

Les grèves des dockers à Marseille

de 1890 à 1903

I. - AVANT LES GRANDS CONFLITS

La période 1890-1900 est marquée par le déclin du syndicalisme. Après l'échec de la dernière grève, après les efforts de Nèble, emporté dans la chute du boulangisme, les différents syndicats qui avaient vu le jour dans la période précédente se décomposent rapidement. Certains, comme le Syndicat des ouvriers des Quais et Entrepôts et celui des Docks et Céréales, furent dissous entre 1889 et 1890. Le Syndicat des ouvriers français des Ports et Docks, le plus anciennement créé, tomba en déclin après l'échec boulangiste. Nèble continua à le diriger et le fit adhérer à l'Union des Chambres syndicales des Bouches-du-Rhône, socialiste, décidée aux moyens violents et mêlée aux milieux anarchistes. Mais le syndicat ne compte plus qu'une centaine de membres (en 1892 : 36 membres; en 1895 : 60; en 1898 : 84; en 1900 : 48). C'est trop peu pour lancer la moindre campagne revendicative. Comme autrefois les forces syndicales sont dispersées en plusieurs petits groupements; en 1891 on enregistre la création d'une Chambre syndicale des Travailleurs des ports, avec 35 membres, sans aucune influence; en 1893, la recréation du Syndicat des Ouvriers libres des ports avec 21 membres. Cet échec du syndicalisme, incapable d'entreprendre une propagande effective auprès des ouvriers des ports, disposant de fonds peu importants, sans journaux, sans meneurs énergiques, devait réduire automatiquement les manifestations des travailleurs, alors que les difficultés renouvelées de la situation économique donnaient prise à leur mécontentement.

La décade antérieure qui avait enregistré une forte dépression économique dans les années consécutives à l'épidémie de choléra et aux lois sur les blés, voyait vers la fin une amélioration sensible

de l'activité générale du port. Or, à partir de 1890, la marche au protectionnisme, expression de la nouvelle politique économique de la plupart des pays d'Europe dont la Méditerranée va souffrir profondément, se précise de plus en plus. Un nouveau coup va être porté à Marseille avec l'application des tarifs prohibitifs à partir de 1892. C'est ce qu'il ressort des Comptes Rendus de la Chambre de Commerce pour les années 1892 et suivantes. Dans sa lettre annuelle au ministre du Commerce et de l'Industrie, le président de la Chambre de Commerce écrit en 1892 : « Au lieu des augmentations constantes que nous avons à vous signaler dans notre mouvement maritime et commercial, ce sont des réductions... C'est la conséquence funeste des nouveaux tarifs douaniers entrés en vigueur le 1^{er} février 1892 ». Les statistiques le confirment nettement :

1890 :	11.099 bateaux	jaugeant 9.638.412 tonneaux
1891 :	11.628 bateaux	jaugeant 8.773.871 tonneaux
1892 :	11.099 bateaux	jaugeant 8.728.523 tonneaux
1893 :	10.251 bateaux	jaugeant 8.637.851 tonneaux

Cette situation malheureuse se renouvelle chaque année : « Nous ne pouvons que regretter très amèrement les circonstances qui nous ont violemment rejetés d'une ère de prospérité à l'état de choses actuel » (lettre de l'année 1895). Jusqu'à la fin du siècle, l'économie du port de Marseille reste stationnaire et s'aggrave même lors de la crise générale des années 1899-1900. On a l'impression d'une période de stagnation dans laquelle ni les salaires ni le coût de la vie ne s'accroissent.



La première crise qu'engendra cette dépression économique fut une crise de chômage, d'autant plus forte que les années antérieures, dans l'ensemble plus heureuses, avaient suscité un gros apport de main-d'œuvre. Comme par le passé, ce problème se traduit par l'opposition des Français aux Italiens. Il n'est que la suite, plus grave encore, de la crise de chômage passagère des années 1886 à 1888. Dès 1892, des réunions de toutes les corporations ouvrières ont lieu à la Bourse du Travail, dans lesquelles on propose comme remède la réduction des heures de travail à huit heures par jour. En 1894, le préfet écrit au président du conseil : « La question du chômage est capitale. Jusqu'à ces dernières années aucune préoccupation n'était née du manque de travail à Marseille. Bien

plus, les étrangers y trouvaient une hospitalité généreuse. Mais la situation a changé : la cause principale en est la rupture des traités internationaux et l'application des tarifs de protection » (1). Sur les quais, la situation empire chaque année; 1897 semble l'année la plus tragique; l'aggravation du chômage est due à la peste des Indes de juin 1897 qui arrête une partie du trafic. Des statistiques sont transmises à la préfecture : avant la crise aiguë, 4.000 dockers ont travaillé, le chômage a touché 1.200 hommes, mais après la crise 3.000 seulement ont retrouvé du travail (2). A nouveau les Français acceptent, sur la majorité des chantiers, les conditions plus basses faites aux Italiens : en mars 1897, des ouvriers français, ayant été remplacés par des Italiens, essaient d'empêcher le débarquement d'un navire italien; en avril, deux cents autres de chez Savon protestent énergiquement contre le chef d'équipe qui, outrepassant les droits qui lui avaient été donnés, embaucha trop d'étrangers. Malgré cela, un entrepreneur des quais, prétendant qu'il trouverait des Italiens pour travailler à meilleur compte, réduisit les salaires de 0,65 fr. à 0,45 fr. l'heure. En effet, les Français sont remplacés par des Italiens et l'entrepreneur se dit prêt à en employer 1.500 au printemps prochain (3).

Ces conditions de travail des ouvriers des ports étaient devenues difficilement acceptables. Mais une période de chômage n'est pas en général favorable à l'éclosion des grèves, car les ouvriers hésitent à perdre la moindre journée de travail. Toutefois, sans manifester l'intention de les lancer dans un mouvement de grève, les milieux socialistes de Marseille, à défaut des syndicats, se décidèrent à soutenir leur cause. A partir de 1892, le parti socialiste s'organise et trouve à Marseille un terrain favorable à son activité. Les ouvriers sans travail seront à même de se laisser attirer par la propagande collectiviste et socialiste, au moment où la République, sortie victorieuse de la crise boulangiste, paraît définitivement consolidée. Cette année-là, les socialistes mettent fin à leurs divisions pour aborder la lutte des élections municipales. Grâce à de très grands efforts, les élections qui portaient Flaissières à la tête de la municipalité furent pour eux un succès : « Celui-ci, membre

(1) A.D. M6 2031.

(2) A.D. M6 2033.

(3) A.D. M6 3400.

du conseil municipal précédent, s'était signalé maintes fois par des motions favorables aux réformes ouvrières et au socialisme actif » (4). En 1896, les socialistes précisent leur action : « Considérant que par suite de la résistance du Sénat et la défection du ministère Bourgeois, la crise révolutionnaire est ouverte, il importe que les socialistes se tiennent prêts et prennent les mesures que comporte la situation » (5).

Les réunions à la Bourse du Travail, organisées par eux, sont suivies avec assiduité par les ouvriers; on discute particulièrement de la question du chômage des quais. En mai 1896, deux réunions publiques des ouvriers des ports, l'une avec A. Boyer, l'autre avec Carnaud, Flaissières, et quelques anarchistes connus tels que Gros, Antoine, Henry, expriment nettement leurs buts : recherche de moyens propres à améliorer le sort des ouvriers, dégrèvement des droits de douane sur les blés, retour à l'ancienne manipulation sur les quais, réglementation des ouvriers étrangers. Mais comme autrefois, socialistes, révolutionnaires, anarchistes, se considèrent solidaires des Italiens. En 1898, par exemple, Ciancabilla, révolutionnaire italien, en relation avec les milieux politiques de gauche de Marseille, se rend auprès des principaux meneurs socialistes : Cadenat, Boyer, Carnaud (6). C'est pourquoi, si les socialistes s'élèvent contre le chômage inévitable, d'après eux, en économie capitaliste, ils ne protestent pas contre la main-d'œuvre italienne elle-même. Obligés de revendiquer toutefois la réglementation de la proportion des ouvriers étrangers sur les quais, ils vont travailler à une union internationale des ouvriers qui verra le jour quelques années plus tard. Entraînés par des hommes politiques, les ouvriers des ports retrouvent peu à peu l'espoir qu'une nouvelle lutte sociale leur apportera le succès. De plus, à côté de ces cadres politiques, ils ont des organisations particulières qui les amènent à mieux exprimer leurs revendications.

Dès 1892, à l'application des tarifs prohibitifs, ils font entendre de bruyantes protestations : au mois d'octobre, une délégation composée de Nèble, Flaissières, nouveau maire, Thourel, P. Roux, Carnaud, conseillers généraux, se rend à Paris pour exposer au

(4) *Encyclopédie Départementale*, p. 159.

(5) *Petit Provençal*, 27 avril 1896.

(6) A.D. M6 3400.

ministre compétent les doléances des ouvriers des ports de Marseille envers les nouveaux tarifs et le monopole de la Compagnie des Docks. A la suite de quoi, une interpellation a lieu à la Chambre des Députés et une enquête est ordonnée sur le monopole, mais n'aboutit pas plus que les précédentes. L'ancienne commission contre le monopole après cet échec se transforme et prend le titre plus large de « Comité de Défense des ouvriers des Ports et Docks de Marseille ». Ce comité eut l'initiative de toutes les manifestations intéressant les ouvriers des ports, annihilant les syndicats qui ne pouvaient rien créer sans son assentiment. Nèble en fut le premier président; mais, comme on l'accusait de trop user de l'influence du comité pour servir ses ambitions politiques, il fut écarté et remplacé par des meneurs rivaux. Ces luttes internes ont eu des répercussions sur les ouvriers et son rôle a baissé. Cependant, il demeure le porte-parole des ouvriers (7). Il cherche, en 1897, à provoquer de l'agitation au sujet de la prime à accorder aux négociants qui feraient manipuler les céréales sur les quais selon les anciens procédés. En l'occurrence, il a, d'après le rapport déjà cité, l'appui financier de la Chambre syndicale des minotiers et fabricants de semoule; de nombreuses réunions se sont produites, des pétitions sont adressées aux pouvoirs publics et Carnaud, député socialiste, élu dans la circonscription du port, en a profité pour interpeller le gouvernement sur ce sujet. Comme à Marseille, les intérêts économiques priment les questions politiques, le Comité de Défense trouve toujours les fonds nécessaires à sa propagande, soit auprès des courtiers et négociants hostiles au système protectionniste, soit auprès des quelques maîtres portefaix qui subsistent encore. En raison de la prépondérance acquise de ce comité, tous les autres essais pour entraîner les ouvriers échouèrent. Ainsi, les efforts de Nèble pour créer une Fédération internationale des ouvriers des ports n'aboutirent pas. Les adhésions furent rares; le syndicat des ouvriers français ne voulut pas se lancer dans l'aventure. Ce projet de Nèble correspond à la campagne de l'agitateur anglais Tom Man qui a réussi à jeter les bases d'une Fédération internationale des ouvriers des ports européens au Congrès international de Londres (juin 1897). Aucun délégué des ouvriers des ports de Marseille n'assista à ce congrès : cela tient aux divisions et aux rivalités

(7) Rapport de police d'août 1897, A.D. M6 3400.

personnelles, ainsi qu'à la lassitude qui se manifeste parmi eux. Cependant les ouvriers ne sont pas absolument hostiles à l'idée d'une entente internationale. Il suffirait d'un incident favorable, comme la venue d'un agitateur étranger, pour que le syndicat donnât son adhésion et entraînant les ouvriers. Nèble est en correspondance avec Tom Man et a déjà pris le titre de secrétaire de la Fédération pour la section de Marseille. Mais en raison de ses dissentiments avec les membres du Comité pour la Défense des ouvriers des ports, il renonce pour l'instant à provoquer une réunion générale des ouvriers. Il se contente, à la fin de l'année 1897, de préparer les esprits en publiant le compte rendu du congrès.

A cette même date, un autre membre du Comité de Défense, Le Morvan, défend avec acharnement l'idée de grève générale lancée par le secrétaire général du Syndicat des Chemins de fer. Mais les autres membres du comité refusent de discuter cette question, considérant que la grève générale n'est pas réalisable à Marseille par suite du nombre considérable d'ouvriers inoccupés ou ne travaillant qu'irrégulièrement. Ils estiment en outre que le comité n'étant constitué que pour s'occuper de questions économiques et d'intérêt local, il sortirait de son rôle.

Au déclin du XIX^e siècle, l'organisation de la corporation des ouvriers des ports est toujours embryonnaire. Cependant, entraînés dans de multiples mouvements, les ouvriers sont de plus en plus convaincus de la place qu'ils occupent par leur nombre, leur rôle dans la vie économique de la cité et de la nécessité pour eux d'une action décisive, de grande envergure, entre Français et Italiens. Mais il manque une étincelle pour déclencher ce mouvement : « Rendus sceptiques par l'échec de toutes les manifestations auxquelles ils se sont livrés depuis vingt ans, les ouvriers n'ont pas plus de confiance dans les agitateurs du syndicat que dans ceux du Comité de Défense... Pour les lancer dans un grand mouvement, il faudrait ou un événement économique mettant en lumière leurs intérêts en péril, ou la venue d'un agitateur étranger à Marseille, assez habile pour raviver les questions brûlantes et reconstituer les organisations syndicales en décadence » (8).

(8) Rapport de Police d'août 1897, A.D. M6 3400.

II. - LES GRÈVES

En août 1900 éclate la première grande grève. Il a fallu, comme on le prévoyait les années précédentes, quelque événement extérieur pour amener les ouvriers à sortir de l'attitude pacifique qu'ils avaient observée jusque-là. Depuis 1883 alors que la situation économique avait évolué et que les difficultés s'étaient multipliées pour eux, leurs conditions de salaire et de travail n'avaient pas changé. Les deux causes principales, concomittantes, qui ont facilité le renouveau des manifestations sociales des ouvriers des ports sont générales à la France : l'une est d'origine économique, l'autre, politique. D'une part, pour l'ensemble du pays, l'année 1899 avait été heureuse et l'activité industrielle s'était accrue, amenant les ouvriers à améliorer leurs conditions de vie. Mais en 1900, « il y a resserrement brusque des affaires avec une intense crise qui a suivi les travaux de l'Exposition et qui a coïncidé avec la contraction générale du marché, constituant la cause économique du grand mouvement des grèves de 1900 » (9). D'autre part, il est hors de doute que la présence de Millerand au pouvoir et l'existence d'un ministère Waldeck-Rousseau dans les années 1899, 1900, 1901, a facilité l'éclosion d'un certain nombre de grèves, sans les avoir véritablement déterminées. La classe ouvrière a eu l'espérance qu'un gouvernement démocratique ne générerait pas la manifestation de leurs griefs, et que dans leurs conflits, il observerait la neutralité. Les statistiques confirment cette subite augmentation des grèves : de juillet 1898 à juillet 1899, on enregistra 397 grèves; de janvier 1899 à août 1900, 953. Les ouvriers des ports, préparés depuis quelques années par la propagande socialiste, n'avaient pas encore pris de part active à la lutte sociale; ils vont, dorénavant y participer dans une large mesure, sous la dénomination moderne de dockers. De 1900 à 1903, se succèdent trois grèves, qui paralyseront l'activité du port et qui organiseront la corporation sur des bases syndicales plus efficaces.

GRÈVE DE 1900. — Cette grève qui dure du 14 au 29 août s'inscrit dans la lignée des grandes grèves connues qui se répercutent en chaîne, cette année-là, dans les villes industrielles et mari-

(9) G. UHRY, *Les grèves en France et leurs solutions.*

times de France, au Havre, au Creusot, à Saint-Etienne, puis à Marseille, Dieppe, Dunkerque, Bordeaux, etc. Au début de ce mois, la grève des marins du Havre s'était déclarée; devant les succès obtenus par leurs camarades, les chauffeurs, soutiers, matelots et garçons de bord de Marseille avaient le 11 août arrêté le travail, créant sur les quais une situation incertaine. Les bateaux immobilisés allaient provoquer l'arrêt des manipulations et le chômage forcé des dockers. Ceux-ci se trouvaient dans des dispositions favorables pour imiter les inscrits maritimes. C'est ainsi que, malgré le désaveu du Syndicat français des ouvriers des Ports et Docks, le 14 août, un groupe de journaliers sans travail commença à débaucher des ouvriers occupés; le lendemain le mouvement se généralisa sur presque tout le port, coïncidant avec la venue à Marseille du président Loubet et du président du conseil Waldeck-Rousseau. Dès les premières réunions, Carnaud et Cadenat, socialistes influents, posent les revendications ouvrières : la journée de 6 fr., la nuit de 7 fr., les heures supplémentaires : 0,75 fr. le jour, et 1 fr. la nuit. Comme autrefois les meneurs actuels se montrent partisans d'une entente avec les patrons la plus rapide possible, et, avant de déclarer la grève, se rendent auprès des patrons pour leur soumettre les réclamations des ouvriers; leur accord mettrait fin au conflit immédiatement. Mais le 16 août, les entrepreneurs refusent d'entamer toute discussion; la grève est alors décidée, la commission exécutive élue a pour mission de se rendre auprès des autorités, de faciliter des entrevues avec les patrons, et de prier le préfet de veiller à l'exécution stricte des règlements concernant le nombre des ouvriers étrangers que les patrons sont autorisés à employer. Les réunions à la Bourse du Travail se font de plus en plus importantes et s'élèvent jusqu'à 2.000 ouvriers, donnant la preuve de l'efficacité de la grève : le mardi 21 août, les grévistes, réunis au nombre de 3.000 (d'après le *Petit Provençal*) repoussent à l'unanimité la proposition de reprendre le travail chez les quelques patrons qui auraient accepté le nouveau tarif et déclarent préférer attendre l'adhésion de tous les patrons. Cette mesure empêchera la caisse de secours d'être alimentée par le versement d'un franc par jour qu'aurait fait l'ouvrier qui aurait repris le travail. Le jour suivant, le *Sémaphore* note que 3.000 ouvriers ont voté la continuation de la grève et que le mouvement des navires est nul. Tous les ouvriers du port sont solidaires : charretiers, paveurs des quais, peintres en carène et calfats, piqueurs de sel.

Le syndicat des marins de son côté s'engage à ne pas faire le travail des dockers, puisque ceux-ci avaient refusé de faire le leur au cours de leur dernière grève, qui vient de se terminer par une victoire. Les dockers sont assurés de l'appui de la municipalité qui a promis son concours à la commission de la grève qu'elle a reçue plusieurs fois. A la Bourse se succèdent les votes de félicitations aux députés Carnaud et Cadenat ainsi qu'au maire Flaissières. Les grévistes défilent jusqu'à l'Hôtel de Ville pour acclamer ce dernier. Ce même jour, 23 août, toutes les autres corporations du port qui avaient déjà affirmé leur solidarité avec les dockers se mettent, elles aussi, en grève. Les jours suivants, la salle des réunions de la Bourse du Travail s'emplit de 5.000 grévistes auxquels se joignent les Italiens : l'un d'eux, Campolongo, annonce la visite de deux députés socialistes italiens qui « apporteront aux dockers de Marseille l'encouragement et le salut du prolétariat italien ». Un ouvrier des docks, Rey, se détache par ses remarques et sa fermeté du sein de la commission et proteste avec virulence contre l'emploi des militaires à la manipulation sur les bâtiments qui ne sont pas affrétés au service de l'Etat. Pendant ce temps, Flaissières cherche à hâter la solution du conflit. Le 22 août il reçoit l'acconier Estier des Messageries maritimes, le 23 il annonce aux dockers du balcon de l'Hôtel de Ville qu'il a engagé les pourparlers, le 24, il se rend avec Cadenat et une délégation des ouvriers auprès du préfet : il lui affirme que la demande d'augmentation d'un franc du salaire journalier n'est nullement exagérée et n'entraînerait pas plus qu'un supplément de charge de 15 centimes pour chaque tonne manipulée. Le préfet promet d'insister vivement pour obtenir des entrepreneurs une réunion contradictoire avec les ouvriers. Le maire encore fait parvenir aux membres du gouvernement des télégrammes leur demandant de bien vouloir intervenir. Cependant, du côté des patrons, l'attitude d'intransigeance se relâche. Le 25 une réunion avec les ouvriers s'est tenue sous la présidence de M. Féraud, président de la Chambre de Commerce, représentant l'élément patronal. A l'issue de cette réunion, les entrepreneurs acceptent d'augmenter la journée de 0,75 fr. Donnant le compte rendu de ces résultats devant l'assemblée des ouvriers, Flaissières conseille aux grévistes de les accepter. Mais le lendemain, par vote au scrutin secret, perturbé de nombreuses manifestations hostiles, les ouvriers repoussent le projet d'accord. Aussitôt le maire engage de nouvelles conférences, plaide sans relâche auprès du président

de la Chambre de Commerce, des directeurs des compagnies de navigation et des entrepreneurs et apporte aux ouvriers leur victoire, le 28 au soir. Après un court discours d'introduction : « Il est inutile que je vous dise les difficultés, les inquiétudes, les angoisses même par lesquelles nous avons passé... », il lit à l'assemblée la nouvelle charte de leur travail, dans tous ses détails. Ce contrat dit de *Paffiche rouge* contient les clauses suivantes : la durée de la journée de travail reste de 10 heures en été et de 9 heures en hiver; elle est payée 6 fr. La nuit est de 8 heures pour 7 fr.; les heures supplémentaires sont de 0,80 fr. le jour et 1 fr. la nuit.

La reprise du travail est décidée pour le lendemain 29 août, au milieu des applaudissements à l'adresse du maire. Toutefois la situation reste menaçante sur les quais : les ouvriers charbonniers et les charretiers sont toujours en grève. Leurs mouvements se termineront le 3 septembre et les quais retrouveront leur aspect habituel. Les dockers ont repris le travail « avec plus d'ardeur pour rattraper la quinzaine perdue ». Le président de la commission de la grève est désigné pour s'occuper de mettre en pratique l'idée souvent lancée pendant la grève, de la création d'un nouveau syndicat qui accepterait les Français et les Italiens. Cette grève qui est restée modérée dans son déroulement remporte une double victoire : des conditions de salaires améliorées et une conscience nouvelle de la solidarité ouvrière qui va faciliter la constitution, en septembre, de trois syndicats internationaux des ouvriers des ports. L'élan est donné à la corporation des dockers.

GRÈVE DE 1901. — Six mois après la grève d'août 1900 et l'établissement d'un contrat de travail, les quais sont le théâtre d'une très grande grève qui s'étendra du 27 février au 9 avril 1901.

Forts de l'appui de leurs syndicats qui jouent un rôle actif pour assurer du travail à leurs adhérents, les dockers ne laissent désormais passer aucune infraction des patrons au contrat de l'affiche rouge, ni aucune manœuvre à l'encontre des syndiqués. En janvier 1901 a éclaté une grève partielle à la maison Savon pour la raison suivante : les ouvriers syndiqués d'un chantier se plaignent d'avoir été remplacés par des non-syndiqués alors qu'ils s'étaient rendus à une réunion syndicale. Soutenus par tous leurs camarades de la maison Savon, ils demandent le renvoi des contremaîtres et reprennent le travail après avoir obtenu satisfaction.

C'est pour des raisons identiques que s'ouvre la grève de mars. L'effervescence naît le 27 février dans deux chantiers simultanément : aux Messageries maritimes, dans les chantiers Estier et dans ceux de l'entreprise Savon, des protestations d'ouvriers s'élèvent envers leurs contremaîtres. Ces derniers auraient eu à l'égard des ouvriers des paroles outrageantes et favoriseraient l'embauchage des ouvriers français au détriment des étrangers affiliés au Syndicat international jusqu'à renvoyer même les ouvriers étrangers, fait considéré « comme une véritable atteinte portée à dessein par les entrepreneurs contre le Syndicat international » (10). Aussitôt une délégation ouvrière conduite par le maire se rend à la Préfecture pour avoir devant le préfet une entrevue avec les patrons qui ne donne aucun résultat. Dans une lettre au président du conseil, le préfet ne cache pas « les difficultés de la situation présente. D'une part l'intransigeance des patrons, de l'autre, les prétentions des ouvriers, six mois après le contrat, demandant des innovations telles que la journée de huit heures, la suppression des heures supplémentaires et du travail de nuit. Les patrons en rendent responsable Flaissières... Du côté ouvrier on fait valoir que les patrons ont remplacé les concessions d'octobre par la majoration de leurs tarifs » (11). L'intransigeance des patrons se manifeste dès leur réunion du 28 février, au siège de la Société pour la Défense du Commerce et de l'Industrie de Marseille, où tous les membres du Syndicat des Entrepreneurs entérinent leur résolution de ne pas accepter la moindre revendication ouvrière. Ce même jour, 3.000 dockers se mettent en grève, nomment la commission exécutive de la grève, composée des délégués des différentes sections du Syndicat international du port, dont Rey, qui s'était illustré dans la grève précédente, prend la tête. Les syndicats des autres corporations du port se joignent aux grévistes. La question de la solidarité des inscrits maritimes est plus longuement discutée; s'ils se mettent en grève, ils peuvent faire le jeu des patrons armateurs, car pour grever le budget il faut que les bateaux, arrivés à quai, ne puissent plus être chargés ni déchargés. Mais s'ils ne se mettent pas en grève, ils peuvent être obligés d'embarquer eux-mêmes les marchandises. Au cas où on leur enjoindrait de faire le travail des dockers, ils décideraient alors la grève pour immobiliser le trafic du port.

(10) *Le Petit Provençal*, 28 février 1901.

(11) A.D. M6 2042.

C'est une grève remarquable par la rapidité avec laquelle elle s'est déclarée, par l'intransigeance absolue des deux partis en présence. Le syndicat patronal rassemble tous les entrepreneurs et leur dicte la même attitude. Le syndicat ouvrier est puissant, actif, décidé à manœuvrer l'ensemble des dockers. Il pose un programme de revendications avancé : la journée de huit heures pour un salaire de 10 fr., un salaire de nuit de 15 fr., la suppression des heures supplémentaires, celle des jeunes gens sur les quais à moins de les payer comme des hommes, l'interdiction aux ouvriers de travailler sous les ordres d'un contremaître faisant partie du syndicat des contremaîtres. Ce programme est vivement critiqué par le *Sémaphore* : la suppression des heures supplémentaires est grave, surtout pour les courriers postaux qui, arrivés le matin, sont obligés de repartir le soir, obligeant le travail d'embarquement à se poursuivre de midi à deux heures; la revendication de huit heures de travail démasque, elle, tout le caractère politique de la grève. Elle est, en effet, un des points principaux du programme socialiste.

Dès le premier jour, la grève immobilise toutes les opérations. Le 1^{er} mars on dénombre 6.000 grévistes. Le port est désert; la Compagnie P.L.M. annonce le 2 mars qu'en raison de la grève les wagons de Marseille-Joliette sont arrêtés en cours de route. Cependant on procède au débarquement de certaines marchandises, comme le poisson et les primeurs, par les consignataires et leurs propres ouvriers, ce qui provoque des incidents dans les journées du 2 au 4 mars, avec les dockers qui veulent empêcher le travail de se faire. Le préfet a envoyé de nombreuses forces de police pour protéger la liberté du travail, mais les entrepreneurs les jugent encore insuffisantes. Tandis que chacun reste sur ses positions, pendant les premiers jours de la grève, les deux syndicats des ouvriers, l'ancien Syndicat des ouvriers français qui renaît avec la grève et le Syndicat international, vont poursuivre des voies différentes. Celui-ci, le plus influent des deux sur le port, maintient d'abord son attitude d'intransigeance. Celui-là, qui avait commencé par voter sa solidarité avec le Syndicat international, se rapproche très vite des patrons et leur fait savoir qu'il accepterait de moindres conditions (9 heures de travail). Présent à la réunion des présidents des syndicats des commerçants et industriels, où l'on exprime le vœu que des négociations soient ouvertes avec lui, le lendemain 7 mars, il se déclare prêt à reprendre le travail, portant atteinte de

cette façon à l'unité ouvrière. A son tour, le Syndicat international reprend ses démarches, à la Préfecture, à la Chambre de Commerce : là, il se heurte, le 9 mars, au refus catégorique de M. Féraud d'accepter le mandat d'intervenir et de demander aux patrons d'entrer en pourparlers. Jusqu'au 12 mars, la situation ne se modifie pas, malgré les pronostics très sombres du monde industriel qui prévoit la fermeture des usines à brève échéance (9 moulins sont déjà fermés). A cette date le désir des ouvriers de retourner au travail est réel : un certain nombre travaille sur les quais. Les bateaux étrangers opèrent leur déchargement avec leur propre personnel. Cela est plus difficile aux négociants marseillais, car les grévistes arrêtent leurs charrettes, poursuivent les charretiers et leurs patrons à coups de pierres. Mais le Syndicat français invite à la reprise du travail et fait apposer de nombreuses affiches : « L'honneur de la France et les intérêts sacrés de Marseille doivent passer avant les intérêts personnels ». A partir de ce moment-là, les bagarres se multiplient sur les quais, malgré la protection de la police. Les grévistes parcourent les docks et les bassins dans des canots et lancent des injures aux « jaunes » qui travaillent. Les mesures de police s'accroissent, et l'accès devient interdit à tous ceux qui ne justifient pas d'une occupation de la cathédrale au cap Pinède. Le 18, 600 ouvriers sont employés (12). Le maire ne ménage pas ses efforts pour aboutir à une solution; il s'entretient avec les bureaux des syndicats des entrepreneurs et de la Marine marchande; il écrit le 19 mars à Waldeck-Rousseau : « Votre gouvernement, protecteur naturel, dévoué démocrate, peut beaucoup auprès des patrons qui reçoivent de grosses subventions de l'Etat et détiennent par la faveur de l'Etat des concessions et des monopoles... ». Mais l'échec de toute tentative de conciliation provoque une intense atmosphère de mécontentement et d'excitation. Les incidents vont s'aggraver; le jeudi 21 mars, une sérieuse échauffourée éclate à la Joliette entre les manifestants ouvriers défilant dans un cortège de 2.000 grévistes et les hommes de la troupe : quelques hommes sont blessés et de nombreuses arrestations sont opérées. Après cet incident la panique est à son comble à Marseille; les magasins sont fermés, La Canebière désertée, et le maire multiplie les exhortations au calme. Or la situation est loin de se rétablir :

(12) Chiffre donné par un rapport de police, M6 2042.

le lendemain c'est la grève générale qui affirme de façon éclatante la solidarité ouvrière. Le 16 mars, le Syndicat international avait envisagé cette possibilité de grève générale si l'entente ne se produisait pas; ce projet fut mis à exécution après l'échec de toutes les tentatives de conciliation. Le 23 mars, non seulement les corporations ouvrières du port et les ouvriers des usines, déjà en chômage forcé, ont cessé le travail, mais « les employés des tramways, ouvriers boulangers, ajusteurs-mécaniciens, menuisiers, charretiers, ont été entraînés dans le mouvement révolutionnaire qui désole notre ville » (13). Tandis que sur les ports, grâce à une très forte protection de la police, le calme et le travail renaissent (2.000 ouvriers sont employés le 23 mars), c'est au tour de la ville d'être le foyer d'incidents graves entre gendarmes et employés des trams. Les renforts de troupes et la convocation par le maire des membres des corps élus et des députés de Marseille auxquels il a télégraphié de venir, va apporter un apaisement très relatif. A l'issue de cette réunion, le 25 mars, l'arbitrage proposé par elle est accepté des ouvriers du port; mais les patrons le refusent : ils auraient été disposés à accepter un arbitrage ne portant que sur l'application et l'interprétation de l'affiche rouge, et non comme le désirent les ouvriers sur la discussion de la journée de huit heures. Comme il est indispensable de trouver une solution, car l'échéance du 31 mars qui est avec celle du 31 décembre la plus importante de l'année, approche, une délégation composée des députés et des sénateurs des Bouches-du-Rhône, de deux conseillers municipaux, de deux généraux, de deux d'arrondissement, et de trois ouvriers, se rend auprès de Waldeck-Rousseau. Le président du conseil déclare que l'action du gouvernement ne pourra s'exercer que si les grévistes acceptent de réduire la discussion à l'interprétation de l'affiche rouge. Les ouvriers devant la dérobade du gouvernement ressentent vivement leur échec et se plaignent amèrement de la conduite de Waldeck-Rousseau. Rey rapporte à la réunion du 31 mars que « le gouvernement de la Défense Républicaine nous a dit nettement que nous n'avons pas à compter sur lui ». La grève est toujours proclamée, alors que sur les quais le *Sémaphore* note la reprise presque normale du travail : 3.000 ouvriers sont embauchés dont un tiers d'anciens grévistes, le 30 mars ; le 2 avril,

(13) *Le Sémaphore*, samedi 23 mars.

3.500 ouvriers dont 60 % d'anciens grévistes, et le journal ajoute que la grève des ouvriers n'existe plus guère qu'à la Bourse du Travail. Une dernière fois, les grévistes cherchent à entamer la discussion avec les patrons. Ils s'adressent au maire, pour qu'il transmette à Waldeck-Rousseau l'acceptation des ouvriers à l'intervention du gouvernement. Ils rédigent une déclaration qui adopte le principe d'une réunion contradictoire avec les patrons, se limitant à la discussion de l'affiche rouge; mais les charbonniers, dont le syndicat avait fusionné avec celui des dockers, refusent leur adhésion et préfèrent poursuivre la grève. Ces décisions différentes donnent aux patrons le moyen de rejeter la proposition des dockers. Le 6 avril, à la Bourse, il ne reste que 400 ouvriers pour continuer la lutte. On décide « qu'il vaut mieux retourner sur les quais, en bloc, pour conserver au Syndicat international toute sa force et pour se préparer aux luttes futures ».

GRÈVE DE 1903. — Malgré l'échec d'avril 1901, les syndicalistes maintenaient ferme leur intention de ne pas abandonner leurs revendications. Ils reconstituèrent sur des bases plus larges encore leur association syndicale et mirent tout en œuvre, en 1902 et dans les premiers mois de 1903, pour s'assurer par une préparation précise, la victoire qui leur avait échappé deux ans auparavant. Ils vont ainsi pouvoir soutenir la grève qui s'étend du 1^{er} avril au 5 mai 1903. Le début de la grève n'éclata réellement qu'au 1^{er} avril, mais on pouvait dès le mois de mars prévoir le mouvement. Un référendum avait été organisé sur les quais dans le calme absolu, pour déterminer l'opinion des dockers sur les conditions de leur travail et les améliorations à y apporter. Le 5 mars, le secrétaire général du Syndicat des ouvriers des Ports et Docks, Abel Manot, envoie une lettre au Syndicat des Entrepreneurs, dans laquelle il donne les résultats de ce référendum. Les désirs formulés concluent à la demande d'une amélioration de la réglementation des travaux effectués avec la pluie, des manipulations difficiles, des heures de continuation du travail entre midi et deux heures et sur les heures d'entrées et sorties du travail, toutes revendications modérées. Manot, ensuite, compare les conditions de travail du port de Marseille avec celles des autres ports : à Dunkerque, la journée est de 8 heures en hiver et 9 heures en été pour le salaire de 6 fr., et il demande s'il ne serait pas possible de régulariser à Marseille la journée de 9 heures été comme hiver. La modération du secré-

taire du Syndicat est manifeste : il affirme aux entrepreneurs son désir d'éviter la grève si ceux-ci acceptent la journée de 9 heures. Il se contenterait même d'une réunion contradictoire avec eux sur les différents paragraphes du règlement qui manquent de commentaires sans que cela ne les engage à rien ; en cas de désaccord, il les assure que les ouvriers ne protesteront pas par une grève.

La réponse des entrepreneurs réaffirme la même intransigeance que lors de la grève précédente ; il n'est pas question pour eux de modifier le texte du contrat de 1900. Ils n'acceptent le principe de la réunion que pour expliquer aux ouvriers la raison de leur attitude. Une modification de l'affiche rouge ne serait pas dans l'intérêt des ouvriers ; elle entraînerait le retour à la liberté de convention et à la libre décision du tarif d'embauchage. La commission ouvrière qu'ils recevront devra comporter des éléments sérieux : des ouvriers français, jouissant de leurs droits civils et politiques, ayant travaillé depuis trois ans au moins, de façon continue et désignés par leurs camarades. Les conditions formulées par les entrepreneurs n'étaient guère encourageantes aux yeux du syndicat. Dans la presse du 14 mars, tout en remerciant les patrons d'avoir accepté une réunion contradictoire, il fait remarquer leur intransigeance, « leur ton dur, dénotant la mauvaise volonté ». Il exprime aussi la difficulté d'accepter le mode de recrutement de la délégation ouvrière, car, « tous les ouvriers ne sont pas à même de discuter la réglementation du travail, certains n'ont pas la capacité, d'autres s'en désintéressent, d'autres craignent d'être victimes ensuite ». Cependant le syndicat laisse aux patrons le choix des délégués, mais se réserve de présenter cinq ou six membres du syndicat, tous anciens ou ouvriers actuels de leurs chantiers. Si l'entente ne peut se faire, le syndicat ne refusera pas le principe d'un arbitrage. Une fois encore, les entrepreneurs jugent inacceptables les propositions ouvrières : délégués pris dans le syndicat, dénotant une ingérence extérieure aux travailleurs, et principe de l'arbitrage, puisqu'il ne doit être question que d'explications et non de modifications de l'affiche rouge. La tension s'accroît, les patrons, par divers procédés dilatoires, retardent l'ouverture de la réunion, nommée selon leurs vœux. Le 28 mars, ils envoient aux ouvriers l'avertissement que « toute suggestion relative aux salaires, à la durée du travail, à tout changement quelconque doit être d'avance écarté ». Les ouvriers jugent que toute réunion est devenue

inutile et ils préparent pour le 31 mars, un grand rassemblement, où sont admis tous les ouvriers, syndiqués et non syndiqués. C'est une date critique, puisqu'à l'échéance du 31 mars le service d'hiver est remplacé par celui d'été de 10 heures, « dont l'application risque de provoquer un mouvement d'exaspération chez les ouvriers ». Au 1^{er} avril, il est décidé qu'il n'y aura pas de grève, mais qu'au bout de neuf heures de travail, les ouvriers quitteraient leurs chantiers. Les contremaîtres ont l'ordre des entrepreneurs de n'embaucher que les ouvriers qui s'engageraient pour la journée de 10 heures, et d'après le contrat, « il ne sera dû aucun salaire à l'ouvrier qui cessera le travail avant l'heure réglementairement fixée ». Les dockers tournent alors la difficulté en ne s'embauchant que pour la demi-journée, comme ils en ont le droit. Ce système a été recommandé par Manot parce qu'il est adversaire de la grève, et pour que les ouvriers continuent à recevoir un demi-salaire. Jusqu'à la fin du mois d'avril, la tactique adoptée par le syndicat s'applique sans incidents. Les ouvriers s'embauchent normalement la matinée où le travail est très actif et se font payer à midi. Le syndicat démasque les manœuvres employées par les patrons pour amener la grève complète, et affirme son intention de se mettre directement à la disposition du commerce pour toutes les manipulations : « en appliquant la journée de 9 heures, nous saurons montrer par nos chiffres livrés à la publicité que 9 heures de travail peuvent largement suffire » (14). Le 6 avril, à la Bourse du Travail, Griffuehles, secrétaire de la C.G.T., arrivé de Paris, félicite le syndicat de son attitude et approuve les dockers de ne pas employer l'arme de grève, de montrer de l'esprit de suite et de méthode : « Marseille vient d'accomplir un acte unique en France : dans aucune corporation on n'avait encore employé de pareilles conditions de luttes contre l'élément patronal ». Cette tactique embarrasse les entrepreneurs; elle gêne le travail, amène sans doute des retards dans les manipulations, mais pas assez cependant pour amener le monde commercial et maritime de Marseille, dont le mécontentement aggrave d'ordinaire la situation des dockers. Ceux-ci voudraient parvenir rapidement à une conclusion de cet état de choses, tant qu'il leur est encore favorable. Le 10 avril, une délégation de six membres est nommée pour tenter une nouvelle démarche auprès des pouvoirs

(14) *Le Petit Provençal*, 6 avril 1903.

publics et des entrepreneurs. Une entrevue a lieu le 11 avril; les patrons acceptent la journée de 9 heures mais en réduisant le salaire à 5,60 fr. La délégation, conduite par Manot, accepte cette condition, en emportant l'assurance des patrons de donner la préférence aux Français et de prévoir un commentaire de l'affiche rouge; mais l'assemblée des ouvriers refuse la réduction du salaire. Ils pensent la victoire possible, puisque 19 patrons ont consenti à la journée de 9 heures pour le même salaire. Les patrons vont faire un pas de plus dans la voie de la libéralité : l'heure sera payée 0,65 fr., la journée de 9 heures vaudra 5,85 fr. et elle est officiellement reconnue, comme l'est aussi le syndicat. Ces nouvelles conditions présentent des avantages certains pour les ouvriers, mais ceux-ci les repoussent une nouvelle fois.

Pendant tout le mois d'avril, les quais furent d'autant plus fréquentés le matin qu'ils étaient délaissés le soir. Par exemple, le 23 avril, l'embauchage fut le suivant : sur 4.508 ouvriers jugés nécessaires, 4.463 se présentèrent pour s'embaucher, le matin; le soir, sur les 2.665 nécessaires, les contremaîtres ne trouvèrent que 1.470 hommes. Les mêmes nombres se reproduisent tout au long du mois d'avril. Mais les risques de conflits augmentent entre les ouvriers grévistes et les ouvriers étrangers aux ports, les « renégats », les « chalumeaux », qui s'embauchent l'après-midi. Les premiers changements se manifestent le 27 avril; ils sont provoqués par le mot d'ordre que les entrepreneurs ont passé à leurs contremaîtres de n'embaucher que les ouvriers qui s'engageront à travailler pour la journée de 10 heures. Le lendemain, ils mettent cet ordre à exécution en refusant le travail à ceux qui, la veille, l'avaient quitté après la demi-journée. Ce jour-là fut la première journée de grève complète des dockers syndiqués : sur 4.400 travailleurs nécessaires, 1.675, pour la plupart étrangers à la corporation, se présentèrent à l'embauchage du matin. Le syndicat s'adresse aux commerçants de la ville pour les inviter à donner leurs travaux aux 24 entrepreneurs qui ont accepté la journée de 9 heures à 6 fr. : ce sont ceux des petites maisons, Compagnie espagnole, Compagnie havraise, alors que les « gros », entrepreneurs des grandes et anciennes compagnies, refusent énergiquement d'y adhérer, tels les Etablissements Savon des Docks et des Mûles, les chantiers Estier des Messageries maritimes et tous les petits entrepreneurs dépendant de la Compagnie des Docks. On prétend que

certain armateurs, poussés par les commerçants, ne sont pas décidés à les soutenir. Certains courtiers maritimes ayant des contrats avec les maisons importantes vont mettre en demeure les acconiers de leur livrer les marchandises dans les délais voulus. Tout cela ne peut que hâter la fin du conflit. Enfin, si les entrepreneurs s'obstinaient, « il y aurait à craindre que les dockers ne se départissent du calme dont ils ont fait preuve jusque-là » (15). La journée du 29 avril est décisive : le matin, tous les ouvriers syndiqués se présentent aux postes d'embauchage pour la demi-journée de travail et devant le refus des contremaîtres de les employer engagent une série d'incidents et de bagarres. A peine un millier d'ouvriers ont accès aux quais. Mais l'après-midi une détente se produit en raison de l'acceptation aux conditions des ouvriers de deux grands patrons, le directeur de la Compagnie Peninsular et celui des Transbordements maritimes. A partir de là, la cause des dockers est définitivement gagnée. Le 1^{er} mai on assiste à la reculade des entrepreneurs qui reprennent l'embauchage de la demi-journée. Très vite la situation se clarifie et s'ordonne : le 4 mai, Manot reçoit en vue de la discussion définitive l'accueil favorable des patrons. Le 5 mai, il est décidé que « le travail est régi par les dispositions de l'affiche rouge du 27 août 1900, étant entendu que par dérogation unique à ce contrat, les conditions de travail et de salaires seront les mêmes en été qu'en hiver, c'est-à-dire 9 heures à 6 fr. ». Ces conditions de travail sont arrêtées pour une durée de cinq ans. Un commentaire du contrat sera établi dans un délai de trois jours par une commission mixte de six patrons et six ouvriers, présidée par M. Magnan, ancien président du Tribunal de Commerce. En cas de conflit, l'ouvrier devra adresser par un représentant de son choix sa réclamation à son patron, et, en cas de désaccord, la question sera portée devant M. Magnan.

Le 6 mai le travail a repris. « Le conflit s'est bien terminé. Il ne reste du passé ni aigreur, ni amertume. C'est un résultat excellent. Il est dû à la sagesse et à l'énergie persistante des ouvriers autant qu'à la bonne volonté des patrons » (16).

(15) Rapport de police, A.D. M6 2045.

(16) *Le Petit Provençal*, 6 mai 1903.

III. - LES RÉSULTATS

La corporation des dockers s'est en quelques années complètement transformée : les trois grèves qu'ils ont entreprises, sur lesquelles deux furent une éclatante victoire, contribuèrent à ce changement. On sait combien ils étaient autrefois mal armés, mal organisés; il leur a suffi de se solidariser au cours de la première grève de 1900, pour déclencher ensuite une série de luttes très rapprochées dans le temps et obtenir en trois ans des conditions nettement meilleures. Ils travaillent à partir de 1903 neuf heures par jour; ils ne sont pas en retard, semble-t-il, sur les autres corporations ouvrières dont un grand nombre n'est pas encore parvenu à ce stade; ils ne sont plus qu'à une heure de la journée de huit heures, inscrite au programme des syndicats ouvriers et du parti socialiste. Ils supposent, rendus confiants par leurs tentatives heureuses, pouvoir prochainement le faire accepter de l'élément patronal. Par la grève de 1900 ils avaient augmenté d'un franc leur salaire quotidien; celui-ci n'ayant pas été réduit lors de la dernière grève en 1903, ils reçoivent maintenant 6 fr. pour une journée de 9 heures : salaire d'autant plus acceptable que l'on ne relève aucune montée des prix par rapport à la période précédente. Enfin un contrat extrêmement clair, explicite, avec la possibilité pour l'ouvrier comme pour le patron de recourir à un arbitrage en cas de contestation sur la mise en pratique des clauses du contrat. Malgré des améliorations certaines, il n'en reste pas moins que le problème de l'abondance de la main-d'œuvre n'est guère plus résolu qu'avant — l'extension du port n'étant pas une condition suffisante — et que l'ouvrier ne travaille pas, bien souvent, tous les jours de la semaine. Les patrons, d'autre part, ne feront pas preuve d'un empressement particulier pour appliquer le contenu du contrat et l'ouvrier illettré, même avec les soins vigilants d'un syndicat, éprouvera de grandes difficultés à passer par les voies juridiques d'un arbitrage. Pour obtenir ces avantages nouveaux, les ouvriers des ports ont mené des grèves qui n'ont plus rien de commun avec leurs premiers essais entre 1880 et 1890 : par leur durée d'abord, d'une moyenne d'un mois, par leur ampleur, rassemblant de 3.000 à 4.000 hommes, par leur organisation, grâce à un syndicat qui assumait toute la direction et les responsabilités, et enfin par leurs répercussions dans la vie de la cité.

Toute une partie de l'économie de Marseille a été ébranlée par l'ensemble des grèves que nous venons de signaler. En premier lieu les comptes rendus annuels de la Chambre de Commerce se font l'écho des secousses imprimées à la situation commerciale. Si le pessimisme de la Chambre de Commerce se renouvelle presque chaque année, au risque de paraître même un peu exagéré, alimenté par le régime douanier de 1892 et « l'accroissement incessant des impôts », il trouve à partir de 1900 un nouveau sujet d'inquiétude : la propagation des grèves. Celles-ci, « inspirées le plus souvent par l'esprit révolutionnaire bien plus que par des considérations économiques, troublent les conditions nécessaires du travail, détournent les capitaux de tout emploi industriel et les dirigent fatalement vers les placements à l'étranger » (17). Les trois grandes grèves du port de Marseille, des marins, des dockers, et des charretiers, en août 1900, ont eu de sérieuses répercussions sur l'activité maritime : le tonnage des navires a subi la perte suivante :

Août 1899.....	1.071.767 tx		Août 1900.....	942.429 tx
Septembre 1899.	1.020.232 tx		Septembre 1900.	1.001.370 tx

Cette situation se poursuit au cours des années suivantes malgré un léger redressement du trafic général du port. Le tonnage général des navires ainsi que le poids global des marchandises manutentionnées sur les quais continuent à progresser. En 1903, le mouvement effectif des marchandises est de 6.636.000 tonnes, s'étant accru de 750.000 tonnes sur l'année précédente. Cependant cette reprise évidente des affaires ne rassure pas entièrement la Chambre de Commerce : « Aux causes générales de déclin vient s'ajouter une nouvelle qui depuis quelques années présente une gravité de plus en plus grande pour la ville de Marseille. Ce sont les périodes troublées se reproduisant à des intervalles de plus en plus fréquents, des arrêts complets dans le travail des quais, immobilisant nos navires et condamnant au chômage nos industries, privées de leurs matières premières et voyant s'accumuler dans leurs magasins leurs produits fabriqués » (18).

(17) *Compte rendu de la Situation Industrielle et Commerciale, pour l'année 1900.*

(18) *Compte rendu de la Situation Industrielle et Commerciale, pour l'année 1903.*

Outre les perturbations que les grèves apportent dans les bilans et les statistiques de l'activité du port, elles font subir aussi des changements dans les opérations commerciales et les prix de la manutention. Après la grève d'août 1900, le service spécial maritime des Ponts et Chaussées communique au préfet un rapport détaillé sur les conséquences de la grève (19) : en raison de la multiplicité des opérations et de la complication des tarifs qui leur sont applicables, il est difficile d'évaluer le montant de l'aggravation économique. Cependant quelques renseignements ont pu être donnés par différentes compagnies : à la Compagnie des Docks qui a obtenu de l'administration supérieure de majorer provisoirement ses tarifs de 10 %, les charges annuelles qui en résulteront pour le commerce sont évaluées à 428.000 fr., ce qui, pour un trafic annuel d'environ 180.000 tonnes, représente 0,25 fr. par tonne. De même, la Compagnie des Messageries maritimes applique de nouvelles taxes aux marchandises fournies à l'embarquement par le commerce local. Les perceptions de ces nouvelles taxes sont évaluées à 100.000 fr. par an; avec un trafic de 35.000 tonnes on aboutit à une augmentation de 0,50 fr. par tonne. En définitive, les conséquences de la grève se traduisent par une augmentation des frais à la charge du commerçant dont la moyenne est comprise entre 0,25 et 0,50 fr. par tonne. Pour l'ensemble du trafic du port qui est d'environ 500.000 tonnes par an, cette augmentation s'élève en nombre rond à 1.800.000 fr.

Ces augmentations funestes au commerce marseillais vont amener un mécontentement général qui éclatera en 1901, contre la Compagnie des Docks. Celle-ci avait donc obtenu une majoration provisoire de 10 % qui courait du 10 septembre 1900 au 31 mars 1901; comme la Compagnie des Docks règle le tarif de tous les entrepreneurs de Marseille, ceux-ci eurent les mêmes avantages. Or, l'opinion marseillaise trouvait cette majoration exagérée et considérait que 3 % auraient suffi. En mars 1901, donnant comme prétexte la grève des dockers, elle « a l'audace de demander la prolongation de la majoration du 1^{er} avril au 31 mai 1901 » (20). C'est alors un tollé général dans les milieux commerçants et industriels, à la Société pour la Défense du Commerce et de l'Industrie,

(19) A.D. M6 2042.

(20) *Le Petit Provençal*, 30 mars 1901.

à la Chambre de Commerce, à la Mairie et dans la presse socialiste au nom des ouvriers. Tout le monde prétend que, ne se préoccupant que de leurs intérêts personnels, les chefs de la Compagnie ont sacrifié les intérêts généraux du commerce pour prolonger la crise, dans l'espoir d'obtenir les 10 % d'augmentation. Il aurait été facile aux Docks de conserver, en les logeant au besoin dans les hangars, une partie de leurs ouvriers; au contraire les Docks ont renvoyé ceux qui voulaient travailler sous prétexte qu'ils n'étaient pas assez nombreux pour les besoins du service. Ils ont refusé aussi les ouvriers embauchés directement par les commerçants. Dans l'ensemble on considère la Compagnie comme première responsable de la grève; elle en serait le promoteur, car la grève ne devait éclater qu'au 1^{er} avril; mais elle avait un intérêt supérieur à hâter le mouvement avant le 1^{er} avril afin de forcer la main au gouvernement pour faire prolonger l'augmentation des tarifs qui étaient en vigueur à titre d'essai jusqu'au 31 mars. C'est pourquoi la grève éclata un mois avant cette échéance. Toute une partie de la cité coalise ses efforts contre la Compagnie : les protestations du commerce local se multiplièrent; prenant la tête du mouvement, la Chambre de Commerce envoie, le 1^{er} avril, un télégramme à Millebrand, disant qu'elle est fermement opposée à la prolongation du tarif. De son côté, le Conseil municipal, « considérant que la demande de renouvellement faite par la Compagnie des Docks laisse place à toutes les suppositions, exprime le vœu que le gouvernement fasse procéder à une enquête ayant pour but d'établir la responsabilité des grèves actuelles » (21).

Malgré des appuis dans la haute finance, et la solidarité des entrepreneurs, la Compagnie des Docks voit sa demande rejetée. L'enquête menée contre elle a mis en lumière les bénéfices importants des entrepreneurs grâce aux taxes élevées sur les tarifs des manipulations. « Les privilèges concédés par l'Empire à la Compagnie des Docks ont bouleversé complètement les anciennes traditions du commerce local ainsi que les données de la main-d'œuvre... Le monopole des Docks avait brisé toute organisation. Il a fallu la fondation des syndicats pour lutter contre une exploitation qui détruisait la vieille formule de nos pères : le travail libre sur les

(21) *Le Petit Provençal*, 3 avril 1901.

quais libres » (22). L'opposition du monde ouvrier au monopole va se traduire par un désir de transformer les cadres économiques du port.

Pour les ouvriers, les entrepreneurs sont, entre les commerçants et les compagnies maritimes, des intermédiaires inutiles. En liaison avec leur opposition au monopole des Docks, le syndicat ouvrier forme le projet de créer « une Société corporative de Travail » entre tous les ouvriers des ports, qui traiterait directement avec les compagnies de navigation et les commerçants ou industriels. Les objections que l'on pourrait faire tombent d'elles-mêmes, d'après le *Petit Provençal*, puisque « certains négociants seraient disposés à une aide pécuniaire, le matériel serait loué à la Chambre de Commerce, comme le font les entrepreneurs; les quais pourraient facilement rester libres : les compagnies n'ont aucun lien d'obligation avec les entrepreneurs, et le monopole des Docks laisse en principe la faculté au commerce d'effectuer lui-même ses travaux; la concession des Docks pourrait même être rachetée par le gouvernement, selon le cahier des charges annexé aux conventions de 1856 ».

Le projet du syndicat de constituer une coopérative ne reçoit aucune faveur auprès des Compagnies de navigation. Celles-ci ne peuvent traiter directement avec les ouvriers en raison de leur contrats avec divers entrepreneurs. Des entrepreneurs indépendants ou concurrents entre eux leur présentent plus de garantie qu'une coopérative unique, subordonnée à la discipline syndicale, qui constituerait un monopole redoutable de la main-d'œuvre. De plus il y a une étroite solidarité d'intérêts qui lie la Compagnie des Messageries maritimes aux entrepreneurs Estier non seulement en raison d'un contrat existant, mais parce que ceux-ci sont d'importants actionnaires de la Compagnie dont le personnel dirigeant leur aurait des obligations : « Jusqu'ici les armateurs se solidarisent avec les acconiers, en annonçant le désarmement de leurs bateaux. Le Syndicat international n'a pas choisi la bonne voie pour réaliser ses projets de Société Coopérative » (23).

(22) *Le Petit Provençal*, 22 mars 1901.

(23) Lettre du Préfet au Président du Conseil, 4 mars 1901. A.D. M6 2042.

Ces bouleversements du monde économique de Marseille étaient provoqués par l'inquiétude de tous devant l'arrêt à peu près général des opérations habituelles. Ils ne se prolongèrent pas, une fois la reprise du travail effectuée. C'est pourquoi la grève de 1903 qui ne fut qu'un demi-chômage des ouvriers, n'apporta pas de perturbations importantes des affaires commerciales et ne remit pas en question tout le système économique du port.

**

L'organisation syndicale fit au cours des trois grèves des progrès décisifs. La grève de 1900 fut menée en dehors d'elle, puisque les syndicats avaient cessé depuis longtemps de jouer un rôle influent; mais, grâce à la propagande socialiste, « l'entente fut absolue entre ouvriers français et italiens jadis rivaux » (24). Cette entente avait été préparée par le groupe socialiste italien, dirigé par Campolonghi, appuyé par les députés italiens, De Felice et Morgari. La réussite de la grève ne les dissocia pas, rendit aux ouvriers la confiance dans une action de masse et les amena à créer un nouveau syndicat. Il est définitivement constitué à la fin de l'année sous le titre de Syndicat international des ouvriers des ports. En réalité, les élus socialistes ont conseillé la création de trois syndicats distincts pour les trois sections du port, Vieux-Port - Joliette, Docks, Môles, auxquels s'ajoutera l'année suivante le Syndicat international des Céréales; chacun d'eux est indépendant, mais les mesures concernant toute la corporation doivent, après avoir été discutées au sein de chaque organisme, être sanctionnées par une assemblée générale. Ce principe permet d'avoir sur les quais une plus grande influence. Dès sa création, le Syndicat international manifeste son importance sous la direction d'Autheman. Très vite maître des quais, il s'occupe de faire respecter par les patrons le nouveau contrat, et leur impose de n'embaucher que des ouvriers syndiqués possédant le livret du Syndicat international. La lutte sur les quais n'est plus entre Français et Italiens, mais entre syndiqués et non-syndiqués. Pour obtenir l'assurance de travailler et le respect patronal de l'affiche rouge, les ouvriers viennent grossir les rangs du Syndicat. En février 1901, le Syndicat international compte 3.200

(24) Rapport de police de mars 1901. A.D. M6 2042.

ouvriers et, en avril, 5.000 (25). La force active du Syndicat est représentée par l'élément italien. Les socialistes italiens de Marseille engagent vivement leurs compatriotes à faire cause commune avec les Français et à entrer au syndicat. Même les nombreux Italiens qui sont réfractaires aux doctrines socialistes se font inscrire pour être assurés de travailler. C'est ce qui explique que le Consulat général d'Italie ait poussé l'entrée de ses nationaux dans le syndicat. D'après les renseignements, la proportion des Italiens serait inférieure à 50 % pour les première et troisième zones et atteindrait la moitié pour la seconde. C'est grâce à eux que l'organisation syndicale put être menée à bonne fin.

La prépondérance des Italiens dans le syndicat fournit aux patrons l'argument de leur riposte. « Après avoir employé les ouvriers italiens à faire la division de la corporation, ils veulent maintenant que l'accord est fait, employer une partie des Français pour le détruire » (26). A cet effet, ils encouragent la renaissance du Syndicat français qui fut inexistant lors de la première grève. Au début de 1901, il reprend de l'extension et compte 350 adhérents. C'est fort peu en comparaison du Syndicat international, mais ce nombre augmentera, car les ouvriers qui ne trouvent pas d'embau-chage, le mettent sur le compte des Italiens et se détournent peu à peu du Syndicat international. Avec le syndicat français, les patrons s'appuient sur le Syndicat des Contremaîtres. Mais pendant les premiers mois de 1901, les patrons, soit par peur, soit par tactique, font bon accueil aux réclamations du Syndicat international. Celui-ci reste une force puissante et ne cache pas dès le début de l'année son désir de préparer la grève pour le 1^{er} avril, en vue de la journée de huit heures, et de la création d'une puissante coopérative. La lutte contre les internationaux s'annonçait à peu près certaine : elle sera soutenue en sous-main par les patrons et les hommes politiques en raison des prochaines élections.

La grève dans ces conditions aurait difficilement pu aboutir. Obligé de se solidariser avec les grévistes, le Syndicat français ne donna son accord qu'à une partie des revendications. Très vite, il accepta les conditions des patrons pour reprendre le travail, et avec

(25) A.D. M14 939.

(26) A.D. M6 2042.

leur appui, il intensifia sa propagande contre le Syndicat international : il lui reprochait en particulier d'accaparer tout le travail des quais et d'être trop occupé de politique. Ces luttes syndicales amenèrent l'échec de la grève et le déclin du Syndicat international. Le principal meneur italien Campolunghi fut expulsé en avril 1901. Les bureaux des trois sections syndicales tentèrent de regrouper les ouvriers, sans y parvenir. Le 11 avril, par exemple, les ouvriers de la première zone sont convoqués : 150 seulement répondent à cet appel. Malgré les exhortations des dirigeants à ne pas se laisser aller au découragement et l'appui des socialistes de Marseille qui organisent des conférences ouvrières, l'organisation du Syndicat international reste défectueuse. La cause première de l'impossibilité du Syndicat à se reconstituer provient du discrédit jeté sur ses chefs. Des rivalités personnelles, difficiles à préciser, et une mauvaise gestion des fonds de la grève font déposer une plainte auprès du Procureur de la République contre les dirigeants Rey et Manot. Ceux-ci sont condamnés à un mois de prison. Jusqu'à la fin de l'année « le découragement et la désorganisation sont complets dans la corporation » (27).

En 1902, Rey reprend son activité syndicale auprès des ouvriers des quais et insuffle une nouvelle vitalité au Syndicat international. A nouveau les patrons font droit à ses réclamations et autorisent leurs contremaitres à n'embaucher que les ouvriers syndiqués. Cette attitude est, dit-on, dictée par la crainte de conflits graves que leur inspire le Syndicat, et pour éviter la grève générale qui se prépare pour le mois d'avril. Mais l'unanimité est loin d'être faite sur les quais entre les ouvriers. Leur mécontentement est dû à la difficulté qu'ils éprouvent à se faire embaucher, lorsqu'ils ne sont pas syndiqués, ou à se faire admettre même au Syndicat; il leur faut justifier une présence de deux ans sur les quais et payer des cotisations pour le temps écoulé depuis sa fondation (28). C'est grâce à une ingérence venue de l'extérieur que le syndicalisme de Marseille fit l'unité des ports.

En avril 1902, le secrétaire de la Fédération nationale des ouvriers des ports et docks écrit au Syndicat de Marseille de ne pas déclencher une grève qui entrerait dans le jeu des patrons; il

(27) A.D. M6 2037.

(28) A.D. M6 2037.

lui recommande d'attendre pour prendre une décision l'ouverture du Congrès national qui se tiendra à Marseille, les 23, 24, 25 mai 1902. Les ports du Nord (Dunkerque, Le Havre) dont on s'accorde à reconnaître que les ouvriers sont plus disciplinés et plus homogènes, ont abouti déjà à d'importantes réussites comme la journée de huit heures; leurs délégués, par leur valeur personnelle et leur énergie, apportent au syndicalisme marseillais une vigueur nouvelle et le Congrès va donner le jour à un syndicat rénové, régénéré, possédant une force, une cohésion, une étendue jusque-là inconnues. Il prend la décision d'unir tous les syndicats du port; dans son ordre du jour, il déclare : « Les délégués du Congrès, réunis en assemblée générale et dans un but de solidarité, ont voté à l'unanimité la formation d'un seul et unique syndicat des ouvriers des ports et docks de Marseille ». Ce syndicat prend le titre de Chambre syndicale des ouvriers des Ports, Docks et Parties similaires; elle comprend 14 sections et nomme secrétaire, Manot. Cette création veut rassembler tous les syndicats et rassurer tout une partie des ouvriers, irritée contre la main-d'œuvre étrangère, en limitant l'entrée des étrangers qui ne sont admis qu'à la condition d'avoir assuré une présence deux ans sur les quais et de fournir un certificat d'immatriculation. Le Syndicat international avait fait trop de mécontents; la Chambre syndicale veut les ramener sous la même bannière syndicale. Elle adhère aussitôt à l'Union des Chambres syndicales ouvrières des Bouches-du-Rhône, publie un journal, *L'Ouvrier des Ports*, possède une bibliothèque, des caisses de secours et de chômage. Les syndicats dits « jaunes » font maintenant piètre figure; le Syndicat français a été englobé dans le nouveau Syndicat. En septembre 1902 se crée cependant une Chambre syndicale des ouvriers libres des ports, dans le but d'une entente entre le capital et le travail, mais il resta sans influence dans la grève de 1903 qui fut la victoire de la Chambre syndicale des ouvriers des ports, docks et parties similaires.

Cette grève fut sagement préparée par le syndicat, qui possède en la personne de Manot un organisateur de mérite. Intelligent et modéré, il fait observer, comme ses prédécesseurs, les clauses de l'affiche rouge et favorise l'embauchage des syndiqués. Mais surtout il est l'auteur du référendum organisé sur les quais, avec toutes les garanties nécessaires. Une fois la grève déclarée, il en assura la bonne marche; comme il avait acquis un grand ascendant

sur les ouvriers et gagné leur confiance en s'affranchissant de la tutelle des politiciens, il sut calmer leurs excitations et se faire obéir. Son esprit de mesure, son désir de conciliation (il fut assez long avant de décider la grève à mi-temps), forcèrent l'estime des patrons eux-mêmes. Grâce à sa valeur, et parce qu'il trouvait un appui ferme au sein d'un syndicat nombreux et uni pour un temps, il tira parti de la grève de 1903 et ajouta quelques améliorations aux conditions de travail des dockers.

★★

Manot en 1903 voulut rejeter toute ingérence politique de la grève; mais il est facile, pour les précédentes, de suivre l'action du parti socialiste. Avant d'accuser les manœuvres de la politique locale, la presse conservatrice rejette en bloc sur un gouvernement socialiste l'accroissement général des grèves : « A mesure que le socialisme pénétrera dans les conseils du gouvernement, les grèves deviendront fréquentes et impérieuses... Nous sommes en face d'une évolution particulière du parti ouvrier dans une des phases de la lutte des classes. Il s'agit d'un mot d'ordre pour faire naître de tous les côtés les conflits actuels... » (29). Le rôle d'un gouvernement à tendances démocratiques n'a sur les grèves des dockers de Marseille qu'une influence très générale. Plus importante pour elles est l'action du parti socialiste de la ville. Lors de la grève de 1900, pour donner plus de force et de cohésion à la masse ouvrière des ports, les socialistes marseillais ont sans doute favorisé le mouvement de rapprochement franco-italien en soutenant le réfugié politique Campolunghi. Le plus décidé à cette alliance fut Autheman, le promoteur du Syndicat international. Socialiste révolutionnaire, guesdiste militant, il mena sur les quais une véritable dictature. Il avait tout un programme social et économique; c'est lui qui lança l'idée d'une Société Coopérative et pour arriver à ce but il pensait organiser la grève de 1901 en posant de telles conditions que les patrons ne pussent les accepter, ce qui amènerait les Compagnies à s'adresser directement aux ouvriers. Ce projet, nous l'avons vu échouer. Mais le plan d'Autheman avait aussi une orientation politique, comme nous l'apprend un rapport de police de mars 1901. Autheman était en relation directe avec Guesde, venu lui-

(29) *Le Sémaphore*, 30 août 1900.

même à Marseille, le 14 février 1901. Il conseille au dirigeant marseillais, déjà décidé à la grève, de la faire coïncider avec celle des mines et des chemins de fer. La grève générale pour la France ayant été déclarée le 24 février, le 25 Autheman provoquait un incident aux chantiers Estier qui s'arrangea et quelques jours plus tard, la grève éclatait, sans attendre le 1^{er} avril comme il avait été auparavant prévu. Autheman avait en effet suivi l'impulsion de Guesde et donné à la grève un double but politique : empêcher le voyage du président de la république et servir l'opposition de Guesde à Millerand, en créant des difficultés au gouvernement. Croyant la grève générale sûre, il a lancé la grève des quais pour obéir au mot d'ordre de Guesde; s'étant trompé, il ne put revenir en arrière, mais il perdit son assurance et la grève échoua (30).

Alors que les journaux conservateurs accusent le gouvernement de propager les grèves, celles-ci, semble-t-il, seraient faites contre lui. Les syndicats du port s'élèvent en effet, après la grève de 1901, contre un gouvernement qui a su habilement « semer la division dans le parti socialiste et créer des syndicats jaunes ». Le ministre Millerand est l'objet des plus vives critiques; les journaux socialistes blâment « son abandon, sa défection ». En effet, « en prenant fait et cause pour la grève, il aurait été obligé d'abandonner le ministère du Commerce... Ministre avant tout, socialiste ensuite, Millerand s'est effacé derrière Waldeck-Rousseau et les délégués socialistes montés à Paris ont dû se demander s'il y avait dans ce ministère un seul socialiste » (31).

La grève de 1901 prend place dans la campagne socialiste vigoureusement menée en haut lieu par Jaurès en vue de faire aboutir la journée des huit heures. A Marseille, le parti socialiste, le maire, la presse, l'Union des Chambres syndicales, appuient cette revendication. « Dans les corps de métiers où la dépense musculaire se poursuit sans relâche, la longueur de la journée de travail n'a pas pour corollaire un rendement supérieur. Un ouvrier mineur comme un ouvrier des ports rendrait une somme de travail égale, en huit heures, à dix. Certaines expériences ont été concluantes. M. le Ministre a donné l'exemple, en réduisant dans les ateliers

(30) A.D. M6 2042.

(31) *Le Sémaphore*, 26 mars 1901.

placés sous son autorité la journée de travail, ce qui a donné des résultats favorables. » (32) Flaissières et Cadenat espèrent que devant le mécontentement croissant du commerce à cause de la longueur du conflit, les patrons accepteraient une discussion sur ce sujet. La journée de huit heures serait une grande victoire pour les syndicats et les socialistes de Marseille et ils essaient d'amener les autres syndicats à la grève générale. « Les chefs socialistes et Flaissières craignent de voir se terminer la grève sans concession, ce qui pourrait être préjudiciable à leurs intérêts politiques; ils veulent donc élargir le conflit. » (33) La grève générale n'a que partiellement réussi et à la réunion de la Fédération socialiste des Bouches-du-Rhône, le 24 mars, on conclut que le moment n'est pas encore venu de faire aboutir les revendications par la force. Seul, Autheman et une poignée d'anarchistes sont partisans de la force; le dirigeant syndicaliste déclare : « Pour que la corporation ait gain de cause, il faut en présence de l'attitude des patrons que nous employons les moyens extrêmes, c'est-à-dire la violence contre quiconque se fera l'esclave du patronat... Si nous perdons cette cause, le parti socialiste est perdu à Marseille et toutes les revendications ouvrières seront ainsi reculées d'au moins vingt ans » (34).

A la Chambre des Députés, la grève de 1901, avec celles de Montceau-les-Mines, de Saint-Eloi, de Saône-et-Loire, donna lieu à quelques débats animés. Le 9 mars, le député de droite des Bouches-du-Rhône, Thierry, accusa le ministère dans l'intention de le faire tomber, comme l'espéraient le centre méliniste, la droite et les nationalistes. Ce député blâma les instructions données par Millebrand aux inspecteurs du Travail qui leur recommandaient de s'adresser non seulement aux patrons, mais aussi aux Bourses du Travail et aux syndicats; il dénonça l'internationalisme néfaste en citant comme exemple « les vingt mille Italiens travaillant à Marseille ». Aux attaques de la droite le gouvernement et la gauche répondent en comparant le nombre des grèves en France avec celui plus élevé des grèves d'Angleterre et d'Allemagne; ils minimisent les responsabilités ouvrières pour rejeter les causes des grèves sur l'incapacité patronale et les mesures protectionnistes prises sous le ministère Méline.

(32) *Le Petit Provençal*, 1^{er} mars 1901.

(33) A.D. M6 2042.

(34) Rapport de police, 14 mars 1901. A.D. M6 2042.

Les deux premières grèves avaient soulevé les passions politiques. La grève de 1903, dirigée par Manot, se limita à un simple conflit social et évita d'y mêler des hommes et des partis politiques. Ce fut à cet égard une réussite.

**

Ces trois grèves eurent des échos jusque dans la presse parisienne et à la Chambre des Députés. A plus forte raison provoquèrent-elles des réactions importantes à Marseille de la part des pouvoirs publics et de l'opinion.

Flaissières, maire de Marseille, socialiste militant, ne se départit jamais de son attitude favorable aux ouvriers, mais ses fonctions l'obligeaient à rechercher au plus vite des solutions de compromis. A propos de la grève de 1900, il écrit au commissaire de police : « J'entends que les ouvriers grévistes soient respectés dans leur liberté de demeurer en grève et en aucune façon leur attitude de chômeurs pacifiques ne devra être de la part de vos gardiens de la paix, l'occasion d'observations ou de réflexions désobligeantes ». En même temps, il s'entremet auprès des patrons pour hâter la fin de la grève, tandis que dans ses discours publics il ne cesse d'inciter les ouvriers au plus grand calme. Nous avons vu qu'il a été le principal artisan de la victoire ouvrière et de l'établissement du contrat de l'affiche rouge. Cette attitude lui fut vivement reprochée : « Tenu à l'écart dans les pourparlers sur la grève des chauffeurs et des matelots, il ne veut pas l'être encore pour ceux des dockers. Il veut prouver à ces derniers que l'intégrité de leurs revendications devait leur être allouée lorsqu'il se faisait l'arbitre d'une grève... Sa démarche de ne pas faire appel à la troupe est critiquable. Il a ouvertement pris parti; avant de songer à sa ville, il songe à ses intérêts politiques... » (35). Le maire reprit la même activité et fut animé du même désir de faire aboutir les revendications ouvrières en 1901. A plusieurs reprises, il tenta d'amener Waldeck-Rousseau à imposer une solution dans un sens favorable aux ouvriers, mais ses efforts n'obtinrent aucune faveur de la part du gouvernement. Celui-ci au contraire donna son accord aux représentants du haut patronat marseillais, venus tout spéciale-

(35) *Le Sémaphore*, 29 août 1900.

ment à Paris, tels que Fraissinet, H. Estier, N. Savon. La solution du conflit fut un échec pour les ouvriers et par contrecoup une diminution du crédit du maire qui vit s'accroître le nombre de ses adversaires.

Tout en conservant une attitude prudente et modérée, la Chambre de Commerce prend beaucoup plus qu'autrefois une position hostile aux grèves. Elle est solidaire de l'élément patronal et lui apporte son concours. En 1900, le président Féraud représente les patrons aux réunions avec les ouvriers. En 1901, il part à Paris auprès du ministre du Commerce et de l'Industrie, Millerand, « pour le mettre le plus promptement possible au courant d'un état de choses préjudiciable aux intérêts de Marseille » (36). Toutefois, il refuse de remplir des fonctions trop précises : en mars 1901, il rejette la demande du maire, de convoquer, sur les vœux émis par les dockers, des membres de la Chambre de Commerce, du Tribunal de Commerce, de la Société pour la Défense du Commerce et de l'Industrie, des corps élus. « Je n'ai pas le droit ni la qualité de convoquer une semblable réunion... En ce qui concerne notamment la Chambre de Commerce, je ne saurai l'inviter à délibérer sur d'autres conditions que celles prescrites par la loi » (37).

Quant à l'opinion de la majeure partie de la population influente de Marseille, représentée par les milieux du port, du commerce et des grandes industries, elle réagit avec force dès l'ouverture d'une grève. Ses critiques sont d'ordre politique et économique. Par son porte-parole, *le Sémaphore*, la grève lui permet de lancer une campagne anti-gouvernementale. Dès 1900 le journal liait le nombre croissant des grèves avec l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement à tendance socialiste. Il l'accuse de favoriser la classe ouvrière en dehors de toute frontière. « Il faut que la solidarité franchisse les frontières; par ce moyen, les socialistes prévoient que croulera la société bourgeoise... Derrière ce mouvement, il y a l'internationalisme, comme il le fut derrière la terrible affaire. On nous a ruinés moralement avec Dreyfus; on nous ruine matériellement avec le mouvement actuel tel que le laisse le gouvernement » (38). En 1901, la grève coïncide avec le projet de Millerand

(36) Délibérations de la Chambre de Commerce, année 1901.

(37) Copies de lettres diverses de la Chambre de Commerce, lettre du 27 mars 1901.

(38) *Le Sémaphore*, 20 août 1900.

sur l'organisation des Conseils de travail dans les usines et sur l'élargissement des pouvoirs des syndicats : « Grâce au gouvernement de Millerand, nous verrons peu à peu l'idéal collectiviste se réaliser et le moment ne semble pas éloigné où l'on ne trouvera plus de patrons en France pour faire travailler » (39). Enfin en 1903, la situation sociale s'est aggravée avec le ministère Combes : « Qu'à ce ministère de divisions et de haines succède un ministère Ribot, libéral, tolérant, et l'on verra la confiance renaître et les affaires reprendre » (40).

« Cette odieuse complicité des pouvoirs publics » amène la ruine de Marseille. Comme autrefois la crainte du déclin de Marseille au profit de sa principale rivale, Gênes, emplit les colonnes du *Sémaphore*. En 1900, il écrit : « Marseille a peu lutté jusqu'ici contre Gênes, malgré le percement du Saint-Gothard. Mais quand le Simplon sera percé, que deviendra notre ville ? » (41). Le port de Gênes est de plus en plus florissant, les rédacteurs du journal *la République* ont remarqué la prospérité de la ville et en pleine crise des ports, en 1901, *le Sémaphore* apporte des statistiques qui le prouvent et ajoute que « beaucoup de marchandises sont entrées en France par Modane ou par la Suisse. En revanche, peu de navires ont quitté Gênes pour Marseille. Ceci prouve que la ligne du Saint-Gothard, malgré la cherté de ses tarifs, tente plus l'Europe centrale que nos lignes de chemin de fer » (42). Enfin, en 1903, la grève des dockers met en lumière un pessimisme accru dans les milieux commerçants, provoqué par la nouvelle concurrence allemande : « Pendant ce temps, sur le terrain commercial et industriel comme sur d'autres, l'Allemagne prend la place de la France. Qu'importe à nos jacobins ! »

Cette période se termine par une victoire ouvrière qui ne laisse pas insensible la bourgeoisie marseillaise; assaillie par de nombreuses difficultés, elle semble décidée à refuser désormais toute concession aux dockers et à lutter pied à pied avec eux.

M^{me} LARTIGUE,
née Mireille VECCHIE.

(39) *Le Sémaphore*, 2 mars 1901.

(40) *Le Sémaphore*, 28 mars 1903.

(41) *Le Sémaphore*, 30 août 1900.

(42) *Le Sémaphore*, 17 avril 1901.