

ACADEMIE DES SCIENCES, BELLES-LETTRES ET ARTS DE SAVOIE

Communication de M. Pierre Geneletti, *président de l'Académie*

Mercredi 18 février 2026

Une grève au chantier du tunnel du Fréjus en 1862 : conséquences sociales et diplomatiques.

Le 4 septembre 1862, le brigadier Sonect, commandant la brigade de gendarmerie de Modane écrivait au chef d'escadron commandant la gendarmerie de la Savoie à Chambéry :

Mon Commandant

J'ai l'honneur de vous rendre compte qu'aujourd'hui à sept heures du matin, un attroupement composé d'environ quatre-vingts personnes, tous ouvriers tailleurs de pierres ou manœuvres travaillant à la carrière de Loutra(z), commune de Modane, pour le compte de l'administration de la percée des Alpes, s'est présenté devant notre caserne afin de porter plainte. [...] Voyant que tous ces ouvriers étaient tous bien résolus à faire grève, je me suis mis au milieu d'eux et leur ait enjoint avec douceur à se retirer tranquillement chacun chez soi, leur promettant qu'une solution serait rapidement apportée à leur revendication. Alors sur notre considération tout l'attroupement s'est retiré tranquillement et sans qu'il y ait le moindre accident à déplorer. Le procès-verbal que je dresserai donnera des renseignements plus compliqués tant sur les faits que sur les auteurs des causes de cet attroupement¹.

L'évènement, la grève, s'était produit dans une carrière chargée d'approvisionner le chantier du tunnel ferroviaire en pierres de taille :

Au-delà de la zone en cours d'élargissement s'étendait la section *ad opera finita* où l'on pouvait suivre, rebroussant jusqu'à l'ouverture du tunnel, les divers stades de finition de l'œuvre amorcée par les perforatrices pneumatiques. Des légions de maçons, accrochés sur toute la périphérie du souterrain, bâtissaient des murailles énormes qui résistent à la pression des terres. [...] Le souterrain était murillé sur toute sa longueur. Du côté de Modane, la voûte est en plein cintre, avec revêtement de pierres de taille. Tous les matériaux viennent de l'extérieur².

Ce qui pourrait passer, vu sa brièveté et l'absence apparente de conséquences, pour un évènement anodin, allait se révéler être une affaire importante, aussi bien sur le plan social que diplomatique, dans une période marquée par une double transition : transition de souveraineté entre Piémont-Sardaigne et France à l'issue du Rattachement et changement à l'égard du monde ouvrier sous l'influence de la « question sociale ». Le droit de grève est toujours interdit en France depuis 1791 :

Sera puni d'emprisonnement de six jours à trois ans et d'une amende de 16 à 3000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque, à l'aide de violences, voies de fait, manœuvres

¹ Archives départementales de Savoie (A.D.S.), série 9M2/8

² Albert DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, Paris, Hermann et Cie éditeur, 1952, p. 98.

frauduleuses, sera amené ou maintenu, tenté d'amener ou maintenir une cessation concertée du travail, dans le but de forcer la hausse ou la baisse des salaires ou de porter atteinte au libre exercice de l'industrie ou du travail³.

I) Historiographie et sources

Pour réaliser ce travail, nous nous appuyerons sur :

Des documents issus de la série 9M des Archives départementales de Savoie.

Les travaux d'auteurs sur l'histoire du percement du tunnel des Alpes dit « du Fréjus ».

Les monographies sur les communes de Modane et des Fourneaux.

Les journaux de l'époque : Courrier des Alpes, la Gazette de Savoie, le Moniteur Universel.

Les travaux d'auteurs et d'auteures sur l'histoire des grèves et mouvements sociaux en France, Michelle Perrot, Michel Pigenet et Danielle Tartakowsky.

II) Le contexte autour du tunnel

Le projet soumis en 1810 au roi Charles-Albert par un officier des douanes sardes, Joseph-François Médail, de tunnel ferroviaire⁴ entre la vallée de la Doire Ripaire à Bardonnèche et la vallée de l'Arc à Modane, soutenu par le comte de Cavour, ministre et « véritable animateur d'un royaume sarde qu'il avait décidé de développer, tout en le transformant en royaume d'Italie », voyait enfin le jour⁵.

Cavour, fervent partisan du chemin de fer qui écrivait en 1846 :

Le gouvernement sarde veut rattacher la Savoie au Piémont par un chemin de fer qui, perçant les Alpes près de leur base, passerait à peu de distance du col du Mont-Cenis, célèbre déjà par la route qu'on signale encore comme une des merveilles du règne de Napoléon. Cet admirable projet a été mis à l'étude, et s'il ne s'élève pas d'insurmontables difficultés, que, jusqu'à présent, les hommes de l'art les plus compétents ne paraissent pas prévoir, nous ne tarderons pas à en voir entreprendre l'exécution. Le chemin de fer de Turin à Chambéry, à travers les plus hautes montagnes de l'Europe, sera le chef d'œuvre de l'industrie moderne ; ce sera le plus beau triomphe de la vapeur, le complément de sa gloire ; après avoir dompté les fleuves les plus rapides et les flots orageux de l'océan, il ne lui reste plus qu'à venir à bout des neiges éternelles et des glaciers qui s'élèvent entre les peuples divers comme d'infranchissables barrières. Ce chemin sera une des merveilles du monde⁶.

Le 15 août 1857, la Chambre des députés de Turin votait la loi autorisant le Gouvernement à construire une voie ferrée entre Suse et Modane. Le 31 août suivant, le roi Victor-Emmanuel II et le prince Napoléon-Jérôme Bonaparte, délégué par son cousin Napoléon III, pour représenter la France⁷, inauguraient les travaux en faisant éclater au moyen d'un fil électrique, les deux premières

³ Article 414 de la loi Chapelier du 14 juin 1791.

⁴ Le tunnel est désigné dans la littérature sous les appellations, tunnel du Fréjus, tunnel des Alpes ou tunnel du Mont-Cenis « parce qu'il remplace la route qui franchit ce dernier col ». SERAPHIN COLOMBET, Émile WAILLIEZ, *Monographie de Fourneaux et de Modane-Gare*, op. cit., p. 38-39.

⁵ Henri CHAMUSSY, Bernard JANIN, « Le centenaire du tunnel du Fréjus », Grenoble, Revue de Géographie alpine, p. 513. https://www.persee.fr/doc/rga_0035_1121_1972_num_60_3_1284

⁶ Camille Benito CAVOUR, « Des chemins de fer en Italie », Paris, imprimerie Plon, 1846, extrait de la Revue Nouvelle de 1846, p. 13.

⁷ Albert DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, op. cit., p. 67.

mines profondes, l'une de 7m,50 et l'autre de 4 mètres⁸. La présence d'un représentant de l'État français alors que la Savoie est toujours partie intégrante du royaume de Piémont-Sardaigne peut surprendre. Elle s'explique par le fait que la liaison transalpine ouvre des perspectives d'échanges accrus entre les deux versants des Alpes, et par le fait que cela permettait à Cavour d'associer symboliquement le percement des Alpes et la jonction des voies ferrées savoyardes au réseau français : le premier bloc de rocher arraché aux flancs des Alpes fournira la première pierre du pont de Culoz⁹.

Mais l'éclat des cérémonies ne permettait pas d'oublier que tout restait à faire sur ce chantier d'une taille gigantesque pour l'époque. Il fallait organiser l'arrivée et les conditions de vie et de travail d'une armée de travailleurs venus de tous horizons.

Quand nous sommes venus dans ce pays, la population de Modane était d'environ 1 000 âmes et celle des Fourneaux de 180. Aujourd'hui, aux Fourneaux on compte 2 000 habitants, et à Modane 1 500¹⁰.

Les opérations géodésiques entreprises sur les deux versants n'étant pas terminées, les travaux restaient au point mort jusqu'au printemps 1858. Ils démarraient alors en faisant des trous de mine à la main, des deux côtés de la montagne, ce qui expliquait une progression très lente : 10, 80 mètres en 1857, 201, 95 m en 1858, 132 m en 1859, du côté de Modane¹¹.

Le rattachement de la Savoie et du comté de Nice à la France n'a pas été la suite d'une guerre de conquête, mais le résultat de la volonté des parties contractantes et du consentement des populations. Mais la nouvelle « mère-patrie » et la province annexée se connaissaient mal¹². Il fallait mettre en place une administration nouvelle, considérée dans son ensemble comme un tout, de la législation aux services chargés de l'appliquer et au personnel qui la compose¹³, dont les Ponts et Chaussées étaient une illustration. L'action de cette administration, son activité et son efficacité, étaient les arguments les plus employés par le Second Empire pour essayer de combler les vœux de la province devenue française. Le réseau ne comportait que 587 km de routes au revêtement souvent défectueux, soixante communes étaient encore enclavées. La mise à niveau semblait un immense chantier et il paraissait contradictoire de faire adhérer à un chantier dont on ne croyait pas à la réussite, les nombreux détracteurs qui existaient parmi le corps tout puissant des Ponts et Chaussées français¹⁴ qui « donnait à l'invention des perforatrices à peu près la même place que la recherche du mouvement perpétuel¹⁵ ».

⁸ Séraphin COLOMBET, Émile WAILLIEZ, *Monographie de Fourneaux et de Modane-Gare*, op. cit. p. 38-39.

⁹ Albert DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, op. cit., p.66-67.

¹⁰ Enea BIGNAMI, *La percée des Alpes*, Paris, Hachette et Cie, 1872, p. 259.

¹¹ Séraphin COLOMBET, Émile WAILLIEZ, *Monographie de Fourneaux et de Modane-Gare*, op. cit., p. 38-39.

¹² Jacques LOVIE, *La Savoie dans la vie française de 1860 à 1875*, Paris, Presses universitaires de France (PUF), 1963, p. 1.

¹³ Rémy BERTHOD, *Aspect de la mise en place de l'administration française en Savoie au début de la décennie 1860*, Chambéry, Université de Savoie, 2005-2006, Master I d'Histoire contemporaine, Sous la direction de Christian Sorrel, p. 9.

¹⁴ Jacques LOVIE, *La Savoie dans la vie française de 1860 à 1875*, op. cit., p. 205-207.

¹⁵ Grégoire HUDRY-MENOS, *Le traforo delle Alpi depuis le roi Charles-Albert-le comte de Cavour et les ingénieurs de la percée des Alpes*, Paris, Revue Des Deux Mondes, 1861 /01/01, p. 915.

L'abbé Moigno¹⁶ dans un article publié en février 1858, écrivait :

Nous admirons la hardiesse des ingénieurs, mais, malgré nous, nous ne voyons dans ce sublime effort qu'un élan de la poésie italienne et nous désespérons presque du succès¹⁷.

Cavour répondra à ces soupçons, le 27 juin suivant, dans un des plus beaux discours qu'il ait prononcés :

L'œuvre que nous vous proposons est une entreprise gigantesque, mais son exécution réussira, à la gloire et au grand avantage de notre pays...les grandes entreprises ne s'accomplissent, les grands obstacles ne se franchissent qu'avec une foi vive et absolue dans la réussite...En homme d'honneur, je vous donne ma parole que le Mont-Cenis sera traversé¹⁸.

Le nouveau préfet de la Savoie, Hippolyte Dieu¹⁹, nommé en juin 1860, se trouvait d'emblée confronté à un problème : faire cohabiter la rigueur administrative française avec les susceptibilités et les habitudes locales. La Savoie dans son ensemble, restait pénétrée de son importance géographique et de son passé, et souhaitait conserver dans la vie française une personnalité qu'elle avait reproché à Cavour de mépriser²⁰. Homme expérimenté, Hippolyte Dieu, avait d'abord fait une carrière de juriste avant d'entrer dans l'administration préfectorale. Il avait traversé les différents régimes et événements, surtout ceux de 1848, sans être sanctionné, ni subir l'épuration préfectorale qui avait suivi. Ses origines populaires avaient nécessité qu'il fasse ses preuves, que son zèle permette de progresser dans la carrière. A son arrivée en Savoie, il était déjà préfet de 1^{re} classe²¹. Il était aussi reconnu pour sa « bienveillance toute particulière et sa sage administration²² ».

Enfin, on ne peut ignorer que la création de ce tunnel allait engendrer un problème transfrontalier, en créant une « nouvelle frontière ». Il fallait organiser une interdépendance propre à un tunnel, dans un rapport qui respectait les deux parties, tout en permettant à chacun de rester dans sa propre affirmation, avec deux espaces distincts, deux droits différents et deux sociétés différentes. Cette clarification s'avérait d'autant plus nécessaire que le problème des frontières entre les deux États semblait enfin trouver une solution. La « commission mixte chargée de déterminer dans un esprit d'équité les frontières des deux États en tenant compte de la configuration des montagnes et de la nécessité de la défense », venait de finaliser le 7 mars 1861 un projet de traité qui était signé le 16 du même mois. Mais, cette cote mal taillée, mal acceptée par les populations frontalières allait entraîner une grande série de complications, des incidents et des conflits pendant 80 ans²³.

Avec l'arrivée des perforatrices côté piémontais le 12 janvier 1861, puis en janvier 1863 du côté savoyard, le chantier changeait de dimension. Un afflux massif de travailleurs avait lieu. Mais entre-temps un autre événement majeur s'était produit, le Rattachement de la Savoie à la France. Le

¹⁶ François Napoléon Marie Moigno, prêtre mathématicien français, vulgarisateur, rédacteur de la Revue Cosmos. Réf. : Wikipédia.

¹⁷ *Le Cosmos*, revue encyclopédique hebdomadaire des progrès des sciences, Paris, B.R. de Montfort éditeur, février 1858, p. 199-201.

¹⁸ Roger RATEL, *Le tunnel ferroviaire du Fréjus*, Saint-Jean-de-Maurienne, Imprimerie Roux, 1995-1996, p. 46.

¹⁹ Jacques Lovie, « Hippolyte Dieu, préfet de la Savoie (1860-1863) », Chambéry, Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, 1952-1954, Mémoires et documents, Tome LXXVII, p. 88.

²⁰ Jacques LOVIE, *La Savoie dans la vie française de 1860 à 1875*, op. cit., p. 2.

²¹ Jacques Lovie, « Hippolyte Dieu, préfet de la Savoie (1860-1863) », op. cit., p. 85-92.

²² Jacques LOVIE, *La Savoie dans la vie française de 1860 à 1875*, op. cit., p. 1.

²³ Paul GUICHONNET, *Histoire de l'Annexion de la Savoie à la France*, Roanne, Éditions Horvath, p. 342-346.

tunnel devenait propriété des deux États. Mais, Cavour avait pris la précaution de faire insérer dans le traité de cession signé à Turin, dans l'article 4, une clause par laquelle le Piémont se réservait le droit de terminer lui-même le percement des Alpes.

Une ou plusieurs Commissions mixtes seront chargées d'examiner et de résoudre dans un bref délai les diverses questions incidentes auxquelles donnera lieu la réunion, telles que la fixation de la part constitutive de la Savoie et de l'arrondissement de Nice dans la dette publique de la Sardaigne, et l'exécution des obligations résultant des contrats passés avec le Gouvernement sarde, lequel se réserve toutefois de terminer les travaux entrepris pour le percement des Alpes²⁴.

Un premier acte complémentaire au traité de rattachement en date du 28 août 1860 stipulait que les machines et outils d'origine sarde, employés du côté de la Savoie au percement du Mont-Cenis seraient, à leur entrée en France, affranchis de tous droits²⁵. La France qui ne croyait pas au succès de l'entreprise et qui pensait sauvegarder ses intérêts par un contrat qui faisait peser sur l'Italie toutes les conséquences pécuniaires d'un échec éventuel²⁶, décidait en mai 1862 de s'associer au projet, car elle ne voulait pas laisser exécuter sur sa nouvelle frontière un des plus grands travaux du siècle sans y prendre part. On ne peut écarter également une raison militaire.

Par une nouvelle convention en date du 7 mai 1862, elle acceptait de financer l'ouvrage à hauteur de 19 millions dans le cas où les travaux seraient achevés en vingt-cinq ans, et à une prime de 500 000 francs pour chaque année entière gagnée sur les vingt-cinq ans et dans le cas où les travaux dureraient moins de quinze ans, la prime serait portée à 600 000 francs pour chaque année dont ce dernier délai aurait été réduit. Elle n'intervenait que par une commission qui lui rendait compte de la marche des travaux²⁷. Le financement du chantier n'était donc assuré jusqu'à l'achèvement de l'ouvrage que par le royaume italien.

III) Chronologie de l'évènement

Le bref épisode de grève, du 4 septembre 1862, 80 ouvriers de la carrière de pierres de Loutraz refusaient de se mettre au travail tant qu'on ne leur avait pas réglé les arriérés de salaires, avait d'abord pour conséquence une série de rapports écrits d'abord par le gendarme de Modane à son supérieur, commandant la gendarmerie de la Savoie, et au sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne. Celui-ci l'envoyait au préfet Hippolyte Dieu, qui l'adressait au ministère de l'Intérieur. Cette multitude d'écrits ayant pour conséquence l'apparition de variations dans la description des évènements.

Le sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne, Édouard Milliet de Faverges²⁸, qui était également le dernier intendant sarde en poste dans la ville, se rendait dès le lendemain à Modane en compagnie

²⁴ Albert DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, op. cit., p. 80.

²⁵ *Le Moniteur Universel*, journal officiel de l'Empire Français, Paris, dimanche 23 septembre 1860.

²⁶ Albert DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, op. cit., p. 84.

²⁷ Alphonse MEDAIL, *Les merveilles du 19^e siècle. Histoire du percement des Alpes*, Turin, Imprimerie Candeletti, 1881, p. 91.

²⁸ Édouard Milliet de Faverges est le dernier intendant sarde (1854-1860). Il est conservé comme premier sous-préfet par l'administration française (1860-1870). Pierre GENELETTI, « Édouard Milliet de Faverges, intendant particulier puis sous-préfet de Maurienne : un homme de convictions », dans : *Histoire des sous-préfectures de Savoie*, Saint-Jean-de-Maurienne, Société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne, 2025, N° Hors-série, p. 51-80.

du procureur impérial, Eugène Jolibois²⁹ et du juge d'instruction en poste à Saint-Jean-de-Maurienne. Ce déplacement en personne des trois personnages montrait que l'affaire était considérée comme importante, car pour les conflits usuels, c'est le juge de paix local qui suffisait.

La grande affaire des gouvernants et à leur demande de l'administration au sens large-préfets, magistrats, officiers de gendarmerie, etc.-consiste à évaluer l'état d'esprit des populations³⁰.

Le Garde des Sceaux, Claude Delangle, tenait à ce que les procureurs soient vigilants, car « une grève pacifique peut devenir violente et il faut se tenir prêt à intervenir³¹ ». Le rapport sur les événements parvenait au préfet le 8 du courant. Il confirmait qu'une coalition de quatre-vingts ouvriers employés par le sieur Charles Guglielminotti, entrepreneur des fournitures de pierres pour le tunnel des Alpes³², s'était formée à Modane, au moment d'entrer au travail après le signal donné par la cloche, parce qu'ils n'étaient pas payés depuis deux mois. Alors excités par un ou deux mineurs, ils avaient réclamé leur salaire à l'entrepreneur, les deux mois selon les sources, la première quinzaine du mois selon d'autres, mais cet homme « fort, mais sans ressources » n'avait pu les désintéresser, ils s'étaient alors attroupés et avaient déclaré ne plus vouloir travailler tant qu'on ne leur donnerait pas satisfaction³³.

Une circulaire ministérielle du 18 septembre 1860, obligeant les préfets à envoyer un rapport sur les grèves de leur département³⁴, celui de la Savoie daté du 8 septembre 1862 et adressé au ministre de l'Intérieur, signalait l'affaire et précisait que les ouvriers concernés étaient des tailleurs de pierre ou des manœuvres travaillant à la carrière de Loutra(z). Que le sieur Charles Guglielminotti, prétendant n'avoir pas reçu l'argent qu'il attendait de l'administration du chantier, avait renvoyé les grévistes chez l'ingénieur des travaux, Severino Grattoni, qui les avait à son tour congédié en leur disant que c'était à leur entrepreneur de les rémunérer, attendu que lui non plus n'avait pas reçu les fonds³⁵.

Le bâtiment n'a pas le monopole du marchandage qui tire les tarifs vers le bas à travers la sous-traitance des marchés et des chantiers³⁶.

L'intervention du brigadier de gendarmerie, ainsi que celle de l'ingénieur, semblaient alors avoir été déterminantes en leur promettant de les faire payer, sous peu de jours selon le rapport du sous-préfet, le lendemain matin selon l'ingénieur, et en leur faisant savoir que le maire de Modane, Henri Grand, mis au courant de l'affaire, allait leur faire distribuer des vivres par les soins de la municipalité. En effet, la raison principale de la grève était que faute de salaires, les ouvriers ne pouvaient plus acheter à manger, car les marchands refusaient de leur donner des vivres à crédit³⁷.

²⁹ Le procureur général de la Cour d'appel de Chambéry est Eugène Jolibois, avocat, puis magistrat à Chambéry en mai 1861. Il succède au préfet Dieu en mars 1863. Rémy BERTHOD, *Aspect de la mise en place de l'administration française en Savoie au début de la décennie 1860*, op. cit., p. 27.

³⁰ Michel PIGENET, Danielle TARTAKOWSKY, *Histoire des mouvements sociaux en France*, Paris, Éditions La Découverte, 2014, p. 20.

³¹ Michèle PERROT, *Les ouvriers en grève*, Paris, Ecole des hautes études en sciences sociales, 2001, p. 17.

³² Charles Guglielminotti avait ouvert avec l'accord de la municipalité de Modane, une carrière de pierres pour les travaux du tunnel des Alpes en 1861 au lieu-dit Champ Frasson. Il demandera le renouvellement de son bail en 1867 et ses enfants continueront l'exploitation de cette carrière qu'ils agrandiront du côté du couchant. Archives communales de Modane, série Chemin de fer, II/04, dossier N°8.

³³ Rapport du sous-préfet De Faverges au préfet de la Savoie. A.D.S., série 9M2/8.

³⁴ Michèle PERROT, *Les ouvriers en grève*, op. cit., p. 20.

³⁵ Lettre du préfet de la Savoie au ministre de l'Intérieur du 8 septembre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

³⁶ Michel PIGENET, Danielle TARTAKOWSKY, *Histoire des mouvements sociaux en France*, op. cit., p. 22.

³⁷ Dans les dépenses des ménages, le logement occupait à cette époque une faible part, tout comme les vêtements, alors que la nourriture constituait la part la plus importante avec le recul du pain, le progrès de la

« Crédit qui est peu connu en ce pays³⁸ ». Il n'a pas été possible de vérifier si cette distribution avait bien eu lieu, car il n'en existe aucune trace dans les comptes-rendus du conseil municipal de Modane et sachant que moins d'un mois après, le maire quittait ses fonctions et était remplacé par le docteur Emilien Gravier³⁹.

L'attroupement se serait alors séparé sans bruit et sans qu'il y ait le moindre désordre à déplorer⁴⁰, les ouvriers portés de bonne volonté entrèrent immédiatement au travail⁴¹. Les quarante « les plus mutinés », considérés comme des meneurs, étaient alors envoyés au bureau de l'administration où ils étaient payés et licenciés sur-le-champ. Tous étaient partis en se dirigeant sur Lyon et sur Turin⁴². Ce départ sans « trop de difficultés » pouvait s'expliquer aussi par le fait qu'en cette période, il existait une dynamique économique certaine qui permettait de changer d'emploi ou d'employeur assez facilement et parce que les travaux publics, dont la mécanisation est encore très limitée, étaient « une industrie de main d'œuvre occupant sur ses chantiers des travailleurs nombreux et soumis à un nomadisme intense au gré des marchés obtenus par les entreprises⁴³ ». Cette mobilité de la main-d'œuvre, son instabilité aussi différenciaient nettement le bâtiment public de l'industrie.

Le maréchal des Logis commandant l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne se rendait sur les lieux le vingt-six septembre suivant, établissait un rapport rétablissant aux faits leur véritable portée, mais décidait de laisser sur les lieux un peloton de cinq gendarmes à cheval à la résidence de Modane. Dans le rapport, on trouvait quelques renseignements supplémentaires. La reprise du travail ne s'était pas faite sans quelques difficultés puisqu'une quarantaine seulement des ouvriers avaient repris le travail sous les huées de leurs camarades, accompagnées de jets de pierres qui fort heureusement n'avaient atteint personne. On envisage pourtant de poursuivre en justice un des meneurs, un seul, car certains magistrats considèrent qu'il convient en cas de répression qu'il serait trop rigoureux de considérer indistinctement comme ayant fait partie d'une coalition tous ceux qui ont abandonné leurs travaux et leurs ateliers, puisqu'il en est nécessairement parmi eux qui par faiblesse ou par crainte, ont cédé à l'entraînement et aux prescriptions des autres⁴⁴.

IV) Des causes de l'évènement

Si l'absence de paye depuis un certain temps, de quelques jours à deux mois selon les documents, semblait être la cause immédiate du mécontentement, elle cachait manifestement des revendications plus profondes, économiques, sociales, liées à la jeunesse et à l'importance du chantier.

viande et la présence forte des boissons alcoolisées. Jacques GIRAULT, Michelle Perrot, *Les ouvriers en grève. France 1871-1890*, dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 22, N°2, 1975, p. 314.

³⁸ Rapport du brigadier Jean Marquant du 26 septembre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

³⁹ Délibérations du Conseil municipal de Modane, année 1862.

⁴⁰ Lettre du préfet de la Savoie au ministre de l'Intérieur du 8 septembre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

⁴¹ Rapport du brigadier Jean Marquant du 26 septembre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

⁴² *Ibid.*

⁴³ Dominique BARIOT, *Travaux publics en France. Un siècle d'entrepreneurs et d'entreprises (1883-1992)*, Paris, école nationale des Ponts et chaussées, 1993, p. 12.

⁴⁴ Michel PIGENET, Danielle TARTAKOWSKY, *Histoire des mouvements sociaux en France, op. cit.*, p. 45.

L'emploi du terme « coalition⁴⁵ » utilisé par le sous-préfet M. de Faverges, illustre bien le fait que les grévistes poursuivaient un intérêt commun dont la paye n'était que la revendication immédiate.

La première cause de l'évènement tenait dans la difficulté à intégrer l'armée de travailleurs, solitaires ou accompagnés de leur famille, entre 800 et 1500, qui arrivaient dans les deux petites communes de 1000 habitants qu'étaient Modane et Bardonneche⁴⁶, et qui étaient destinés à demeurer pendant de longues et nombreuses années dans ces régions des Alpes qualifiées de presque déshéritées par Albert Duluc⁴⁷. Le nombre de logements disponibles était extrêmement réduit, Germain Sommeiller en faisait construire en urgence. Des immeubles pour les ingénieurs, d'autres pour les ouvriers. Mais, bien que nombreux et vastes, ces bâtiments se révélaient rapidement insuffisants pour une population qui dépassait largement les prévisions⁴⁸. Un certain nombre d'ouvriers « construisaient alors avec des matériaux récupérés sur des chantiers de petites baraques plus ou moins sordides, groupées au pied même du tunnel, du côté de Modane, en un lieu désigné aujourd'hui par l'appellation imagée de « quartier des baraques ». Des familles de huit à dix enfants s'entassaient dans des taudis où le froid et le vent régnaient en maîtres, pendant de longs mois d'hiver⁴⁹ ».

La deuxième cause tenait dans la difficulté à assurer le ravitaillement aussi bien de la population locale que des travailleurs du chantier. Les ressources locales, essentiellement l'élevage du bétail et la production de légumes dans des petits jardins, ne suffisaient rapidement plus, ce qui amenait Germain Sommeiller à créer un système de magasins coopératifs où l'on trouvait les produits de consommation courante. Mais cette pénurie relative de denrées avait pour conséquence une hausse des prix qui irritait la population locale. La morphologie des villages était profondément transformée, par la venue de nouveaux ouvriers, dont les femmes souvent, se faisaient employer dans les commerces et dont un certain nombre d'enfants travaillaient sur le chantier. De nouveaux commerces faisaient leur apparition, des cafés étaient ouverts. La présence de nouvelles populations aux modes de vie différents, ouvriers, cadres et ingénieurs changeait la vie sociale de Modane et des Fourneaux. Les ingénieurs créaient un cercle, organisaient des soirées dansantes, une maison close faisait son apparition⁵⁰.

Cette inflation, qui concernait aussi les matières premières comme les bois de construction et de chauffage, était à l'origine d'un conflit. Les ouvriers occupés aux travaux du tunnel adressaient à M. le sous-préfet une demande les autorisant à entrer dans les forêts communales de Modane pour y ramasser du bois mort pour leur usage et celui de leurs familles. Transmise au maire de Modane, la demande était soumise au Conseil municipal qui refusait sous prétexte que les ouvriers italiens n'avaient pas domicile réel et fixe à Modane, que cette présence « accidentelle pendant la

⁴⁵ Coalition : union momentanée de puissances, de partis ou de personnes dans la poursuite d'intérêts communs, Dictionnaire Le Robert.

⁴⁶ M. PASCAL, « Notice historique sur la percée du grand tunnel des Alpes, commune des Fourneaux », Saint-Jean-de-Maurienne, Imp. Vuillemeret, 1881, *Travaux de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne*, 5^e volume, 1^{er} bulletin, p. 87.

⁴⁷ Albert DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, op. cit., p. 71-72.

⁴⁸ Pierre BUISSON, François FORRAY, Marcel JAIL, André PALLUEL-GUILLARD, Roger RATEL, *Modane-Fourneaux, d'un tunnel à l'autre*, Chambéry, Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, 1981, *l'Histoire en Savoie*, numéro hors-série, p. 14-15.

⁴⁹ Albert DULUC, *Le Mont-Cenis, sa route, son tunnel. Contribution à l'histoire des grandes voies de communication*, op. cit., p. 63.

⁵⁰ Sergio SACCO, *Frejus sbocco europeo della rete ferroviaria cavouriana*, Edizioni del Graffio, 2012, p. 81.

durée des travaux » ne leur permettait pas de jouir des avantages attachés aux communiers, que n'étant pas français, ils devaient être exclus de la jouissance des forêts⁵¹.

À compter des années 1860, on constatait l'arrivée massive d'ouvriers italiens (Piémontais) entre autres dans les travaux publics, attirés par la croissance économique française, par le fait que la France leur apparaissait comme le pays des droits de l'homme et où les disparités sociales semblaient moins considérables qu'en Italie. Ces ouvriers appréciés du patronat étaient rapidement l'objet d'une profonde aversion à leur encontre de la part des ouvriers français. Des manifestations xénophobes éclataient qui en s'aggravant iraient jusqu'à des rixes sanglantes à la fin du siècle avec malheureusement des morts⁵².

La raison suivante tenait dans la faiblesse des salaires de ces ouvriers les moins qualifiés, quarante-cinq centimes de l'heure qui leur permettait à peine de nourrir leur famille, aux conditions de travail, 9 à 12 h par jour selon les saisons, avec une heure d'arrêt à midi pour déjeuner, les jours de repos étant le dimanche et les jours fériés, mais uniquement l'après-midi, car l'on travaillait jusqu'à onze heures ces jours-là⁵³. Si l'on compare ce chiffre de quarante-cinq centimes avec ceux donnés par Jacques Lovie pour la même année, mais concernant les villes de Chambéry, Annecy ou Aix-les-Bains, qui étaient de 1,50 à 1,75 francs par jour, salaire de 1,75 francs que l'on retrouvait dans les mines en Tarentaise et en Maurienne⁵⁴, on peut en tirer les conclusions suivantes : l'extrême faiblesse du salaire des manœuvres employés sur le chantier ne pouvait que maintenir ces ouvriers dans les limites de la misère. Il était indispensable que la femme et les enfants s'ils existaient travaillent, puisque Jacques Lovie dit que la dernière limite de la modestie pour une famille était située à 2 francs par jour et qu'il fallait atteindre 2,50 à 3 francs par jour pour obtenir une très relative sécurité. Le pain à cette époque coûtait entre 0,23 à 0,26 franc le kilo et l'hectolitre de pomme de terre 5 francs. Sur la ligne de chemin de fer Aix-Rumilly, le salaire proposé aux manœuvres après une grève était de 2,30 francs par jour, chiffre qui avait entraîné le départ de tous les ouvriers⁵⁵. S'il était notoire que les ouvriers des chantiers publics étaient les plus mal payés, on pouvait comprendre que les Savoyards refusaient ces emplois et que les entrepreneurs recrutaient des Piémontais « moins exigeants que les hommes du pays, mais aussi plus prompts à la colère⁵⁶ ».

Si « la durée et l'organisation de la journée de travail occupaient une place bien moins fréquente dans les revendications des grèves offensives⁵⁷ », la dangerosité du travail, on était dans le cas d'un travail proche de la mine, en partie souterrain, avec des poussières, des soutènements, des arrivées d'eau, des machines et l'emploi quotidien d'explosifs, était aussi un facteur important⁵⁸. Le premier mort sur le chantier datait de janvier 1861⁵⁹, deux accidents graves avaient lieu quelques jours après le mouvement de grève.

⁵¹ Archives de la ville de Modane, Intendance de Maurienne, délibération d'octobre 1867.

⁵² Dominique BARJOT, « Les Italiens et le BTP français du début des années 1860 à la fin des années 1960 : ouvriers et patrons, une contribution multiforme », dans : Cahiers des Annales de Normandie, N°31, 2001. *L'émigration-immigration italienne et les métiers du bâtiment en France et en Normandie* : Actes de colloque de Caen (24-26 novembre 2000), p. 66-71.

⁵³ Roger RATEL, *Le tunnel ferroviaire du Fréjus*, Saint-Jean-de-Maurienne, *op. cit.*, p. 53.

⁵⁴ Jacques LOVIE, *La Savoie dans la vie française de 1860 à 1875*, *op. cit.*, p. 296-298.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 298.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ Jacques GIRAULT, Michelle Perrot, *Les ouvriers en grève. France 1871-1890*, *op. cit.*, p. 314

⁵⁸ Pierre GENELETTI, « La percée des Alpes : un tunnel et des hommes », inédit.

⁵⁹ Journal Le Courrier des Alpes du 6 janvier 1861.

L'origine géographique des travailleurs était enfin une autre composante essentielle des difficultés apparues sur le chantier. Les Français n'acceptant pas les salaires proposés faisaient plutôt partie des fournisseurs du chantier, les « étrangers » en constituaient l'immense majorité, des Italiens mineurs de profession qui avaient quitté les mines en récession du Piémont et de Sardaigne⁶⁰, des Autrichiens et des Polonais, une population parlant aussi bien le français que l'italien ou des dialectes et patois locaux⁶¹. Cette population piémontaise, si elle ne niait pas la présence de mauvais éléments en son sein, avait le sentiment d'être mal aimée.

Les Savoyards avaient du mal à accepter ces travailleurs dorénavant étrangers. Un si grand nombre d'hommes, venus de tous les horizons, aux intérêts parfois opposés, vivant dans des conditions parfois difficiles, travaillant durement et accusant souvent une fatigue importante ne pouvait qu'être le théâtre de querelles, de drames et de passions.

Dès 1858, l'intendant de Maurienne invitait le Conseil municipal de Modane à créer un éclairage public de la commune pour la rue qui la traversait et pour les rues principales qui y aboutissaient, car le séjour de nombreux ouvriers le rendait de plus en plus évident pendant la nuit :

Je suis informé que dans les jours fériés les ouvriers s'agitent pendant la nuit, ont des querelles entre eux, que ces ouvriers piémontais et savoyards se battent entre eux, se jettent des cailloux, et que l'obscurité de la nuit favorise ces désordres. Le moyen adopté en dernier lieu en imposant aux aubergistes des lumières par trop insuffisantes au-devant de leurs établissements ne peut suppléer aux besoins, aux exigences de la sûreté⁶².

Enfin, la responsabilité de l'entrepreneur Charles Guglielminotti, même s'il était qualifié « d'homme fort honorable, mais sans ressources » par le sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne, ne pouvait être ignorée. Il ressortait des événements qu'il ignorait certaines règles en vigueur dans ce type de chantier, qu'il avait peut-être par manque d'expérience,⁶³ surestimé ses prévisions, qu'il manquait de trésorerie, raisons pour lesquelles, il était mis en cause par la direction technique du tunnel, en date du 24 octobre et adressée à la Direction générale des chemins de fer de l'État⁶⁴.

Le 1^{er} mai de cette année le Bureau local de Modane passait, en voie d'urgence un traité à forfait avec le sieur Guglielminotti Charles pour la fourniture de 3000 mètres cubes de pierres taillées pour le revêtement de la galerie qu'on jugerait nécessaire pour la marche du service jusqu'au printemps prochain et il était convenu que ces mètres cubes de pierres seraient seulement acceptés et mesurés sur le chantier de l'administration au pied du plan incliné de service de la galerie. Les paiements ont toujours été faits à chaque quinzaine et d'une manière régulière en remettant au sieur Guglielminotti le montant des mètres cubes de pierres au fur et à mesure qu'ils étaient reconnus et acceptés sur le chantier. Il n'est pas d'ailleurs exact de dire que la cause de la grève a été le retard apporté au paiement de la part de l'administration. Cette cause est plutôt due à ce que le sieur Guglielminotti se trouve tout à fait dépourvu de fonds, car tandis que d'un côté la direction technique effectuait le paiement de toutes celles conduites au chantier, il arrivait de l'autre que les pierres en grande quantité existante à la carrière n'étaient et ne pouvaient être payées, bien que le sieur Guglielminotti fut de son côté obligé à payer les journées de ces ouvriers. Cette seule

⁶⁰ Émilie COTTET DUMOULIN, *Franchir pour unir, équiper pour rattacher ; les premiers chemins de fer en Savoie : intentions, usages, représentations (années 1830-1880)*, Université de Grenoble, 2013, p. 272-273.

Hal : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00951184>

⁶¹ *Ibid.* p. 273.

⁶² Archives de la ville de Modane, Intendance de Maurienne, lettre du 7 septembre 1858.

⁶³ « Dans la branche BTP où il n'est pas nécessaire d'engager beaucoup de capitaux, la communauté italienne donne naissance à de nombreux entrepreneurs et à de nombreuses entreprises », Dominique BARIOT, « Les Italiens et le BTP français du début des années 1860 à la fin des années 1960 : ouvriers et patrons, une contribution multiforme », *op. cit.*, p. 66.

⁶⁴ Rappelons que la Compagnie des chemins de fer de la Haute Italie a payé près d'un tiers du coût du chantier, Alphonse MEDAIL, *Les merveilles du 19^e siècle. Histoire du percement des Alpes*, *op. cit.*, p. 90.

circonstance, comme il a déjà été signalé par l'ingénieur de section à Modane, en répondant à l'interrogatoire du tribunal de Saint-Jean-de-Maurienne a été la cause du manque de fonds par suite duquel le sieur Guglielminotti n'a pas été à même de satisfaire en temps requis les ouvriers, puisqu'il était d'ailleurs dans l'impossibilité de les payer avec ses propres fonds. Dès lors le sieur Guglielminotti s'étant empressé de conduire sur le chantier une grande partie des matériaux gisant à la carrière et en ayant ainsi obtenu le payement, il a pu satisfaire complètement ses créanciers et on a plus eu à se plaindre d'ultérieurs désordres. Signé Grattoni⁶⁵.

Deux carrières de pierres apparaissent dans la littérature pour la commune de Modane : Loutraz-aval abandonnée en 1931 pour cause d'éboulement et Loutraz-amont toujours en activité. Ces carrières ont fourni les pierres de taille pour le tunnel du Fréjus et pour les talus de la voie ferrée du tunnel⁶⁶.

A la suite de cette affaire, Charles Guglielminotti s'était empressé de livrer régulièrement les pierres produites et commandées, sans en avoir une grande quantité en stock, et afin de réduire sa production avait licencié environ vingt-cinq des travailleurs qui étaient restés pour n'en conserver qu'entre douze et quinze. Mais, on ne pouvait écarter l'hypothèse que le problème de la paye, motif de la grève, en début de chantier, était aussi une opportunité pour les « meneurs » pour obtenir rapidement quelques avantages supplémentaires. Ils pouvaient aussi s'appuyer sur le fait que des bonus en cas de finition plus rapide que prévu du chantier ou des malus en cas de retard étaient prévus. La suite leur donnait raison puisque Germain Sommeiller créait des magasins coopératifs.

V) Conséquences juridiques et diplomatiques de la grève

La réaction initiale des autorités judiciaires après la grève, inquiètes à l'idée que la manifestation ait été une coalition faite pour tenter d'arrêter les travaux⁶⁷, avait été d'enquêter sur les lieux mêmes pour vérifier les causes de l'évènement, pour en reconnaître éventuellement les meneurs afin de les poursuivre. La première conclusion tirée par le sous-préfet montrait que l'affaire était sans caractère grave, que l'intervention de l'autorité qui s'était faite en temps utile préviendrait sûrement de nouvelles tentatives de grève puisque les ouvriers « connaissaient maintenant toute l'illégalité de semblables démonstrations », sachant que l'administration du tunnel ferait désormais tous ses efforts pour ne plus fournir de prétexte à une coalition⁶⁸. Pouvait-on voir dans ce traitement de l'affaire un prétexte pour faire remarquer à l'administration italienne que chacun devait faire des efforts pour une gestion plus rigoureuse du chantier du tunnel ? On pouvait aussi penser que les reproches faits à l'administration piémontaise contenaient une demande à ce que le côté français de l'attaque du percement du tunnel bénéficie du même traitement que le côté italien : les perforatrices avaient été mises en place le 12 février 1861 à Bardonneche, et seulement le 25 février 1863 à Modane⁶⁹.

⁶⁵ Note adressée par la direction technique du tunnel des Alpes le 24 octobre 1862 à la Direction générale des chemins de fer de l'État, A.D.S., série 9M2/8.

⁶⁶ Jean-Claude BARFETY, Ricardo POLINO, Denis MERCIER, Robert CABY, Jean Claude FOURNEAUX, *Notice explicative de la feuille Névalche-Bardonecchia-Modane au 1/50 000^e*, BRGM éditions, Service géologique national, 2006, p. 143.

⁶⁷ Rapport du commandant de la gendarmerie impériale de Chambéry au préfet du 25 septembre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

⁶⁸ Rapport du sous-préfet De Faverges au préfet de la Savoie. A.D.S., série 9M2/8.

⁶⁹ Roger RATEL, *Fourneaux en Maurienne*, Saint-Jean-de-Maurienne, Imprimerie Roux, 2000, p. 36.

Un service exclusif de surveillance de cinq gendarmes à cheval était quand même mis en place par la gendarmerie impériale alors que l'ordre était parfaitement rétabli dans les ateliers⁷⁰. Ils se rendaient chaque jour sur les lieux, prenaient des renseignements. Le brigadier Jean Marquant concluait son rapport en réaffirmant que la manière dont les ouvriers avaient présenté leur réclamation était certes blâmable, mais il n'en était pas moins vrai que l'administration aurait dû prendre des mesures pour faire comme toujours la paie le 15 ou le 16 du mois, car attendre deux mois était insupportable pour « de pauvres diables qui ne pouvaient se procurer des vivres qu'au comptant et en les payant fort chers ». Il ne me semble pas qu'il y ait d'autres suites à donner à cet incident sans influence sur la tranquillité publique⁷¹.

Alors que la justice était censée poursuivre les grévistes, ou au moins le principal meneur, une tendance très nette à la clémence se faisait jour d'abord de la part du sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne, M. de Faverges, qui estimait que ce ne serait pas une bonne mesure, attitude facilitée par le fait que les principaux grévistes avaient été renvoyés :

Les ouvriers ont leur tort il est vrai de se coaliser, mais la faute en est au gouvernement italien qui n'avait pas assuré leur paiement depuis deux mois. Les débats donnaient à cette affaire une importance qu'elle n'a pas et les journaux opposés à la politique du Piémont ne manqueraient pas de s'en servir pour en faire l'objet de nouvelles attaques. Je crois qu'il serait convenable et juste d'étouffer l'incident puisqu'il n'a pas eu de suites et que la tranquillité publique n'a pas été sérieusement troublée. J'estime seulement qu'il y a lieu d'adresser de sérieuses remontrances aux principaux coupables⁷².

Cette opinion était partagée par le préfet Dieu qui tenait « à ce que les fonctionnaires se montrent compréhensifs envers les populations et exercent leurs fonctions avec ménagements⁷³ et par le parquet qui ne jugeait pas à propos de donner une suite à l'incident ».

Deux éléments importants étaient mis en valeur dans ce rapport : le fait que les grévistes n'avaient pas empêché les non-grévistes de reprendre le travail et l'absence apparente de violences si l'on considérait que le jet de quelques pierres et le fait de huer certains travailleurs n'en étaient pas. Ce sont ces deux situations qui seront inscrites dans la loi Ollivier de 1864.

Adressé au préfet de la Savoie, le contenu de cette lettre était intégralement transmis au ministre de l'Intérieur. Cette opinion du sous-préfet semblait avoir eu de l'importance puisque deux jours plus tard, le parquet décidait de ne pas donner de suites à l'affaire. Il n'était pas étonnant que cet avis soit suivi, car rappelons que lors du Rattachement de la Savoie à la France, le gouvernement français avait décidé de maintenir en place les sous-préfets en raison de leur bonne connaissance de la région, de leur proximité avec les populations, et ceci afin de faciliter la transition entre le régime administratif piémontais et celui de la France⁷⁴. Le ministre de l'Intérieur confirmait au préfet de la Savoie, le 8 octobre suivant, que la décision prise était la bonne⁷⁵, opinion renforcée deux jours plus tard par une lettre de félicitations adressée au préfet et au sous-préfet :

⁷⁰ Rapport du brigadier Jean Marquant du 26 septembre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

⁷¹ Rapport du commandant de la gendarmerie impériale de Chambéry au préfet du 25 septembre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

⁷² Rapport du sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne au préfet de la Savoie du 27 septembre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

⁷³ Rémy BERTHOD, *Aspect de la mise en place de l'administration française en Savoie au début de la décennie 1860*, *op. cit.*, p. 25.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 33-34.

⁷⁵ Lettre du Ministre de l'Intérieur au préfet de la Savoie, du 8 octobre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

J'approuve Monsieur le préfet, la conduite que vous avez tenue en ces circonstances, j'apprécie les motifs qui vous ont fait avec M. le sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne vous concerter avec le parquet pour qu'il ne soit donné aucune suite judiciaire à cette affaire⁷⁶.

Comment pouvait-on expliquer cette relative clémence à l'encontre des grévistes, relative puisque la moitié avait été licenciée ? Depuis 1791, le droit de grève était interdit en France, la loi de novembre 1849, précisait que :

Sera puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois et d'une amende de 16 à 10 000 francs, toute coalition de la part des ouvriers pour faire cesser en même temps de travailler, interdire le travail dans un atelier, empêcher de s'y rendre avant ou après certaines heures, et, en général, pour suspendre, empêcher, enclouer les travaux, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution⁷⁷.

Napoléon III poursuivait cette politique répressive au début du Second Empire. Mais à compter des années 1860, désireux de « se rapprocher des ouvriers » et souhaitant, soit par désir personnel, soit par intérêt électoral, une libéralisation maîtrisée du régime, il commençait à assouplir sa position sur le droit de grève. Il subventionnait même une délégation d'ouvriers français qui se rendait à l'Exposition universelle de Londres en 1862 pour débattre de la fondation de l'Association Internationale des Travailleurs. Cette tendance à la libéralisation, certes très limitée, qui intervenait dans le projet de Napoléon III d'une démocratie impériale fondée sur le triptyque « ordre, liberté et réformes » aboutissait en 1864 à la loi Ollivier qui permettait aux ouvriers de faire grève s'ils respectaient certaines conditions et qui supprimait le délit de coalition⁷⁸. En cette affaire, le droit semblait avoir suivi le fait. Elle intervenait aussi au moment où la Révolution industrielle, on utiliserait plutôt maintenant le terme « d'industrialisation » ayant conduit à la naissance d'une classe ouvrière, vision marxiste de la société, les libéraux utiliseraient celui de « monde ouvrier », de plus en plus développée, les mouvements ouvriers et les grèves se développaient, malgré les interdictions. Enfin, il semblait que progressivement le Code pénal était moins appliqué et que les magistrats devenaient réticents à condamner les ouvriers surtout lorsqu'ils leur semblaient légitimes dans leurs prétentions⁷⁹.

Sous Napoléon III, « un certain nombre de changements eurent lieu, souvent sous la pression sociale, marqués souvent de paternalisme, et fondateurs de nouveaux comportements à l'égard de la classe ouvrière. Mais aux résultats limités par manque de temps ou par l'influence d'un environnement conservateur qui ne gérait la question sociale qu'en terme de maintien de l'ordre⁸⁰.

Les dernières interférences entre ce mouvement de grève et les autorités concernaient les relations avec l'Italie, responsable apparemment de la situation. Dès le 22 septembre, le préfet de la Savoie avertissait le consul général en Savoie, M. Della Torre⁸¹. Celui-ci informait le préfet qu'il avait immédiatement porté à la connaissance du ministère royal les faits et l'assurait « qu'il ne saurait douter que des mesures soient prises pour assurer dorénavant le paiement régulier des ouvriers⁸² ». Quelques jours plus tard, le préfet confirmait au ministre de l'Intérieur qu'il avait signalé au Consul général de S.M. le roi d'Italie à Chambéry l'événement en le priant de bien vouloir le communiquer à son gouvernement⁸³. Le rôle du préfet s'expliquait non seulement parce qu'il avait obtenu des

⁷⁶ Lettre du Ministre de l'Intérieur au préfet de la Savoie, du 10 octobre 1862, A.D.S., série 9M2/8.

⁷⁷ *Bulletin des lois de la République Française*, 1849, tome 4, N° 1805, p. 489, article 414.

⁷⁸ Coalition : réunion momentanée de puissances, de partis ou de personnes dans la poursuite d'un intérêt commun d'opposition ou de défense. Dictionnaire Le Petit Robert.

⁷⁹ Napoléon Magazine, DSI éditions, « Les grèves de fin d'Empire : de la violence au drame ».

⁸⁰ Thierry LENTZ, *Napoléon III*, Paris, PUF, Que sais-je ? 1995, 128 p.

⁸¹ Lettre du préfet de la Savoie au consul général d'Italie du 22 septembre 1862 série, 9M2/8.

⁸² Lettre du Consul Général de S.M. le Roi d'Italie au préfet de la Savoie, en date du 25 septembre 1862, série 9M2/8.

⁸³ Lettre du préfet de la Savoie au ministre de l'Intérieur du 1^{er} octobre 1862, série 9M2/8.

pouvoirs étendus pour gérer les problèmes administratifs posés par le Rattachement, mais aussi par le fait qu'il avait été nommé commissaire administratif chargé des relations avec le gouvernement sarde afin de procéder au transfert des services publics d'un régime à l'autre⁸⁴. Sans oublier qu'il avait la haute direction des services financiers, ce qui lui faisait dire que « c'était à lui que devaient être adressées toutes les demandes, soumises toutes les affaires et transmis tous les rapports généraux concernant les finances et la comptabilité générale⁸⁵ ». Toutes ces interventions semblaient avoir porté leurs fruits, puisqu'aucune autre grève n'avait été signalée dans la littérature depuis.

La teneur très diplomatique des propos utilisés dans les courriers échangés entre le préfet de la Savoie et le consul général italien montrait certes la culpabilité du gouvernement italien dans les causes de la grève, mais évoquée indirectement puisque c'est « l'administration de la percée » qui était citée, et que c'est l'action du consul qui permettrait que les faits ne se reproduisent plus, « Je ne doute pas que sur vos observations des mesures soient prises à Turin⁸⁶ ». Le contenu de la lettre montrait aussi une certaine fermeté, on pourrait presque parler de menace, lorsque le préfet insistait sur l'importance que les faits ne se reproduisent plus : « le parquet de Saint-Jean-de-Maurienne serait obligé de sévir et vous comprendrez combien seraient fâcheux les résultats d'un débat judiciaire⁸⁷ ». Il n'est pas interdit de penser que dans cette affaire, la France ait utilisé cette opportunité pour « s'imposer face à l'Italie » (vision étatique), qu'elle en ait volontairement fait monter l'importance afin de se mettre en valeur. Cette position française peut s'expliquer par le fait qu'elle doit garder une certaine position dominante vis-à-vis de l'Italie qui par son unification devient un voisin qui se définit progressivement comme une puissance moyenne, voire comme un état rival, dont l'unification peut mettre en danger la survie des États de l'Église. Mais aussi pour des raisons de politique intérieure, car il faut également éviter de heurter l'opinion conservatrice française qui tenait à conserver des atouts géopolitiques et territoriaux dans la péninsule⁸⁸. Cette impression que la France avait utilisé l'évènement provenait aussi du fait que deux des principaux protagonistes, le préfet Dieu et le procureur général Jolibois faisaient l'objet d'une promotion peu de temps après⁸⁹.

On pouvait enfin considérer que les reproches feutrés envers le royaume italien s'expliquaient par le fait que, alors qu'il restait quelques traces des dommages causés par le rattachement de la Savoie à la France, celle-ci tenait à conserver une certaine réserve vis-à-vis du nouveau gouvernement :

Ce que je souhaite vivement, c'est que, pour atteindre cet important résultat, nous ne nous soyons pas trouvés dans la nécessité de nous lier trop intimement pour l'avenir à la politique du Piémont » et que désormais tous nos efforts puissent être consacrés à faire disparaître les défiances malheureusement trop grandes et bien générales de l'Europe à notre endroit⁹⁰.

⁸⁴ Rémy BERTHOD, *Aspect de la mise en place de l'administration française en Savoie au début de la décennie 1860*, *op. cit.*, p. 23.

⁸⁵ A.D.S., série 23 FS1, Circulaire d'entrée en fonction du préfet, 18 juin 1860.

⁸⁶ Lettre du préfet de la Savoie au consul général d'Italie du 22 septembre 1862 série, 9M2/8.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Gilles PECOUT, *L'unité des Italiens de 1848 à 1870 : le réveil d'un sentiment national*, Canal Académie, émission animée par Anne Juffroy.

⁸⁹ Rémy BERTHOD, *Aspect de la mise en place de l'administration française en Savoie au début de la décennie 1860*, *op. cit.*, p. 23.

⁹⁰ La Tour d'Auvergne à Thouvenel. Propos rapportés dans : Christian SORREL et Paul GUICHONNET, *La Savoie et l'Europe 1860-2010*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2009, p. 378.

Il faut enfin faire remarquer qu'une certaine « censure » avait été appliquée à l'évènement puisque aucun journal édité en Savoie n'en a fait mention, alors que tous les événements concernant le chantier et surtout les écarts de conduite des employés sont abondamment commentés.

Pierre Geneletti