ? Dans une pareille occasion, il faut de la décision, de l'initiative, toutes choses qui faisaient complètement défaut à Saint-Etienne et, je crois, sur presque tout le réseau P.-L.-M.

Pour quelles raisons locales les cheminots n'ont-ils pas marché tout de suite ?

Primo, par manque d'initiative et d'esprit de décision.

Puis, par respect pour les décisions antérieures. C'est ainsi qu'à tous nos arguments en faveur de la cessation immédiate du travail dans notre ville, les membres du conseil syndical répondirent invariablement : « Nous ne pouvons abandonner le travail sans en avoir reçu l'ordre du comité directeur. » Quelle faute ce fut pour les groupes d'attendre l'ordre de cesser le travail ! Je suis certain que si les copains cheminots stéphanois avaient cessé le boulot dès le premier jour, l'immense majorité aurait suivi le mouvement.

Au lieu de cela, que s'est-il produit ? De retard en retard, d'attente en attente, nos cheminots ne reçurent l'ordre de cessation du travail que le vendredi soir à 4 heures 1/2. Jusque là la bonne presse avait eu le temps de jeter le désarroi parmi eux par ses fausses nouvelles, ce qui fait que 250 à 300 cheminots seulement sur 1.500 à 1.600 ouvriers obéirent au mot d'ordre.

Une autre raison très sérieuse, c'est le refus catégorique des mécaniciens et chauffeurs de prendre part au mouvement. Au lieu d'avoir deux organisations dans les chemins de fer, s'il n'y en avait eu qu'une, l'arrêt du travail aurait été effectif. De même que les membres du Syndicat national, les chauffeurs et mécaniciens attendaient l'ordre de grève ; je crois qu'ils ne

l'ont reçu que samedi soir, alors que le mouvement était terminé ou presque.

Tant que l'antagonisme n'aura pas cessé entre ces deux organisations, toutes les grèves de chemins de fer seront vouées à un échec. Aussi cela me fortifie plus que jamais dans mon idée qu'il faut que la classe productrice arrive à faire disparaître ses classifications de métiers, il faut que nous fassions comprendre aux travailleurs qu'ils sont au même titre des exploités et qu'il ne devrait plus y avoir des mécaniciens et des cheminots, mais des ouvriers des chemins de fer pressurés au même titre. Tant que le prolétariat n'aura pas compris cette vérité, nous serons incapables de faire une grève générale.

L'appel produit par la mobilisation a été une des causes de l'échec ; les cheminots ont eu peur des responsabilités à encourir. Là encore, il ne faut pas se lasser d'essayer de désagréger l'armée et de faire comprendre aux ouvriers qu'ils jouissent du droit de grève et que la mobilisation des cheminots comme des mineurs en d'autres circonstances est illégale et qu'il ne faut pas la craindre.

La décision de rentrée n'a produit ici aucun effet parmi les travailleurs des chemins de fer, ceux-ci n'ayant marché que contraints et, dès le refus des mécaniciens de suivre le mouvement, ayant réintégré leur poste.

Cette grève, qui aurait pu avoir de graves conséquences pour l'État bourgeois, a complètement avorté. Cependant que d'espoirs elle avait fait naître chez les militants. C'est ainsi que 4.000 travailleurs stéphanois, dans une grande réunion tenue le 15 octobre, acclamèrent la grève générale de solidarité. Celle-ci serait devenue effective si les intéressés avaient continué la lutte. Mais si la grève des corporations n'a pas eu lieu, cela n'a pas empêché le Gouvernement de faire perquisitionner chez les militants syndicalistes et révolutionnaires. Deux militants ont été arrêtés et sont encore sous les verrous, pour avoir pris la parole dans le meeting du 15 écoulé. — *L'apaisement* cher au copain Briand est en train de se faire. — A l'heure où j'écris, je suis convoqué pour aller trouver un charmant monsieur qui de sa profession est juge d'instruction.

V. MALOT,

Secrétaire de la Bourse du Travail de Saint-Étienne.

Sur le réseau du Midi

Merrheim, nous communique la lettre suivante du camarade Smolensky, des métallurgistes de Toulouse. Nous la donnons entière. Par elle, nos lecteurs se représenteront exactement, mieux que par tout autre article, l'émotion provoquée sur le réseau du Midi par l'ordre de rentrée :

Mon cher Merrheim,

C'est sous le coup d'une poignante émotion que je t'écris.

Je doute que même les heures tragiques de Cluses et d'Hennebont aient laissé dans ta mémoire des faits aussi poignants que ceux qui ont eu lieu ici, sur le réseau du Midi, au sujet de la grève des cheminots.

Jamais mouvement de grève n'occasionna une unanimité aussi parfaite, une cohésion et une solidarité aussi grandes. 2.000 grévistes, les trains de voyageurs marchant à peine et, ce qui est mieux, les trains de marchandises pas du tout. De mémoire d'actionnaire on n'avait vu un entassement aussi formidable de marchandises..., et pour cause. Depuis cinq jours rien ne partait.

Quarante révocations, parmi lesquelles le Comité de grève au complet ; les intimidations de toutes sortes, rien n'y faisait, au contraire, la solidarité à l'égard des révoqués augmentait tous les jours.

Dans les notes tendancieuses que la Compagnie faisait publier par la presse bourgeoise, on sentait percer ses inquiétudes et ses défaillances prochaines.

Puis, comme un coup de foudre, que rien ne faisait prévoir, nous arrive la monstrueuse nouvelle : Paris a capitulé. L'état-major, sans se préoccuper de l'état des troupes, rend les armes.

Il est une heure du matin, la *Dépêche*, de Toulouse, dans sa dernière heure, nous donne la nouvelle, puis une dépêche au

Midi Socialiste semble vouloir la confirmer. Mais la situation de la grève nous empêchait de croire à une telle lâcheté. Nous avons été tellement trompés et trahis par la presse, la conspiration du silence organisée par les Compagnies avait été telle, qu'il n'y eut aucun doute dans nos esprits : c'était un coup à la Briand !

Et le lendemain, à 11 heures, les principales gares du Midi votaient la continuation de la grève.

Aucune dépêche (qui serait sûrement arrivée à destination) ne vint au réseau du Midi pour préciser la reprise du travail. Ce fut par l'intermédiaire du préfet de la Haute-Garonne que nous l'apprîmes. Il avait fait afficher dans toute la ville la décision du Comité de grève et l'avait signée : Pour copie conforme, Raymond Leygue, sénateur-maire, et Viguié, préfet de la Haute-Garonne. (*Sans commentaires, n'est-ce pas !!*)

Dans la nuit, Bedouce avait téléphoné à Thomas, au groupe des chemins de fer, et cette fois nous ne pouvions douter.

Oh ! cette conversation de Bedouce et de Thomas, elle fut effrayante de précision :

— Est-ce exact, cette décision du Comité de grève ?

— Exact !

— Mais il y a des conditions ?

— Aucune.

— On annule au moins les révocations ?

— Les Compagnies déclarent qu'elles ne reprendront aucun révoqué.

— Mais enfin, va-t-on solutionner par un accord les revendications des cheminots ?

— Rien !

— Mais, nom de Dieu ! nous sommes en pleine bataille ici, près de vaincre, et il faut abandonner la lutte ?

— Que veux-tu ?

Puis un long discours sur la situation particulière faite aux cheminots par Briand, et la nécessité de la résolution prise par le Comité de grève devant l'impossibilité de discuter.

Je n'ai pas assisté à cette discussion qui eut lieu par téléphone ; elle nous fut rapportée par Bedouce. Mais il est probable que Thomas récitait par avance le manifeste du Parti et celui du Comité de grève.

Je t'assure que je n'aurais pas donné deux sous de la peau du Comité parisien dans la réunion de l'après-midi ; on y parla de traîtres et de vendus. A l'unanimité les cheminots votèrent la continuation de la grève. Pas une défection n'eut lieu. Mais cela ne pouvait durer. L'Orléans et le P.-L.-M. envoyèrent leurs employés sur le Midi et les révocations continuèrent.

Les révoqués tinrent une réunion dans laquelle, pour ne pas augmenter les coups sombres, ils ordonnèrent la rentrée.

Cette rentrée eut lieu hier à deux heures de l'après-midi, drapeau syndical en tête.

Je laisse au *Midi Socialiste* le soin de te renseigner :

VERS LA GARE

Immédiatement après le drapeau, viennent les deux militants aimés que sont les camarades Cassagne, du Syndicat national, et Bosc, de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, qui furent placés par la confiance de leurs camarades au poste d'honneur, mais aussi de péril.

Ils sont le vivant symbole de cette union des deux grandes organisations des travailleurs de la voie ferrée, union rendue plus forte dans le combat.

Derrière Bosc et Cassagne et séparés du cortège des grévistes, les révoqués, au nombre d'une quarantaine, ouvrent la marche.

La foule les acclame. L'un d'entre eux, entendant deux ouvrières dire : « Mais on les reprendra, les pauvres gens ! » s'écria : « Ah ! non, moi je n'irai pas souffrir encore ce que j'ai souffert ! »

Un père de famille est venu accompagner son fils, qui est parmi les révoqués.

Il crispe les poings : « C'était si beau, nous dit-il, il faut que ce soit *ceux de Paris!*... »

Cette expression en dit long ; elle n'est pas énigmatique pour tous. Mais les applaudissements qui éclatent calment beaucoup de colères.

La foule s'écarte respectueuse et impressionnée, faisant la haie des deux côtés de la chaussée.

Elle est pleine d'admiration pour ces 1.800 grévistes qui, dès les premiers jours de grève, défilèrent dans les rues des divers points de la ville et que l'on revoit avec le même ensemble, aussi unis, aussi calmes, aussi dignes.

On arrive devant la gare. Tout est fermé. Que va-t-on faire ? Est-ce que la Compagnie aurait honte ?

Mais une porte s'entr'ouvre. Des agents de police sont placés de chaque côté de l'entrée. D'autres font écarter la foule.

Le groupe compact des révoqués qui entoure le drapeau s'écarte et se met sur un rang ; devant lui vont défiler les grévistes.

Tous se découvrent, prêts à saluer leurs camarades qui vont rentrer. Mais ceux-ci arrivent, s'arrêtent tout d'un coup.

Qu'est-il arrivé ! Un instant nous nous demandons si les grévistes ne vont pas se refuser à reprendre le travail. Un appel part des révoqués du Comité de grève : « Allons, camarades, vous pouvez rentrer, ayez du courage. »

SCÈNES ÉMOUVANTES

Alors seulement les grévistes se décident à rentrer. Les uns après les autres ils vont serrer la main à tous les révoqués. Ceux-ci les exhortent au courage : « Ne désespérez pas. Nous sommes là ! » Mais ce n'est pas de gaieté de cœur que l'on quitte des compagnons de travail et de lutte.

Ces grévistes qui n'eurent pas une défaillance ont les yeux mouillés de larmes. Ils étreignent leurs camarades révoqués, leur donnant le baiser fraternel, et dans la foule, les femmes du peuple, les compagnes des travailleurs sanglotent. Ce sont des scènes poignantes d'émotion. Même le chef de gare qui assiste à la rentrée ne peut s'empêcher d'essuyer furtivement ses yeux mouillés de pleurs.

Sur les mâles physionomies de ces courageux qui n'eurent jamais peur du danger, nous voyons des larmes couler. Ce ne sont point des larmes de soumission. Elles ne veulent point dire que l'on rentre en vaincus. Tous relèvent fièrement la tête, mais devant un si beau mouvement ils ne peuvent que regretter de voir tant d'ardeur sombrer par la faute de quelques-uns.

DANS LA GARE

Dans la salle de la gare, le haut personnel de la Compagnie attend les grévistes, des soldats commandés par un sergent sont au repos. Les faisceaux sont formés. Un capitaine fait les cent pas.

Les grévistes pénètrent dans la gare et après émargement de leur nom, il leur est remis le brassard de mobilisation.

Les dirigeants de la Compagnie sont frappés par cette rentrée émouvante.

LE RETOUR

Tous sont rentrés. Ils vont reprendre la besogne interrompue. Les dernières poignées de main ont été échangées.

La porte se referme. Le rouge étendard claque joyeusement au vent. Dans la foule une longue acclamation salue ceux qui restent et qui furent frappés pour avoir, avec un désintéressement admirable, assumé toutes les responsabilités. On repart vers la salle du café Faget.

Dans le même ordre qu'à l'arrivée, derrière le drapeau syndical, les militants se groupent. La foule les suit, le cœur douloureusement serré.

Au café Faget, les acclamations les obligent à paraître au balcon.

J'espère que nous saurons avant peu les dessous et ce que cache réellement la criminelle décision du Comité de grève.

Mais, tu vois qu'ici, comme à Bordeaux, comme à Béziers, comme à Narbonne, comme à Cette c'est en pleine force en pleine vigueur, avec l'assurance absolue de vaincre que nos camarades du réseau du Midi sont rentrés sans condition.

Le Comité central de grève, siégeant à Paris, a assumé de lourdes responsabilités et nous saurons avant peu lui demander des comptes..

Bien fraternellement à toi.

SMOLENSKY

P. S. — En t'écrivant ceci, j'ai voulu décharger mon cœur de toutes les colères et de toutes les rancœurs qui s'y étaient amassées depuis trois jours. Fais de cette copie ce que tu voudras. Publie-la dans la *Voix* si tu veux, ou commente-la. Mais il est nécessaire que l'on sache ce que l'on pense dans le Midi du Comité central de grève. — S.

La Résistance passive ?

C'est seulement au lendemain de leur rentrée que très souvent les grévistes peuvent estimer le désarroi occasionné par leur effort de grève. Alors ils se rendent compte, parfois, qu'il aurait suffi d'une faible prolongation de la résistance pour remporter la victoire.

Ce sentiment, les cheminots l'ont éprouvé. Ils ont vu l'entassement des wagons de marchandises ; ils savent qu'il faudra des mois peut-être aux Compagnies pour régulariser à nouveau leur trafic.

La reprise du travail est du 18 octobre. Le 24, la lettre suivante (1) d'un important fonctionnaire de la Compagnie du Nord était adressée à plusieurs Compagnies de Mines :

Malgré tous nos efforts, nous n'avons pu aujourd'hui répondre à vos demandes de matériel, et à ce sujet, je crois devoir vous fournir quelques explications.

L'arrêt de nos transports, du fait de la grève, s'est traduit par une accumulation énorme de wagons chargés, non seulement sur notre réseau, mais encore sur les réseaux voisins, et nos efforts, depuis la reprise tendent à acheminer rapidement ces wagons sur leur destination, et à en activer le déchargement pour pouvoir les mettre à la disposition de nos expéditeurs.

De ce fait, nous sommes déjà créé quelques ressources, dont nous avons disposé tout d'abord en faveur des charbonnages.

Mais malheureusement ces ressources resteront forcément limitées, tant que le retour automatique du matériel vide sur les houillères ne jouera pas, et il ne pourra jouer que lorsque les réseaux voisins, ayant fini d'écouler le stock des marchandises accumulées pour le Nord, pendant la grève, pourront nous restituer notre matériel, comme par le passé.

(1) *L'Intransigeant*, du 30 octobre.

Il y a là UNE SITUATION DE FAIT, qui ne vous échappera pas, et CONTRE LAQUELLE NOUS NE POUVONS RIEN.

Cependant, connaissant intimement vos besoins, et les intérêts considérables qui se rattachent à la régularité de vos transports, soyez convaincu que, QUELS QUE SOIENT LES SACRIFICES A FAIRE, nous ne négligerons rien pour réduire au minimum cette période transitoire, et RENDRE à notre réseau SON FONCTIONNEMENT NORMAL.

Le 26 octobre, malgré leurs réclamations pressantes, les mines de Liévin recevaient *zéro* wagon vide; les mines de Courrières, *trois*; les mines de Lens, *douze*. D'après ce qui se disait en Bourse de Lille, il n'y avait pas dans tout le bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais, *quatre cents* wagons disponibles.

Ce n'est pas aux cheminots qui ont aujourd'hui ce spectacle sous les yeux que les Compagnies feront croire que la grève ne les a pas frappées sérieusement.

Aussi, l'on peut avoir confiance. Loin d'être affaibli, le Syndicat des Chemins de Fer verra ses forces grandir. Moins nombreux, peut-être, mais formé de troupes plus volontaires, mieux aguerries, il sera plus dangereux pour les Compagnies.

Déjà l'idée de la résistance passive, de l'application stricte, machinale des règlements, fait son chemin.

Si les Compagnies ne reviennent pas sur les 3.300 révocations qu'elles ont signées, si les illégalités judiciaires se poursuivent, nous pourrions bien voir — plus prochainement qu'on ne le croit — les cheminots français recourir à cette méthode de lutte qui faisait capituler récemment le *Sudbahn* autrichien, et que les cheminots italiens ont utilisée deux fois avec un égal succès. — P. M.

Nous avons fait de ce numéro un tirage supplémentaire de 1.000 exemplaires. Nos abonnés comprendront la nécessité de le répandre et nous y aideront, nous en sommes sûrs.

Le prix de ce numéro exceptionnel est de : Un franc.

Le Gérant: H. LANTZ.



Imprimerie Coopérative Ouvrière, Villeneuve-St-Georges

L'INTERNATIONALE

Documents et Souvenirs (1864-1878)

par JAMES GUILLAUME

TOME I

avec un portrait de CONSTANT MEURON

De 1864 à 1870. Premiers congrès de l'Internationale : Genève, 1866 ; Lausanne, 1867 ; Bruxelles, 1868 ; Bale, 1869. Premiers congrès de la Ligue de la Paix et de la Liberté : Genève, 1867 ; Berne, 1868. Bakounine et l'Alliance de la Démocratie socialiste. Création de la Fédération romande de l'Internationale et de son organe, *l'Egalité*.

Prix : 4.50. — Prix spécial pour nos abonnés : dans nos bureaux, 3.50 ; franco, 4 »

TOME II

avec un portrait de MICHEL BAKOUNINE

De 1870 à 1872. Scission dans la Fédération romande. La guerre franco-allemande. Bakounine à Lyon. La Commune. Conférence de Londres, septembre 1871. Création de la Fédération jurassienne, novembre 1871. Congrès de la Haye : exclusion de Bakounine et de Guillaume, septembre 1872.

Prix : 6 ». — Prix spécial pour nos abonnés : dans nos bureaux, 4.50 ; franco 5 »

TOME III

avec un portrait de CARLO CAPIERO

De 1872 à 1876. L'Internationale contre le Conseil général : congrès de Saint-Imier. Suppression du Conseil général : congrès de Genève, septembre 1873. Histoire intérieure des fédérations de l'Internationale. Le congrès de Bruxelles, septembre 1874. Dernières années de Bakounine. — Appendice : nouveaux documents sur Bakounine et le congrès de la Haye.

Prix : 5 ». — Prix spécial pour nos abonnés : dans nos bureaux, 3.75 ; franco, 4.25

TOME IV

avec un portrait d'ADHÉMAR SCHWITZGUÉREL

De 1876 à 1878. Suite de l'histoire intérieure des fédérations de l'Internationale. Mort de Bakounine, juillet 1876. Les derniers congrès de l'Internationale : Berne, 1876 ; Verviers, 1877. Le congrès socialiste universel de Gand, 1877. La prise d'armes de Bénévent. Disparition du *Bulletin* de la Fédération jurassienne, mars 1878.

Prix : 5 ». — Prix spécial pour nos abonnés : dans nos bureaux, 3.75 ; franco, 4.25

L'OUVRAGE COMPLET (les 4 volumes)

Dans nos Bureaux : 15 francs ; franco, 15 fr. 85

Cette œuvre remarquable, la seule publiée jusqu'à ce jour, en France, sur l'Association internationale des Travailleurs, a sa place marquée dans toutes les bibliothèques de syndicats, de groupes d'études et de militants

Librairie Marcel RIVIÈRE & C^{ie}, 31, rue Jacob, PARIS (VI^e)

Bibliothèque du Mouvement Proletarien

(Ancienne Bibliothèque du Mouvement Socialiste)

Chaque volume, 0 fr. 60

Viennent de paraître :

Emile **POUGET**

LE SABOTAGE

A. LANZILLO

Le Mouvement Ouvrier en Italie

Volumes parus :

- I. *Syndicalisme et Socialisme*, conférence internationale, par V. GRIFFUELHES, B. KRITCHEWSKY, A. LABRIOLA, Hubert LAGARDELLE et Robert MICHELS.
- II. *La Confédération Générale du Travail*, par E. POUGET.
- III. *La Décomposition du Marxisme*, par Georges SOREL, 2^e édition, 1910.
- IV. *L'Action syndicaliste*, par Victor GRIFFUELHES.
- V. *Le Parti socialiste et la Confédération du travail*, discussion par Jules GUESDE, Hubert LAGARDELLE et Edouard VAILLANT.
- VI. *Les nouveaux aspects du Socialisme*, par Ed. BERTH.
- VII. *Les Instituteurs et le Syndicalisme*, par M. T. LAURIN.
- VIII. *La Révolution dreyfusienne*, par G. SOREL.
- IX. *Les Bourses du Travail et la C. G. T.*, par P. DELESALLE.
- X. *Voyage révolutionnaire*, Impressions d'un propagandiste, par V. GRIFFUELHES.
- XI. *Les Objectifs de nos luttes de classes*, par Victor GRIFFUELHES et Louis NIEL, préface de G. SOREL.
- XII. *Le Mouvement ouvrier en Italie*, par A. LANZILLO, traduit par S. PIRODDI.
- XIII. *Le Sabotage*, par Emile POUGET.

Imprimerie Coopérative
Ouvrière



Villeneuve-St-Georges
(S.-et-O.)