

Cheminot-es en lutte !

La grève de juin 2014



Alternative
Libertaire

anticapitalisme
autogestion





Avant et pendant la grève de juin 2014, Alternative Libertaire a édité divers articles et tracts et aussi mutualisé les informations syndicales CGT et SUD-Rail/Solidaires. Cette brochure est une suite : faire le bilan de nos luttes, comprendre nos points forts et les solidifier, analyser nos faiblesses et y remédier sont des tâches essentielles pour aller de l'avant. Les cheminots et cheminotes d'Alternative Libertaire apportent leur contribution à travers ce document, mis à disposition de chacun et chacune. Pour nous, l'enjeu n'est pas de définir une ligne à défendre dans les syndicats ; nous combattons ce mode de fonctionnement en fractions, qui divise et détruit le mouvement syndical. Acteurs et actrices du mouvement social et en l'occurrence de cette grève de juin 2014, nous rendons publiques nos analyses, nos pratiques, nos propositions, les mettons à disposition de tous et toutes et souhaitons les confronter à celles d'autres forces politiques.

Les cheminots, les cheminotes et la grève

L'histoire sociale des cheminots et des cheminotes est marquée par de nombreuses grèves nationales reconductibles

- 7 jours en 1910,
- 13 jours puis 28 jours en 1920,
- 3 jours en 1944,
- 11 jours puis 14 jours en 1947,
- 19 jours en 1953,
- 21 jours en 1968,
- 13 jours en 1971,
- 24 jours en 1986,
- 22 jours en 1995,
- 14 jours en 2001,
- 11 jours en 2003,
- 10 jours en 2007,
- 18 jours puis 15 jours en 2010,



S'y ajoutent d'autres mouvements de longue durée, limités à une catégorie : agents de conduite, contrôleurs et contrôleuses, agents commerciaux de l'équipement ...

Au-delà de la SNCF, d'autres entreprises du secteur ferroviaire ont connu des grèves nationales reconductibles : dans la restauration ferroviaire ou dans de nombreux chantiers de nettoyage, à ECR, ou encore le personnel des Comités d'Établissement et du Comité Central d'Entreprise SNCF.

Sentir le contexte, être ouvert à l'imprévu, organiser la grève

Conditions de travail, temps de travail, retraite, salaires, service public ferroviaire, droits individuels et collectifs dans l'entreprise sont parmi les thèmes les plus récurrents. Mais nous savons bien qu'une grève gagnée, c'est aussi un mouvement qui reprend parfois des revendications très locales ou catégorielles, qui s'intègre dans un contexte social « chaud », qui unifie autour d'un mot d'ordre en lui-même peu « révolutionnaire »... **Reste qu'une grève gagnée, c'est aussi une grève préparée** où l'état du rapport de forces est mesuré, où la formation et l'information syndicales jouent un rôle prépondérant, où l'auto-organisation de la lutte est préparée, proposée, organisée, pour devenir réelle et répondre alors à sa propre logique !

La grève reconductible, c'est tous les jours qu'on la prépare !

Les grèves nationales reconductibles restent dans la mémoire collective ; mais elles n'existent que parce que d'autres mouvements les ont préparées : des grèves nationales « carrées » (aujourd'hui elles sont de 24 heures, autrefois elles furent souvent de 48 ou 72 heures), des actions nationales sous des formes diverses (grèves de la saisie aux guichets, de l'astreinte à l'équipement, de la pince au contrôle,...), de multiples grèves locales, mais aussi des rassemblements, des manifestations, des débrayages, et tout ce qui forme la résistance quotidienne aux ordres stupides, les initiatives collectives pour ridiculiser les gardes-chiourme, la bataille ininterrompue pour le respect de la réglementation et son amélioration, l'information sur les négociations, les projets patronaux ou les positions syndicales...

Tout est à nous !

Derrière tout ça, il y a l'affirmation, par la pratique et dans les faits, que le chemin de fer appartient à celles et ceux qui, par leur travail, le font exister ; pas aux cercles dirigeants, pas à l'Etat, pas aux ministres qui exploitent notre travail ! Nous sommes chez nous, dans nos gares, nos trains, nos dépôts, nos ateliers, sur nos voies, etc.

Réapproprions-nous ces lieux où nous passons une grande partie de notre vie !



La grève et la démocratie

Les grèves ont permis d'engranger de nombreuses avancées sociales, de bloquer des attaques patronales et gouvernementales. Elles sont aussi un moment fort pour « construire dans nos luttes d'aujourd'hui la société de demain ». Chaque gréviste doit pouvoir s'exprimer, sur la poursuite du mouvement bien sûr, mais aussi sur les actions à mener, sur les revendications à défendre, sur les négociations menées, sur la coordination du mouvement... La démocratie syndicale, la démocratie ouvrière, la démocratie dans les luttes ne sont pas des évidences ; au fil de l'histoire, sans cesse ces principes sont défendus et ces pratiques sont mises en œuvre, sans cesse ces principes sont bafoués et ces pratiques sont balayées. En ce domaine non plus, rien n'est acquis !

Une grève nationale reconductible, c'est possible !

Ce n'est pas le moindre intérêt des cheminots et cheminotes grévistes que d'avoir rappelé cela : « grève générale » n'est pas destinée à n'être qu'un slogan crié dans les manifestations. Certes, il ne s'agissait là que d'une grève sectorielle mais bel et bien reconductible et reconduite durant près de deux semaines. Ce mouvement n'est pas exempt de faiblesses, mais il ouvre des perspectives pour tous les secteurs. **Il est possible d'organiser une grève d'ampleur, lancée et soutenue par des fédérations syndicales, avec des assemblées générales décisionnelles.** Appuyons-nous sur nos acquis, corrigeons nos erreurs, et notre mouvement sera plus fort la prochaine fois. Car il y aura inévitablement une prochaine fois : si la lutte des classes n'est pas née en juin 2014, elle n'est pas finie non plus, elle continue !

Le syndicalisme !

Plus que la succession de ces actions, c'est la permanence d'une activité syndicale forte, offensive et en phase avec la masse des cheminots et des cheminotes qui permet les grands mouvements qui jalonnent l'histoire ferroviaire en France. Les militants et les militantes d'Alternative Libertaire travaillant dans le secteur ferroviaire participent activement à la vie syndicale, locale et nationale. La plupart d'entre nous est à SUD-Rail/Solidaires, une minorité à la CGT.

Cet engagement syndical est notre priorité, car pour nous le syndicat est l'outil d'unification des travailleurs et des travailleuses, de démocratie ouvrière, de défense des intérêts de notre classe sociale et de construction des mouvements de masse permettant de poser de manière crédible la question d'une transformation sociale profonde, pour nous vers une société libertaire.



Retours vers le futur

Bref retour sur la casse de 1996/1997

La grève interprofessionnelle de novembre/décembre 1995 a obligé le gouvernement de l'époque à retirer sa contre-réforme des retraites ; malgré l'appui que lui apportait la confédération CFDT, le plan Juppé fut retiré. Les cheminotes et cheminots jouèrent un rôle déterminant dans ce mouvement. Dès 1996, le gouvernement de Droite travaillait pour le futur et faisait de l'offensive contre les salarié-es de la SNCF une de ses priorités, pour affaiblir ce bastion de résistance syndicale et ouvrière. Bien entendu, il eut l'oreille attentive de la direction SNCF. C'est ainsi que toute une bande de technocrates mit au point la casse de l'entreprise publique en deux : SNCF pour l'exploitation ferroviaire, RFF pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Ils et elles furent nombreux et nombreuses, durant plus de 15 ans à faire semblant de croire qu'il n'y avait pas de lien entre les trains et les rails, à raconter que la voie ferrée pouvait être gérée indépendamment de ce qui roulait dessus... Parmi les principaux promoteurs de cette stupidité organisationnelle mise en œuvre par le gouvernement Chirac/Juppé/Pons/Idrac, des « gens de gauche » : Martinand, Pepy, Azéma ... qu'on retrouvera ensuite respectivement numéro 1 de RFF, numéros 1 et 2 de la SNCF. A peine plus d'un an après la grève de 95, début février 1997, la loi cassant la SNCF en deux était votée. Seules les fédérations CFDT et SUD-Rail l'avaient combattue, la CGT naviguant au fil des mois entre appréciation positive et rejet de certaines dispositions, mais en refusant toujours d'organiser la lutte pour s'y opposer frontalement.

La dissolution de l'Assemblée nationale décidée par Chirac au printemps 1997 amenait la Gauche (PS/PCF/Verts) au gouvernement. **Jean-Claude Gayssot (PCF) qui, à propos de la loi ferroviaire, déclarait en janvier 1997 « ce qu'une loi peut faire, une autre loi peut le défaire » héritait du ministère des transports et décidait ... d'entériner la loi de son prédécesseur (Pons) !**

RFF, je m'en lave les mains !



PONCE GAYSSOT

Pendant la casse, les privatisations continuent

L'attaque contre le service public ferroviaire et contre les droits sociaux des travailleurs et des travailleuses du secteur ne s'est pas limitée à l'éclatement de « l'entreprise historique » (terme utilisé par les bureaucrates de tout bord pour ne pas dire « entreprises publiques » en parlant de la SNCF, des FS, de la RENFE, de la DB, etc., par comparaison avec les groupes privés capitalistes qui prennent la place).

Gallois puis plus frénétiquement encore Pepy n'ont cessé de privatiser des pans entiers de l'entreprise publique. Les ministres de Droite ou de Gauche ont organisé l'arrivée d'entreprises de transport ferroviaire privées sur le réseau national : Gayssot avait commencé pour le fret international, puis ce fut le fret national, puis le transport international de voyageurs. Droite et PS rivalisent dans les annonces concernant la privatisation du seul secteur encore non touché, le transport national de voyageurs ... s'appuyant notamment sur le rapport de l'actuel secrétaire de la confédération CGT, Thierry Le Paon, qui en juin 2012 a remis au Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) un rapport sur « les modalités que pourrait revêtir une ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs ».



Le projet de loi combattu par les grévistes

Des assises de Kosciusko-Morizet à la loi Cuveillier

Le 16 juin 2011, tandis que les cheminots et les cheminotes manifestaient dans les rues de Paris, la ministre des transports du gouvernement Sarkozy/Fillon, Nathalie Kosciusko-Morizet, annonçait lors d'un colloque consacré à la concurrence dans le transport ferroviaire régional de voyageurs, des « assises du ferroviaire » pour le second semestre 2011.

Anticipant sur le rapport du CESE évoqué plus haut, la fédération CGT y voyait « un acquis de la manifestation ». Etrange analyse pour ce qui n'était qu'une opération de propagande gouvernementale. Certes, ce fut l'occasion pour les fédérations syndicales, notamment CGT et SUD-Rail, de réaffirmer leurs positions sur l'unicité nécessaire du service public ferroviaire, sur l'amélioration des droits sociaux pour tous les travailleurs et les travailleuses du rail. C'est ce qu'écrivait la fédération SUD-Rail à l'été 2011 :

Le gouvernement entend utiliser cela comme élément de propagande, sur le modèle du « Grenelle de l'Environnement » : l'idée est de faire croire que « tout le monde réfléchit ensemble, à égalité, et que la décision sera collective.

L'opposition gouvernementale utilisera cela pour promouvoir ses solutions pour l'après-2012 ; celles-ci varient un peu selon les partis politiques et aucun n'affiche à ce jour de position reprenant nos exigences sur les sujets essentiels (système ferroviaire intégré au sein d'une unique entreprise publique, la SNCF – convention collective nationale pour l'ensemble des travailleurs/ses du rail, sur la base du Statut et de la réglementation du travail de la SNCF qui doivent être améliorés). Nous retrouverons aussi dans ces assises les élu-e-s nationaux, régionaux, locaux, ... aux discours et pratiques parfois contradictoires selon les terrains d'expression.

Les associations d'usagers, les associations de défense de l'environnement porteront leurs préoccupations : sur plusieurs points, nous avons des convergences et c'est l'occasion de les formaliser car cela peut être utile pour défendre nos positions et nos revendications ; sur d'autres, nous n'avons pas les mêmes intérêts, ... car nos buts sont différents.

Quelle utilité pour nous ... ? Cette question est nécessaire, pas seulement pour cette initiative ; elle se pose pour tout ce qui nous est proposé, pour tout ce qui ne provient pas de nos propres décisions. Il en est ainsi, aussi, des innombrables réunions avec la direction SNCF par exemple. L'utilité ne se juge pas seulement à l'efficacité en termes de résultats immédiats ; c'est un des éléments à prendre en compte mais pas le seul : la participation à des réunions peut être judicieuse aussi pour récupérer des informations, pour affirmer et défendre des positions, pour alimenter l'information aux salarié-e-s, dans le cadre d'une stratégie plus large où cette réunion n'est qu'un élément, etc. Dans aucun cas, notre position est de « ne pas y participer par principe », ... mais dans aucun cas ça ne doit être d'y participer juste parce que nous sommes invité-e-s à le faire !

*Alors, ces assises du ferroviaire, quelle est l'utilité ou non d'y participer ? Il n'y en a aucune si nous pensons que l'objectif est de convaincre les autres participant-e-s. **Mais, comme pour tout événement, il peut y en avoir si nous l'utilisons en fonction de nos intérêts syndicaux, si nous définissons une stratégie autonome.** Dans ce cas, ces « assises du ferroviaire » peuvent nous servir pour avancer dans trois de nos domaines d'intervention : **le débat public sur l'organisation et le financement du système ferroviaire, le refus de « l'ouverture à la concurrence » du transport ferroviaire régional, la reconnaissance (légal) de la représentativité (réelle) de SUD-Rail et Solidaires.** Ces trois éléments ne sont pas d'égales importances, mais ils s'articulent entre eux.*

Sans surprise, ces assises débouchaient sur des « recommandations » qui allaient dans le sens du vent gouvernemental, sans concrétisation possible avant les élections présidentielles du printemps 2012. Elles eurent un effet positif pour les mobilisations futures, en incitant les fédérations syndicales à lancer des campagnes d'informations dans la durée.

Le plan Pepy/Cuvillier

Chantre de la séparation SNCF/RFF durant 15 ans, le président de la SNCF multiplie à compter de 2011 les interventions pour « la réintégration » de la gestion de l'infrastructure au sein d'un groupe ferroviaire public unique. Sans états d'âme, toute la direction SNCF annonce son soutien à la réintégration, comme elle avait réitéré les bienfaits de la séparation durant des années. Mais Guillaume Pepy et consorts mentent, encore une fois : en réalité, **ils et elles travaillent à une fausse réintégration et à une vraie marche en avant dans la désintégration de l'entreprise publique et des droits des travailleurs et travailleuses du secteur.**

C'est ce qui se concrétisera dans le projet de loi, présenté un an plus tard, en octobre 2013. Entre temps, le ministère aura organisé quelques réunions avec les fédérations syndicales, beaucoup plus avec celles disposées à accepter sa vision des choses, peu avec celles qui restent fermes dans leurs positions et expressions.

Les réactions syndicales en octobre 2012

Le 30 octobre 2012, le ministre des transports du gouvernement Hollande/Ayrault, Frédéric Cuvillier, présente le cadre du futur projet de loi. Aussitôt, les fédérations syndicales communiquent une première analyse :



Le Ministre des transports a présenté les grands contours de la réforme du système ferroviaire. Le Ministre a annoncé la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifiée qui réunira la DCF, RFF, SNCF Infra dans le cadre d'une société publique nationale dont le statut juridique n'est pas tranché. Cette société sera rattachée au sein d'un pôle public ferroviaire unifié. La Fédération CGT des Cheminots prend acte de cette décision qui met fin à 15 ans (création de RFF en 1997) de désorganisation du système ferroviaire, coûteux pour la Nation, engendrant de nombreux dysfonctionnements, pénalisant les usagers et les cheminots dans l'exercice de leurs métiers au quotidien.

Si la volonté du gouvernement par les annonces du Ministre des Transports semble vouloir privilégier le caractère public de la SNCF, il n'en demeure pas moins que tout n'est pas réglé, par exemple sur la question de la dette. La Fédération CGT des Cheminots ne cesse de défendre le caractère intégré du système ferroviaire. C'est pour cela qu'elle a toujours combattu la création de RFF.

C'est dans cet état d'esprit qu'elle défend un projet alternatif « la voie du service public », basé sur un gestionnaire d'infrastructure unifié intégré dans la SNCF, s'appuyant sur la création d'établissements multi activité qui permettrait de mettre en œuvre des interfaces et synergies efficaces entre différents services afin de répondre de manière coordonnée aux besoins. Son fonctionnement s'inscrit dans une proposition plus large par la création d'un pôle public de transport public. L'objectif serait d'assurer une complémentarité des modes de transport et des conditions sociales de haut niveau pour l'ensemble des salariés en lieu et place de la concurrence et de la rentabilité financière.

Par ailleurs, le Ministre, dans son intervention, reconnaît publiquement que les multiples restructurations du Fret ont occasionné son effondrement et une baisse de la qualité de service. La Fédération CGT des Cheminots ne cesse de dénoncer cette politique de casse du transport de marchandises qui s'est traduite par un report massif du rail vers la route.

D'autre part, Frédéric Cuvillier, confirme sa volonté d'ouvrir à la concurrence le transport de voyageurs en 2019, la CGT dénonce cette posture dogmatique qui a prouvé son inefficacité pour le fret ferroviaire comme pour l'ensemble des services d'intérêt général.

Le Ministre a aussi annoncé l'ouverture de discussions d'un cadre social pour l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire qui passera par l'élaboration d'un décret socle qui traitera tous les aspects liés à la durée du travail des salariés du rail. Il considère que cela doit passer par le maintien du statut et que les cheminots ont raison de le défendre. Il peut compter sur la CGT pour ne rien lâcher sur cette question comme sur celle de la réglementation du travail.



L'UNSA-Cheminots n'est pas surprise par les annonces du Ministre des Transports et prend acte de la volonté de réunification du gestionnaire d'infrastructure au sein de la SNCF. Les orientations retenues par M. Cuvillier, lors de son discours tenu dans le cadre du 75ème anniversaire de la SNCF, s'inscrivent dans la continuité des conclusions des Assises du ferroviaire sans pour autant apporter les réponses concrètes sur un certain nombre de questions majeures ! Il s'agit notamment de la structure juridique du futur «pôle public ferroviaire unifié»,

des conditions de retour à l'équilibre financier du système ferroviaire, du traitement de la dette du système ferroviaire, des questions sociales en général et du contenu du statut du Cheminot de demain.

En l'état, l'UNSA-Cheminots n'est pas rassurée, et reste dans l'attente d'informations complémentaires sur le projet gouvernemental



Statut et réglementation du travail des cheminot-es sont issus d'une longue histoire sociale. Direction SNCF et gouvernement saluent les 75 ans de la SNCF, et pourtant ce n'est pas grâce à eux que l'entreprise publique existe encore ! Ces dernières années particulièrement, ils n'ont cessé de détruire le service public ferroviaire, les collectifs et les conditions de travail. Sous la présidence de Guillaume Pepy, la transformation de l'entreprise publique chargée d'assurer le service ferroviaire en multinationale du transport et de la logistique devant dégager des bénéfices, s'est accélérée.

L'éclatement interne de l'entreprise, la privatisation de nombreux secteurs, la filialisation instituée en mode de gestion le plus courant, sont la règle depuis trop d'années. Inévitablement, comme dans tous les secteurs professionnels, la remise en cause des droits sociaux est le corolaire de cette politique qui privilégie les "marges" et autres "profits" d'une minorité, et se soucie peu des besoins de la population.

Pour SUD-Rail, le changement n'est pas un slogan de campagne électorale, soigneusement oublié ensuite ; oui, il faut changer le service public ferroviaire, renforcer l'entreprise publique, y confier toutes les activités privatisées sous différentes formes (réseau, filiales, sous-traitance, "concurrence").

La fédération SUD-Rail a voté contre l'avis du Conseil Économique, Social et Environnemental qui, en juillet dernier, proposait de commencer dès 2014 la privatisation du transport ferroviaire régional de voyageurs, alors que même les directives européennes n'y obligent pas.

Depuis la création de RFF en 1997, la fédération SUD-Rail explique les dangers et l'inefficacité de la casse de l'entreprise publique en deux entités distinctes, aux intérêts antagoniques.

Pour SUD-Rail, tous les travailleurs/ses du secteur ferroviaire doivent avoir le même Statut, les mêmes droits, la même réglementation du travail. C'est une nécessité pour la sécurité et pour éviter le dumping social. Nous ne partons pas de rien : 75 ans de SNCF, un siècle et demi d'histoire sociale des cheminot-es ont forgé un Statut et une réglementation du travail qu'il faut étendre et améliorer car le progrès doit être le sens de l'histoire...

Pour SUD-Rail, l'ensemble du service public ferroviaire doit être assuré par une entreprise publique !

La propagande des services Pepy/Cuvillier

Durant un an, les rapports, expertises et autres lettres de mission se succèdent. Les technocrates s'emploient à convaincre que passer de deux entreprises à trois entreprises c'est réunifier, que tirer vers le bas les conditions sociales des cheminots et des cheminotes c'est le progrès social, que poursuivre le démantèlement de la SNCF c'est renforcer le service public, et même que 0% d'augmentation améliore le pouvoir d'achat... Il faut bien justifier les 200 millions annuels dépensés par les patrons de la SNCF en « communication », sans compter les dépenses similaires de RFF et du ministère !

Une loi pour accélérer la privatisation

Tel était le titre de l'article publié dans le mensuel Alternative Libertaire d'octobre 2013, que nous reproduisons ici.

Sous couvert de réunifier la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF), le gouvernement actuel mène une politique qui favorise la privatisation et dégrade les conditions de travail

Les « assises du ferroviaire » réunies fin 2011 avaient chuté sur l'annonce d'un projet de réunification du système ferroviaire afin d'améliorer son efficacité, en particulier en réintégrant Réseau Ferré de France (RFF), « au sein d'un groupe-pivot du secteur ferroviaire ». La plupart des anciens partisans de la création de RFF, Pepy en tête, avait mené une intense pression en faveur de cette option, restée au stade d'un vague projet. Depuis, gouvernements et direction SNCF s'évertuent à convaincre le monde cheminot de cette pseudo-réintégration.

Unification ou éclatement ?

Derrière ces éléments de langage, le projet de loi ne revient pas sur la privatisation du chemin de fer, mais tend à l'accélérer ! Il s'agit d'éclater la SNCF en trois entreprises : une qui gèrerait l'infrastructure, une autre qui assurerait les missions de transport, une dernière appelée « établissement-mère », présentée comme LA garantie d'un fonctionnement intégré. Cette dernière entité n'aurait en fait aucune prérogative réelle et pourrait disparaître rapidement à l'exemple de ce qui se passe en Belgique où ce schéma était appliqué depuis 2005.

La séparation entre infrastructure et activités de transporteur, outre le fait de diviser le corps social cheminot, vise à mettre en place des structures qui pourront facilement être privatisées. Malgré les dires des ultralibéraux qui dénoncent le maintien d'un monopole SNCF, les capitalistes peuvent se frotter les mains : le gouvernement prépare une arrivée massive du privé dans le transport de voyageurs, en particulier en permettant aux régions de confier le trafic TER à des entreprises privées. Par ailleurs, le projet de loi laisse reposer l'ensemble de la dette du ferroviaire sur la SNCF. Cette dette de plus de 35 milliards d'euros, issue pour l'essentiel des choix politiques d'aménagement du territoire, devrait être payée par les cheminots et cheminotes, ce qui implique « modération » salariale et suppressions d'emplois !

Remise en cause des conditions de travail

Enfin, cette réforme de structure annonce une remise en cause de l'ensemble des conditions de travail puisqu'à travers un « cadre social harmonisé », le gouvernement envisage une convention collective applicable aux entreprises publiques et privées. Cette remise en cause frontale, en particulier de l'organisation et du temps de travail existant aujourd'hui dans la SNCF, est inacceptable.

Tous ces sujets ont donné lieu à une première journée de grève à l'appel de la CGT, SUD-Rail, l'UNSA et la CFDT le 13 juin dernier. Cette journée de mobilisation, la plus importante depuis les grèves contre la réforme des retraites de 2010, est encourageante pour la suite. Mais la CFDT et l'UNSA apportent leur soutien critique à cette réforme et la CGT refuse toute démarche unitaire avec SUD-Rail. Les difficultés pour impulser un cadre de mobilisation sont réelles. Reste à trouver la stratégie la plus efficace afin de lancer une dynamique d'assemblées générales de cheminotes et de cheminots qui permette de porter une mobilisation à la hauteur des attaques !

Alternative libertaire n°232 - Octobre 2013

Le projet de loi Pepy/Cuvillier

C'est le 16 octobre 2013 que le projet de loi est présenté au Conseil des ministres. Les fédérations syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail/Solidaires réagissent unitairement mais assez mollement. CGT, UNSA et CFDT ont refusé la proposition de la fédération SUD-Rail/Solidaires d'agir ensemble dès la présentation officielle du projet de loi dont le contenu était connu depuis plusieurs jours.



Un communiqué commun dénonce les « renoncements » du ministre et critique le projet de loi, essentiellement sous l'angle économique :

[...] En premier lieu, les Fédérations de cheminots CGT – UNSA – SUD-Rail ne peuvent que constater les écarts importants entre le texte de loi proposé et les discours rassurants du Ministre des Transports sur la réunification du système ferroviaire, le règlement de la situation financière, le maintien du statut des cheminots ou un haut niveau social pour le secteur. A la lecture du contenu de ce projet de loi, nous ne pouvons que regretter un renoncement sur la plupart de ces engagements.

Les Fédérations CGT – UNSA – SUD-Rail représentatives des cheminots déplorent que la dette du système ferroviaire ne soit pas traitée. Sur la partie financement, l'essentiel des ressources pour stabiliser l'endettement s'appuie sur la productivité.

La création d'un groupe public composé de 3 entreprises distinctes dans une gouvernance complexe et floue n'offre aucune garantie concernant la cohésion économique et sociale de cet ensemble.

Il ne figure aucune ambition de report modal au profit du rail concernant le transport de marchandises. A ce stade de l'analyse du projet de loi, l'harmonisation sociale annoncée risque de se traduire par la régression et la remise en cause des droits et des conditions de travail des cheminots.

Tels sont les principaux enseignements de ce projet de loi qui acte la fin de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, SNCF devenant une marque, conformément aux attentes du Président G. PEPY, comme le démontre son projet « Excellence 2020 ».

Partant de ces appréciations, et notamment sur les questions sociales, se posent les questions de l'avenir du statut des cheminots et des modifications concernant la réglementation sur le temps de travail en vigueur à la SNCF. Pour nos Fédérations Syndicales, le statut des cheminots, le régime spécial de prévoyance et de retraite comme la réglementation du travail régie par la loi du 3 octobre 1940 et le décret de 1999 sont des droits améliorables mais qui garantissent l'efficacité, la qualité et la sécurité du service public national, tout en offrant aux usagers la continuité de service.

De plus, ce projet de loi n'offre aucune garantie concernant les recrutements à statut du cadre permanent ni sur l'arrêt du développement du groupe par la création de filiales au détriment du service public.

Ce projet de réforme, qui souffre d'un manque de financement et qui est annoncé comme préparant la généralisation de la concurrence dans le secteur, menace de sacrifier les conditions sociales des cheminots et la notion même de service public au nom de la libéralisation. Les Fédérations CGT – UNSA – SUD-Rail engagent les cheminots à se mobiliser pour que le gouvernement revoie sa copie. En l'état, ce projet de loi portant réforme du système ferroviaire n'est pas acceptable.

La « démocratie » représentative : ni information, ni débat !

Le projet de loi, complété de l'exposé des motifs et de l'étude d'impact qui le rendent plus compréhensible, représente 91 pages. Cela n'en facilite pas l'appropriation par la masse des cheminotes et des cheminots, ni des usagers des chemins de fer... Mais les parlementaires, de Droite ou de Gauche, ne se posent pas ce genre de questions : ils et elles font les lois, nous devons les appliquer et ainsi l'ordre règne !

La démocratie ouvrière suppose formation et information

Nous ne comptons pas sur ceux et celles qui nous dirigent et nous exploitent pour faciliter nos révoltes. C'est à nous de prendre nos affaires en mains. Il est regrettable qu'aucune organisation syndicale n'ait eu le souci d'imprimer et diffuser le texte intégral du projet de loi, le cas échéant accompagné de commentaires, d'explications, de revendications.

Cependant, les fédérations CGT et SUD-Rail/Solidaires ont mené d'actives campagnes de formation de leurs militants et militantes et d'information des cheminots et cheminotes. Notes fédérales, support de formation, diaporamas, tracts, bulletins, sessions de formation syndicale ont permis que progressivement un maximum de syndiqué-es se saisissent des enjeux et soient ainsi plus à l'aise. C'est un des rôles que doit remplir une organisation syndicale !

Les grèves avant la grève

9 journées de grève nationale entre octobre 2012 et juin 2014

Dates de la grève	% de grévistes dans le collège Exécution	% de grévistes, tous collèges	Fédérations syndicales appelant à la grève
25 octobre 2012	29,70%	22,46%	CGT, UNSA, SUD-Rail/Solidaires, CFTD
14 novembre 2012	4,43%	2,79%	CGT
5 mars 2013	18,09%	12,89%	CGT, SUD-Rail/Solidaires, FO
9 avril 2013	13,29%	9,43%	CGT, SUD-Rail/Solidaires, FO
13 juin 2013	46,05%	36,04%	CGT, UNSA, SUD-Rail/Solidaires, CFTD
10 septembre 2013	26,91%	19,59%	CGT, SUD-Rail/Solidaires, FO
9 octobre 2013	17,09%	10,91%	CGT, CFTD
16 octobre 2013	5,08%	3,25%	SUD-Rail
12 décembre 2013	35,27%	26,13%	CGT, UNSA, SUD-Rail/Solidaires

Les grèves interprofessionnelles sont en italiques.

Ces pourcentages de grévistes sont ceux communiqués par la direction SNCF. Ils sont, pour le moins, discutables, mais ils permettent une comparaison dans le temps. Par ailleurs, il est indéniable que la grève est presque toujours plus forte que la moyenne dans certaines catégories de cheminots et cheminotes, traditionnellement plus faibles dans d'autres, quasi-inexistante sauf événement particulier dans les Directions centrales ... Concernant les appels interprofessionnels, la manière dont ils sont suivis à la SNCF dépend beaucoup d'un contexte qui intéresse mais dépasse le seul cadre de l'entreprise et des fédérations syndicales du secteur. De ce point de vue, l'analyse que nous faisons du combat non mené par la plupart des organisations syndicales contre la nouvelle contre-réforme des retraites en 2013 explique en partie les taux forts moyens de ces trois appels. Des six journées de grève organisées par des fédérations syndicales de cheminots et cheminotes entre octobre 2012 et juin 2014, nous pouvons tirer quelques enseignements, ou plutôt des confirmations :

- **Le caractère unitaire des appels à la grève est un gage indéniable de réussite en termes de participation.** Il y a une différence notable entre les appels perçus par les salarié-es comme « un appel des syndicats » (46,05%, 35,27%, 29,70% dans le collège Exécution) et les appels identifiés comme étant de telle ou telle fédération (5,08%, 4,43%) même si elles sont deux (17,09%).

- **Six grèves nationales spécifiques à la SNCF durant les vingt mois qui vont d'octobre 2012 à juin 2014** ; on est bien en deçà du mythe de « la grève de 24 heures chaque mois » véhiculé pour des raisons opposées, tant par la presse réactionnaire que par des militant-es souvent qualifié-es de « basistes ». On est loin également de ce qui précéda les grèves reconductibles de 1986, 1995 ou 2007.

- **Plusieurs de ces grèves de 24 heures ont permis aux collectifs militants les plus résolus de poser la question d'un mouvement reconductible**, lors des tournées et permanences syndicales de préparation de la grève, lors d'assemblées générales le jour de la grève. La fédération SUD-Rail a mené une campagne de longue haleine à ce sujet. Mais jamais il n'a été possible de déborder les appels fédéraux « carrés », au contraire de ce qui s'était produit lors de grands mouvements similaires, en 1995 ou 2007.

Gagner suppose de créer un rapport de forces à la hauteur des enjeux. Le contenu de la loi ferroviaire, les droits égaux pour toutes et tous les travailleurs et travailleuses du rail nécessitent une action massive, dure et tenant dans la durée. La succession de grèves de 24 heures sans perspective autre conduit à désabuser les travailleurs et les travailleuses les plus mobilisé-es, réduisant ainsi à néant le rapport de forces que les grèves devaient créer. Par contre, intégrées dans une stratégie à moyen terme, elles peuvent être autant de tremplins vers la grève reconductible. Pour cela, il faut :

- x Poser publiquement cette perspective indispensable.
- x Agir sans relâche pour l'unité syndicale, pour l'unité des travailleurs et des travailleuses.
- x Préparer le soutien des autres salarié-es, grâce notamment à une activité syndicale interprofessionnelle régulière.



La manifestation nationale du 22 mai 2014

Vers la grève reconductible

Comme nous l'indiquons en préambule de notre document, la grève reconductible est loin d'être le seul mode d'action des syndicalistes, révolutionnaires ou pas. Au contraire, c'est la diversité des formes d'action, leur adéquation avec le rapport de forces, les enjeux et les décisions de la base des travailleurs et des travailleuses qui rend crédible la perspective d'une grève nationale reconductible. La manifestation nationale unitaire des cheminots et des cheminotes organisée par les fédérations CGT, UNSA et SUD-Rail/Solidaires le 22 mai a largement contribué à l'existence de la grève reconductible de juin.



SUD-Rail s'est appuyé sur son succès pour relancer aussitôt un appel aux autres fédérations à franchir un cap et organiser un mouvement reconductible, après les grèves de 24 heures de la fin 2013, après cette manifestation et alors que se profilait le vote de la loi au Parlement mi-juin.



Le cortège CGT était, de très loin, le plus massif. Cette réussite a pesé dans les débats et décisions du Conseil national fédéral qui se tenait quelques jours plus tard. Le 27, la CGT décidait d'appeler à la grève reconductible à compter du 10 juin au soir.

La manifestation du 22 mai marque aussi l'unité syndicale : au plan interfédéral, mais aussi à travers plusieurs départs « tous ensemble » pour aller à la manif. Ce sentiment unitaire donne confiance...



Le tract d'Alternative Libertaire diffusé à la manifestation

Ne nous trompons pas d'aiguillage !

En 1997, la SNCF a été éclatée en deux : une entreprise de transport (SNCF) et une entreprise pour gérer les infrastructures (Réseau Ferré de France). Le gouvernement se vengeait des cheminot-es à l'origine de la grève de décembre 95, en éclatant les collectifs de travail et en ouvrant la voie à la privatisation. La loi ferroviaire soumise aujourd'hui au Parlement renforcerait ce dépeçage du service public ferroviaire pour le plus grand malheur des cheminot-es et des usager-es.

Face à cela, il faut organiser la lutte de manière autogérée pour revendiquer le même statut et les mêmes droits pour tou-t-es !

Le gouvernement essaie de nous vendre son projet de loi en mettant en avant la réunification de RFF et SNCF au sein d'un même « groupe public ». En réalité, il démembrerait encore plus le service public ferroviaire en créant trois Etablissements Publics, Industriels et Commerciaux (EPIC), là où il n'y avait que deux (SNCF et RFF) ; surtout, il renforce l'ex-RFF qui ponctionnera encore plus l'entreprise de transport ferroviaire publique renommée SNCF-Mobilité, de plus en plus diluée dans un vaste Groupe capitalistique de transport et de logistique qui privatise dans tous les continents à travers ses innombrables filiales ! La loi ferroviaire soumise au Parlement organise la privatisation du transport ferroviaire de voyageurs, après celle du fret mise en place sous un précédent gouvernement « de gauche ».



Un même statut et les mêmes droits pour tou-t-es

CGT, UNSA et SUD-Rail, qui représentent plus de 70% des voix aux récentes élections professionnelles, ont établi en février une plate-forme revendicative unitaire pour imposer la voix des cheminot-es et des cheminot-es dans les discussions. Affirmant des principes et revendications offensifs, elle nous permet d'organiser l'unité syndicale à la base et dans le prolongement d'un accord intersyndical national qui donne confiance aux salarié-es. Parallèlement, des négociations pour la mise en place d'une Convention Collective Nationale (CCN) ont débuté ; déjà un sujet majeur fait apparaître les stratégies différentes, c'est celui du champ couvert par cette future CCN. Logiquement, le patronat est pour un champ le plus restreint possible : unifier les conditions de travail et de rémunération des salarié-es, ça ne l'intéresse pas ; au contraire, la division lui profite ! Du côté syndical, les choses ne sont pas simples ; beaucoup de fédérations syndicales refusent d'englober dans cette CCN les travailleur-es de la sous-traitance (restauration ferroviaire, nettoyage, services en gares, etc.). Pourtant, « un même statut et les mêmes droits pour tous les travailleurs et les travailleuses du secteur ferroviaire, en se basant sur le Statut et la réglementation SNCF qu'il faut améliorer », voilà ce qui doit nous unir ! C'est ainsi que progresseront les droits de celles et ceux qui en ont le moins et que seront efficacement défendus ceux des cheminot-es de la SNCF, en luttant et gagnant tous ensemble !

Autogérons nos luttes !

Aujourd'hui, nous sommes des dizaines de milliers de cheminot-es dans les rues de Paris. La question des suites à donner à cette manifestation est posée depuis des semaines. Pour la fédération SUD-Rail et plusieurs syndicats CGT, ce doit être une grève nationale reconductible avant que la loi ne soit débattue à l'Assemblée nationale. Dépasser le stade de la protestation pour construire un mouvement revendicatif offensif, voilà l'enjeu. Prenons nos affaires en mains, utilisons les outils que sont les syndicats, organisons des A.G. pour discuter et décider ensemble, faisons l'unité à la base pour l'imposer aux fédérations qui la refusent : reprenons l'offensive ! Contre la privatisation et la dégradation des conditions de travail, l'objectif doit être de mettre réellement la SNCF entre les mains des travailleur-es du Rail et au service de la population !

Le 22 mai 2014



L'unité syndicale : un besoin et un combat

Le paysage syndical à la SNCF

Vouloir l'unité syndicale pour construire et renforcer les luttes nécessite de comprendre les divisions. Sinon, on se contente d'appeler à l'unité avec la même efficacité que lorsqu'on crie « grève générale, grève générale » entre soi, dans l'indifférence et même l'ignorance des salarié-es.

Il y a beaucoup de choses à dire et comprendre de l'histoire et de la réalité actuelle de l'unité syndicale à la SNCF, mais ce n'est qu'un des aspects de cette brochure ; aussi, nous nous limiterons à trois aspects structurant les rapports intersyndicaux et qui jouent donc un rôle important dans les mouvements sociaux des cheminots et des cheminotes :

X Le poids syndical : Tout d'abord, le taux de syndicalisation demeure important au sein de la SNCF. Même s'il a baissé ces dernières années, **près d'un-e cheminot-e sur deux en activité est syndiqué-e**. Cela signifie que les syndicats ont un poids, pour impulser les actions mais aussi, à l'inverse, qu'ils ont une force d'inertie lorsqu'ils le décident.

L'enjeu, pour les militants et militantes révolutionnaires est donc, à l'évidence, de peser dans les décisions prises. Pour cela, nous ne comptons pas sur des manœuvres d'appareil ou sur un travail de fractions qui finissent toujours par diviser le syndicat et faire éclater les collectifs militants ; prendre les moyens de peser dans les orientations de son syndicat et de sa fédération, c'est agir quotidiennement, de manière efficace, offensive, constructive au sein de son syndicat et avec les travailleurs et les travailleuses.

Il peut exister d'autres formes d'organisation que dans les syndicats, notre propos n'est nullement de les condamner a priori ; mais nous disons qu'**aujourd'hui, compte tenu du contexte social global et des outils syndicaux à notre disposition, une de nos tâches est de faire vivre cet outil syndical au plus près de nos aspirations**. Et c'est tout à fait possible !

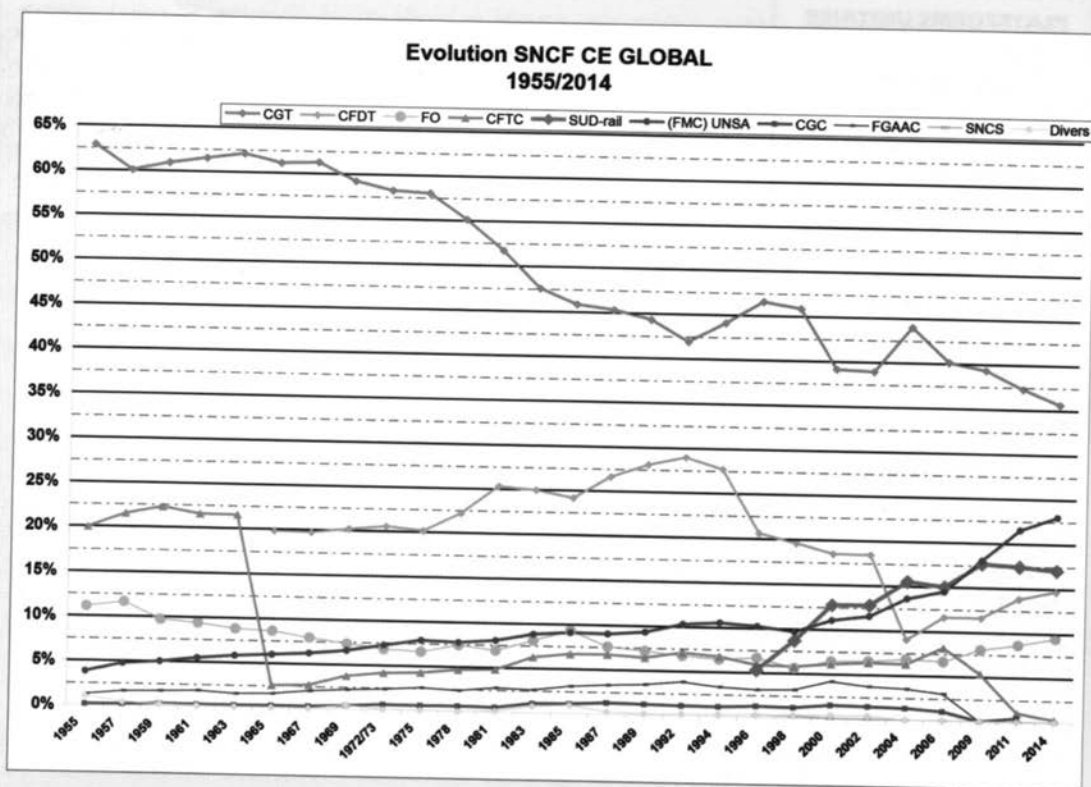


X Les rapports de forces : Lors des élections de mars 2014, la CGT recueillait 35,59% des voix, l'UNSA 23,01%, SUD-Rail 17%, la CFDT 14,72%, FO/CGC/FIRST 9,39% et la CFTC 0,29%.

On l'a vu à travers les statistiques des grèves de 2012 et 2013 : aucune fédération syndicale n'a aujourd'hui les moyens de réussir seule une grève nationale, qui plus est reconductible. Nous ne pensons pas que les fédérations syndicales aient le monopole de l'organisation des grèves, loin de là, mais l'expérience des grandes grèves (1986, 1995, 2001, 2007, 2010 pour en rester à l'époque contemporaine) montre aussi que pas une n'a démarré sans qu'au moins une fédération n'y appelle. Souvent, les militants et militantes syndicalistes révolutionnaires (dont ceux de l'UTCL puis d'Alternative Libertaire) ont joué un rôle décisif dans ces choix. Ils et elles ont pu le faire, parce qu'en lien direct avec leurs collègues de travail et participant à l'animation de leurs structures syndicales.



x L'unité syndicale à la SNCF ? Une situation paradoxale : Il y a une longue tradition de rapports intersyndicaux, localement, régionalement et nationalement, qui ne se retrouve pas dans d'autres secteurs ; en même temps, les rapports entre les deux fédérations les plus présentes dans les luttes (CGT-CFDT jusqu'en 1995, CGT-SUD-Rail/Solidaires depuis 1996) ont souvent été très conflictuelles, nationalement, régionalement et localement. Cette dialectique, dont une partie a pour cause l'existence dans la durée d'un syndicalisme de masse, offensif et clairement anticapitaliste mais s'opposant aux pratiques staliniennes, doit être comprise pour éviter de tomber dans la caricature sectaire, qu'on soit à la CGT ou à SUD-Rail/Solidaires.





La plate-forme interfédérale

Un cap nouveau dans l'unité, mais une utilisation limitée ?

En janvier 2014, les fédérations CGT, UNSA, SUD-Rail/Solidaires adoptaient une plate-forme unitaire, en réponse au projet de loi ministériel et aux restructurations imposées par la direction SNCF. Pour toutes celles et tous ceux qui luttent pour l'unité syndicale, c'est un évènement ! D'autant que le contenu était sans concession. La CGT, sans doute pour attirer l'UNSA, a dans

un premier temps proposé des réécritures qui dénaturaient certains points clefs ; c'est finalement une rédaction très proche du premier projet écrit par SUD-Rail/Solidaires qui sera retenue.

Pour autant, si les fédérations ont diffusé ce document, beaucoup d'équipes syndicales de base ne l'ont guère utilisé. Sa distribution aux cheminots et aux cheminotes a renforcé la confiance dans une dynamique unitaire, mais **bien d'autres choses étaient possibles en s'appuyant sur cette plate-forme** : des tournées et permanences syndicales unitaires, des heures d'information syndicale unitaires, des interventions communes dans les cantines, des débrayages unitaires pour interpeller les directions locales (non pas pour convaincre les patrons, mais parce que c'est par l'action collective qu'on construit et développe des actions collectives plus fortes)...



La loi portant Réforme du Système Ferroviaire présentée en Conseil des Ministres le 16 octobre 2013 devait faire l'objet d'un examen parlementaire avant l'été. Les Fédérations Syndicales représentatives des cheminot(e)s CGT, UNSA, SUD-Rail ont travaillé conjointement et décidé d'élaborer unitairement une plateforme revendicative.

Nous n'avons pas attendu le projet de loi d'octobre 2013 pour affirmer qu'une profonde réforme du système ferroviaire est nécessaire. La rupture de 1997 avec l'éclatement de la SNCF pour créer RFF, la privatisation du transport ferroviaire de fret depuis 2003, la casse de l'entreprise publique orchestrée par la direction SNCF à travers l'émiettement en Activités de plus en plus autonomes, la multiplication des filiales et la généralisation de la sous-traitance, justifient notre exigence d'une changement radical de politique.

La situation vécue par les usagers Fret et Voyageurs comme par les cheminot(e)s, montre la nécessité d'une réforme. Celle-ci doit répondre aux attentes de la population en matière de service public de transports, de politique environnementale et d'aménagement du territoire, tout en garantissant un haut niveau social pour tou(te)s les cheminot(e)s.

En ce sens, nos Fédérations Syndicales affirment les exigences suivantes :

X Une réelle réunification du système ferroviaire public par une unicité économique, sociale et technique autour d'une entreprise intégrée : la SNCF.

X Le système ferroviaire public doit être piloté par un seul Conseil d'Administration et disposer d'un Comité Central d'Entreprise. Dans ces instances, c'est l'ensemble des salariés du système public qui sera représenté.

X La contractualisation avec l'Etat doit être unique par un contrat Etat/Système Ferroviaire Public de 10 ans réexaminé tous les 3 ans.

X Le système doit comporter une Direction Générale intégrant notamment l'ensemble des services transverses, la direction de la stratégie et des finances, les systèmes d'information. La direction des Ressources Humaines du système ferroviaire public ayant autorité sur le recrutement. C'est à ce niveau que doivent être discutés et négociés les textes RH et les accords qui seront applicables à l'ensemble des cheminot(e)s du système ferroviaire public. Le pilotage national de la sécurité, élément d'intégration, doit se situer dans cette Direction Générale.

X Afin de garantir l'efficacité, la réactivité et la pertinence économique du système, la Direction Générale doit être déclinée territorialement sur les bassins économiques et d'emplois. La production sera ainsi organisée à cette échelle par des Etablissements au service de toutes les activités et articulés autour des métiers. Le retour à la mutualisation entre services renforcera l'efficacité, la réactivité et la qualité du système ferroviaire.

X La filière 27, Transport Mouvement, reconnue par tous comme la colonne vertébrale de la SNCF, doit être transverse car indispensable à la gestion des circulations sur voies principales mais aussi à l'organisation des mouvements dans les gares Fret et voyageurs comme dans les triages.

X La réforme doit être une opportunité pour que la dette du système contractée pour des choix politiques d'aménagement du territoire soit placée dans une structure de défaisance pour ne plus peser sur les investissements nécessaires à la modernisation du réseau et au renouvellement du matériel qui doivent demeurer un bien public national.

X Le financement du système utile aux travaux de régénération doit reposer sur des ressources nouvelles, et pas uniquement sur la productivité et le coût des sillons comme le préconise le projet de loi.

X Au regard des problèmes environnementaux et des coûts externes du transport routier financés quasi-intégralement par la population, la réforme doit contenir un programme législatif ambitieux pour un report modal massif des transports de marchandises et de voyageurs de la route vers des modes alternatifs plus propres comme le rail, mais aussi le fluvial ou le cabotage maritime. En ce sens, le transport ferroviaire de marchandises, et particulièrement la messagerie et la technique du wagon isolé, doit être reconnu d'intérêt général. Le transport ferré intérieur de voyageurs doit être affirmé comme un service public national avec des déclinaisons régionales pour les TER et les RER.

X Le gouvernement affirme vouloir préserver le statut des cheminots de la SNCF, pour cela, la loi doit prévoir un cadrage précisant que les embauches à statut sont la règle pour l'ensemble du système ferroviaire public et limitant les recrutements hors cadre permanent du statut à des cas d'exception. La réactivation des instances statutaires telles que la Commission Mixte du Statut et la Commission Nationale Mixte doit être mise en œuvre.

X La réglementation sur le temps de travail applicable à l'ensemble des salarié(e)s inclus dans la future CCN doit être à minima celle en vigueur à la SNCF régie par le RH 0077 qui est améliorable. Pour cela, le projet gouvernemental doit cadrer législativement la construction d'un décret socle suffisamment précis et complet pour que le patronat ne s'engage pas dans les futures négociations avec des ambitions d'abaissement des normes sociales. En juillet 2006, avant la libéralisation du transport ferroviaire national de fret, huit fédérations syndicales de cheminot(e)s faisaient front commun, réaffirmant devant le ministère et le patronat : « le transport ferroviaire n'est pas un secteur d'activité nouveau. Une réglementation du travail est actuellement applicable aux 165 000 salarié(e)s de ce secteur. Si d'autres entreprises souhaitent exercer dans ce secteur d'activité, elles doivent appliquer la réglementation en vigueur, donc le décret du 31 décembre 1999, dénommé à la SNCF RH 0077 ». Nos organisations syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail réaffirment cette position.

On ne transforme pas une entreprise publique comme la SNCF en quelques mois. Nous demandons que cette réforme soit menée avec la plus grande attention, sans précipitation contre-productive. C'est à partir de ce socle revendicatif commun que nos organisations syndicales interviendront dans les différentes réunions organisées à propos de la réforme. Cette plateforme revendicative sera largement diffusée par nos soins et pourra être améliorée et renforcée par l'apport des débats menés avec les salarié(e)s de l'ensemble du secteur ferroviaire. La traduction dans la loi de ces légitimes revendications serait utile à l'ensemble des citoyen(ne)s de notre pays et garantirait une élévation sociale pour tous les salarié(e)s du secteur. Ce serait alors une réforme efficace, novatrice, ambitieuse et perçue comme telle par nos organisations syndicales et les salarié(e)s du secteur.





La grève

11 juin : un démarrage contrasté

C'est le 11 juin, plus exactement le 10 au soir, que la grève démarre, à l'appel des fédérations CGT et SUD-Rail/Solidaires. Tandis que la CFDT revendique haut et fort de briser la grève, l'UNSA a finalement décidé de quitter l'unité matérialisée par la plate-forme unitaire. On l'a vu précédemment, la dimension unitaire donne confiance aux salarié-es pour partir en grève.

Même si tout le monde sait qu'UNSA et CFDT ne sont pas des organisations sur qui compter pour mener une grève nationale reconductible, la division créée pèse. Les équipes militantes CGT et SUD-Rail/Solidaires n'ont pas eu le temps nécessaire pour mieux contrer, sur le terrain, le travail de sape réalisé par les « jaunes » (oranges et bleus, en l'occurrence, si on se réfère aux couleurs CFDT et UNSA).

27,84% de grévistes, tous collègues confondus le 11 juin : c'est beaucoup moins que pour le démarrage des dernières grosses grèves reconductibles :



x **44,10% le 12 octobre 2010,**

x **62% le 14 novembre 2007,** avec une grève à 74% le 18 octobre qui avait permis une première reconduction à l'appel de SUD-Rail/Solidaires et FO, combattue par les fédérations CGT, CFDT et UNSA.

x **70% le 24 novembre 1995.**

Une grève reconductible avait démarré avec un taux de grévistes similaire et même inférieur : 16,19% le 8 avril 2010. On se souvient que ce fut une grève difficile, marquée par d'énormes différences entre catégories mais aussi entre régions.

Nous rappelons nos réserves vis-à-vis des chiffres de la direction et les utilisons uniquement à titre de comparaison entre différents mouvements ; les patrons n'ayant jamais favorisé une grève, leurs tripatouillages statistiques ne sont pas une nouveauté.

Le nombre de grévistes est un élément déterminant pour la réussite d'un mouvement. C'est sans aucun doute une évidence, mais il est utile de le rappeler. Une grève qui démarre plus difficilement que d'autres n'est pas pour autant condamnée (et encore moins, condamnable !). Il est normal, pour dynamiser le mouvement, de mettre en avant les éléments positifs dans les tracts, dans les prises de parole, dans les discussions ; mais, à l'inverse, **lorsqu'on veut animer une grève, ne pas tenir compte de la réalité, ne pas discuter des faiblesses, c'est agir contre le développement de la lutte.**

Au démarrage d'un tel mouvement, il est indispensable d'aller voir celles et ceux qui ne sont pas en grève le premier jour ; il ne doit pas s'agir de démarches individuelles, mais de discussions et décisions collectives ; ce souci de renforcer la grève doit être une question débattue en assemblée générale, c'est un des rôles des militant-es révolutionnaires et plus généralement des syndicalistes.

La tenue de « piquets de grève » est une des réponses indispensables : les grévistes y montrent leur nombre, leur détermination, leur volonté de ne pas céder leur lieu de travail aux patrons, leur capacité à expliquer les revendications et la grève... **Construire, renforcer, solidifier la grève est plus important et plus utile (et donc plus révolutionnaire !) dans les premiers jours d'un mouvement que les grandes déclarations qui se prétendent « politiques » faites entre convaincu-es.**

Si le pourcentage de grévistes est plus faible qu'à l'orée de précédentes grèves reconductibles, la réalité est aussi que dès le 11 juin le mouvement est très suivi par certaines catégories (contrôleur-ses et agents de conduite au plan national), et dans plusieurs sites ferroviaires (avec des gares et ateliers très fortement en grève). **Il était donc totalement juste d'appeler à poursuivre, comme l'ont fait les fédérations CGT et SUD-Rail/Solidaires (ensemble), comme l'ont décidé les Assemblées Générales.**

Tract d'Alternative Libertaire, le 11 juin

Nous sommes en grève et c'est pour gagner !

Depuis mardi 10 au soir, la grève est massive à la SNCF. Dans les dépôts, chez les contrôleurs, dans les gares, les ateliers, à la maintenance, dans tous les services et les régions, l'appel lancé par les fédérations CGT, SUD-Rail et FO/FIRST est très suivi.

Les fédérations syndicales qui appellent à la grève soutiennent les cheminots et les cheminotes en lutte. L'UNSA prétend attendre notre deuxième jour de grève pour prendre sa décision, tandis que la CFDT appuie ouvertement les patrons et le gouvernement en exhortant à casser la grève. Cachés derrière leur couleur orange, les responsables CFDT jouent ouvertement les jaunes et nous les traiterons ainsi, si d'aventure nous en croisons durant la grève.

Ne comptons pas sur le gouvernement pour améliorer le service public ferroviaire !

Pourquoi ? Tout simplement, parce que le gouvernement sert les intérêts de la classe dominante, les intérêts des capitalistes, des banquiers, des patrons ; ce qu'ils veulent, c'est d'une part casser les lieux de résistance ouvrière, d'autre part supprimer les derniers services publics pour faire émerger de nouveaux monopoles mais privés et aux intérêts financiers juteux.

Aux ordres, le gouvernement concocte une loi ferroviaire qui éclate en trois entités distinctes (SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités) ce qui avait déjà été divisé en deux en 1997 (SNCF et RFF) pour se venger de la grève de 1995. Nous sommes en grève parce que nous voulons une entreprise publique ferroviaire, unifiant en son sein l'ensemble des activités ferroviaires !

Nous refusons toute remise en cause du Statut et la suppression du RH 0077

Les patrons de la SNCF, Guillaume Pépy en tête, se sont saisis du contexte pour relancer leur attaque contre la réglementation du travail. Le gouvernement propose une loi qui abroge le RH 0077 ! La sous-traitance, les filialisations, la privatisation, sont les outils des patrons pour généraliser le dumping social, donc s'en prendre à nos conditions de travail et à nos salaires.

Pour contrer cette politique, il faut que tous les salarié-es du secteur ferroviaire aient le même statut et les mêmes droits : ceux qui s'appliquent aujourd'hui à la SNCF et qu'il faut améliorer. Négocier la réglementation du travail une fois le RH 0077 aboli, c'est inacceptable car ce serait discuter de l'ampleur du recul social.

Nous ne laisserons pas les politicien-nes décider de notre avenir !

Le ministre reçoit les fédérations syndicales jeudi 12, les député-es examinent le texte à l'Assemblée du 17 au 19 juin : autant d'échéances où ils vont tenter de reprendre la main. Ne nous laissons pas faire, c'est à nous de décider de notre avenir et d'imposer non seulement l'abandon de ce projet de loi mais aussi l'amélioration de nos conditions de travail, l'augmentation de nos salaires.

Ne nous laissons pas tromper : le retrait du projet de loi, oui ! Mais le piège serait de se limiter à ça et de faire grève pour que rien ne change. C'est le moment d'imposer nos revendications, locales et nationales !

Notre grève nous appartient !

Les syndicats qui ont défendu depuis des mois la nécessité d'une grève reconductible et qui l'ont construit avaient raison. Nous ne gagnerons pas sans lutte ou seulement par des grèves de 24 heures de temps en temps. Mais maintenant que nous sommes en grève, c'est à nous tous grévistes de décider des suites à donner à notre mouvement.

Chaque jour, réunissons-nous en assemblées générales où chacun-e doit pouvoir s'exprimer et décider. La grève doit être placée sous la responsabilité des Assemblées Générales et coordonnée nationalement par les fédérations syndicales qui la soutiennent. C'est aux grévistes de décider de la grève !





12 juin : la fédération CGT hésite, les grévistes continuent !

Au soir du premier jour de grève, le ministère avait lancé le classique sketch du « dialogue social », en recevant les fédérations ; c'était pour leur annoncer une autre réunion, le 12 au matin. La CFDT est reçue séparément, sans doute en tant qu'organisation patronale, vu qu'elle crache sur les grévistes depuis plusieurs jours ! CGT, SUD-Rail/Solidaires qui appellent à la grève depuis le 10 au soir et l'UNSA qui prétend envisager la grève pour ... le 17, sont reçues ensemble.

La veille au soir, dans son bulletin quotidien diffusé aux A.G. du lendemain matin, la fédération SUD-Rail/Solidaires a prévenu : « Le ministre reçoit de nouveau les fédérations jeudi matin ; SUD-Rail s'y rendra mais pas pour papoter, pas pour philosopher. Nos revendications sont légitimes, c'est sur cette base que les négociations doivent se faire ». CGT et SUD-Rail ont prévu de se rencontrer en début d'après-midi pour s'adresser ensemble aux cheminots et cheminotes. Côté gouvernemental et patronal, la manœuvre est simple : il s'agit de remettre dans le jeu l'UNSA, afin de ramener la fédération CGT vers des positions plus « raisonnables ».

Alors qu'il y a des dizaines de milliers de grévistes dont les revendications sont claires :

x Réintégration du système ferroviaire dans une seule entreprise publique.

x Arrêt de l'éclatement de l'entreprise SNCF orchestré en interne par Guillaume Pepy et consorts : stop au découpage en « branches », aux réorganisations et expérimentations qui cassent les collectifs de travail et dégradent nos conditions de travail.

x Maintien, amélioration et extension à tous les salarié-es du secteur ferroviaire du RH 0077 (réglementation du travail SNCF) et du Statut.

x Annulation de la dette imposée depuis des années aux entreprises publiques ferroviaires

Les discussions se font à partir d'un texte que le gouvernement et la direction ont mis au point avec la CFDT, et pas sur les revendications des grévistes. Le piège commence à fonctionner !

Respectant l'engagement pris devant les grévistes, la délégation fédérale **SUD-Rail/Solidaires crée un clash, en quittant cette réunion où l'on ne parle pas de ce qui est au cœur de la grève.** Trois heures durant, la délégation CGT reste en réunion avec seulement l'UNSA qui n'appelle pas à la grève et avec le ministère qui défend son projet de loi... A la sortie, la CGT reporte au « début de soirée », la réunion interfédérale prévue avec SUD-Rail/Solidaires.

Devant 2000 cheminots et cheminotes d'Ile-de-France réuni-es aux abords du ministère, la fédération SUD-Rail/Solidaires note que « *le document d'orientation ne répond pas du tout aux revendications des grévistes* », tandis que le secrétaire de la fédération CGT évoque « **un ministre beaucoup plus à l'écoute qu'auparavant** » et suggère que « **s'il y a un report [du débat au Parlement] on proposera la suspension de la grève. Sinon, le mouvement continuera** » (L'Humanité du 13 juin).

La CFDT avait donné son accord avec le texte gouvernemental dès l'aube ; l'UNSA s'en félicite et annonce qu'elle n'appellera pas à la grève (commencée sans elle depuis 2 jours) ; la fédération CGT hésite, ne sait pas si les « avancées » dont elle commence à parler seront perçues comme telles sur le terrain. L'après-midi passé à faire le point avec les secteurs régionaux donnera le verdict : certes il est 21 heures et pas 14 heures comme prévu initialement, mais un communiqué unitaire se conclut par le fait que « **les fédérations syndicales CGT et SUD-Rail appellent les cheminots de tous collèges et toutes fonctions à poursuivre et à amplifier le mouvement** ».

La détermination des grévistes, leur présence plus nombreux et nombreuses que la veille aux AG de ce jeudi, l'unité à la base, le positionnement sans équivoque de la fédération SUD-Rail/Solidaires, le choix de la fédération CGT de ne pas décréter la fin de la grève contre l'avis de ses équipes locales, tout cela a été décisif.

13 juin : unité fédérale CGT – SUD-Rail à la veille du week-end

Le 13 juin au matin, le ministère organisait une séance de photos pour la signature de son texte par l'UNSA et la CFDT ; un texte d'une si grande importance qu'aujourd'hui déjà plus personne n'y fait référence ! Une nouvelle rencontre avec la seule fédération CGT était prévue, mais finalement celle-ci décline...

A la veille du premier week-end de grève, **les fédérations CGT et SUD-Rail/Solidaires renouvellent leur appel « à poursuivre, à amplifier et à élargir le mouvement »**, constatant notamment que « *le pacte d'irresponsabilité signé entre le gouvernement et les 2 fédérations CFDT-UNSA, ne répond en rien à la nécessaire réunification du système ferroviaire, à la question du financement et de la dette, aux conditions sociales des cheminots et à terme, à un meilleur service public voyageurs et marchandises. Les cheminots n'ont pas besoin d'Etats Généraux du dialogue social mais de négociations sur leurs revendications* ».

14, 15 juin : le Bac, Le Paon, les jaunes, mais la grève continue

Accentuant la pression médiatique, le gouvernement et la direction SNCF « découvrent » ce week-end là que les épreuves du Bac ont lieu le lundi 16 et somment grévistes et syndicats de reprendre le travail ... avouant ainsi que cette grève dont ils contestent la réalité depuis trois jours existe bel et bien !

La direction annonce 17,49% de grévistes. Compte tenu des doutes sur l'ensemble des chiffres fournis c'est finalement très correct à la fin de la première semaine puisque cela englobe tous les collèges y compris l'encadrement où le taux de grévistes est proche de zéro, tous les sites y compris les sièges des directions nationales et centrales où il n'est guère plus élevé. A l'inverse, du côté des grévistes, c'est la confirmation de l'échec à faire grossir la grève après son démarrage.

En guerre contre les cheminots et les cheminotes et se moquant en réalité des usagers, la direction SNCF joue avec la sécurité : depuis la veille, des bureaux de directions régionales et nationales sont fermés et des non-grévistes sont déployés dans des postes qui ne sont pas les leurs ; cela deviendra la règle à compter du lundi. Une nuée de jaunes en gilets rouges envahit les gares...

Durant le week-end, les grévistes découvrent que la veille la CGT s'est adressée directement à F. Hollande. Le courrier est cosigné du secrétaire général de la confédération et du secrétaire général de la fédération des cheminots. Thierry Le Paon indique à la presse qu'une « *issue au conflit pourrait être trouvée durant ce week-end* », ajoutant que « *la CGT n'a jamais demandé le report ni le retrait du projet de loi* ». **C'est contraire aux mandats des A.G., c'est l'inverse de ce qu'écrivait la fédération CGT !**

Ben ...
m'a gourré !



Comme de coutume, il y a beaucoup moins d'A.G. au cours du week-end, mais toutes celles qui se tiennent reconduisent le mouvement. Et c'est bien normal, car en dépit du jeu médiatique auquel certains se livrent, rien n'a bougé du côté gouvernemental, aucune négociation n'est prévue. Le débat sur ce projet de loi débute à l'Assemblée nationale le mardi 17. **Plusieurs Assemblées Générales du vendredi ont évoqué la nécessité d'organiser manifestations et rassemblements ce jour là.** L'idée est reprise par les fédérations CGT et SUD-Rail/Solidaires qui se rencontrent le dimanche, publient un nouvel appel commun à poursuivre la grève et à « *participer massivement à toutes les initiatives prévues dans les jours à venir, telle celle prévue devant l'Assemblée nationale mardi matin* ».



16 juin : discussions, actions, ...

Cela fait déjà une semaine que la direction SNCF répète que le mouvement s'effrite et va se terminer le lendemain. Mais les grévistes tiennent bon.

Globalement, le nombre de grévistes demeure insuffisant au regard des enjeux et du rapport de forces avec le gouvernement et la direction SNCF. Mais la grève demeure massive chez les roulants, et dans pas mal de gares et d'ateliers.

Des actions sont décidées en A.G. : ici la réappropriation de locaux, là une occupation de voies, ailleurs la décoration d'une permanence du parti au pouvoir ou bien une diffusion de tracts aux usagers...

A la demande de la fédération CGT, les deux organisations qui soutiennent les grévistes (CGT et SUD-Rail) sont reçues par la direction SNCF. La direction refuse de discuter des revendications des grévistes qui sont pourtant de sa seule responsabilité : arrêt du découpage par activités, des restructurations qui font exploser les collectifs de travail, amélioration de la réglementation du travail, etc. **La seule proposition patronale est ... d'établir un calendrier de réunions !** C'était « l'issue négociée » qui avait mis un terme à la grève du printemps 2010, mais l'histoire ne se répète pas : cette fois, CGT et SUD-Rail dénoncent ensemble le mépris des patrons de la SNCF.



17 juin : des manifestations dans toutes les régions

Tandis que quelques député-es commencent à examiner le projet de loi à l'Assemblée nationale, les grévistes manifestent dans toutes les régions.

A Paris, les CRS chargent les manifestants et manifestantes : *« les député-es discutent de notre avenir, mais la Police nous en éloigne à coups de gaz lacrymogène et de matraques ! Jolie démocratie, où on essaie de faire taire les premier-es concerné-es, celles et ceux qui, tant bien que mal font tourner l'entreprise publique tout au long de l'année ! [...] Député-es : ne perdez pas votre temps et notre argent à discuter d'un projet de loi qui est à revoir totalement ! »* écrit la fédération SUD-Rail/Solidaires dans le numéro 8 de son bulletin de grève.

Ces actions sont utiles, elles répondent aux demandes et besoins des grévistes les plus motivé-es, de toutes celles de tous ceux qui ne se satisfont pas d'un rendez-vous journalier pour écouter les délégué-es et voter la poursuite de la grève en attendant demain...



Mais l'auto-organisation du mouvement demeure très faible, les Assemblées Générales prennent peu d'initiatives localement. Souvent, la nécessité de ne pas se couper des collègues qui soutiennent tout en n'étant pas grévistes chaque jour, n'est pas discutée et du coup, pas plus la question de les ramener dans la grève. Ces faiblesses finissent par peser dans un mouvement qui a entamé sa deuxième semaine.

Contre la loi ferroviaire, on a raison de se révolter !

[...] Réuni-es dans un hémicycle presque désert, les député-es prétendent décider de l'avenir des cheminotes et de toute la population qui a besoin d'un service public ferroviaire. Nous, nous disons que c'est aux cheminot-es de décider de comment doit fonctionner leur entreprise et à toute la population de décider de quel service public ferroviaire elle a besoin.

Ne nous attardons pas à ce pitoyable spectacle du PS qui veut déborder la Droite sur sa droite et du Front de gauche qui prétend nous défendre en oubliant qu'il n'a jamais rien fait depuis 17 ans pour abroger RFF, même quand le ministre des transports était du PCF !

Les cheminot-es ont raison :

- X Une seule entreprise publique ferroviaire, unifiant en son sein l'ensemble des activités.
X Maintien du Statut et de la réglementation du travail SNCF, qu'il faut améliorer et étendre à tout le secteur ferroviaire.
X Annulation de la pseudo « dette du système ferroviaire » qui sert de caution pour augmenter la productivité des cheminot-es.
X Arrêt des restructurations internes et de la casse de la SNCF.

Retrait du projet de loi. Oui, mais pas seulement !

Le piège serait de se limiter à ça et de faire grève pour que rien ne change. C'est le moment d'imposer les revendications, locales et nationales !

Autogérons notre grève

Les syndicats qui ont défendu depuis des mois la nécessité d'une grève reconductible et qui l'ont construit avaient raison et le travail d'information et de mobilisation mené a permis cette grève.

Mais la grève appartient aux grévistes ! C'est aux grévistes de décider des suites à donner à leur mouvement ; les assemblées générales où chacun-e doit pouvoir s'exprimer et décider, sont notre outil pour la démocratie.

Quand les A.G. décident, toutes les fédérations syndicales sont sous pression ; c'est un antidote nécessaire, face aux rendez- vous secrets avec le ministère et la direction, face aux propositions de manifestations à l'écart des lieux du pouvoir, face aux manœuvres habituelles de certaines d'entre elles.

Unifions nos luttes !

Les cheminot-es ne sont pas les seul-es à agir : tou-tes les chômeurs-ses et notamment les intermittentes du spectacle sont menacé-es par la nouvelle convention UNEDIC. La bataille contre les « nouveaux rythmes scolaires » imposés aux communes, aux parents et aux enseignant-es se poursuit. Des grèves, parfois avec occupation des locaux, ont lieu dans de diverses entreprises privées... il est temps d'unir les colères.





18 juin : le Front de Gauche prétend faire cesser la grève !

Les députés du Front de Gauche volent au secours du gouvernement PS. André Chassaigne prétend régler le conflit social par ses amendements au projet de loi. En réalité, l'amendement-miracle confirme l'éclatement en trois entreprises distinctes !

La manœuvre divise dans les Assemblées Générales où des militants ou militantes Front de Gauche soutiennent l'initiative des députés PCF. Au 8ème jour de grève, c'est un coup qui laisse des traces. D'autant que **le secrétaire de la CGT, qui voyait déjà la reprise du travail après 3 jours de grève, remet le couvert** : « grâce à notre action, des amendements ont été déposés et il semblerait à l'heure qu'il est que le gouvernement tienne compte de ce rapport de force qui s'est instauré »...

Les patrons de la SNCF, le gouvernement, la CFDT, l'UNSA, le PS, la Droite, et maintenant le Front de Gauche et encore le secrétaire de la confédération CGT : **ça fait vraiment beaucoup de monde qui annonce la fin de la grève ... en oubliant que les seul-es qui ont à décider de la suite de leur grève, ce sont les grévistes !** N'en déplaise à tout ce joli monde, même si le mouvement faiblit, les A.G. reconduisent la grève et appellent aux manifestations du lendemain,

organisées par la CGT, SUD-Rail/Solidaires et parfois FO et la FSU.



19 juin : 98,44% de grévistes... parmi les député-es

Ils et elles sont 9 (sur 577) dans l'hémicycle pour décider de l'avenir du système ferroviaire, des cheminots et des cheminotes. 1,56% des député-es ! Ainsi va la vie normale de la démocratie bourgeoise ! Cette fumisterie n'est pas la démocratie : non seulement les travailleurs et les travailleuses qui sont directement concerné-es n'ont pas droit à la parole, mais celles et ceux qui font profession de « nous représenter » ont mieux à faire !

Des manifestations interprofessionnelles sont organisées dans de nombreuses villes de France. **La grande majorité des Assemblées Générales reconduit la grève, mais des décisions contraires sont prises à Marseille, Avignon, Toulon, Rennes, Toulouse ou Caen.**

Côte CGT, le secrétaire de la confédération intervient dans les médias pour, une nouvelle fois, prévoir la fin de la grève : « Sans doute qu'on arrive à un tournant » ; selon lui, il y a « une différence majeure entre ce qui était proposé par le gouvernement et ce qui a été voté ». Le secrétaire de la fédération des cheminots, lui, dénonce « beaucoup d'enfumage » dans les amendements votés.

Au soir du 19 juin, les fédérations CGT et SUD-Rail/Solidaires écrivent ensemble « Alors que les amendements continuent d'être discutés au Parlement, force est de constater que le travail en séance n'a pas permis d'améliorer le texte initial ».

20 juin : le Front de Gauche remet ça !

Le bulletin « La grève n°10 » de la fédération SUD-Rail/Solidaires diffusé le 20 au matin « appelle à maintenir l'unité syndicale et réaffirme son entier soutien aux cheminot-es en grève. Pas d'instrumentalisation des grévistes par des arrangements politiques ! Le syndicat est un outil pour nos luttes. Que personne ne décide à notre place ! Les structures nationales interprofessionnelles doivent soutenir les luttes des salarié-es, pas appeler à la reprise du boulot à leur place. L'Union syndicale Solidaires (dont SUD-Rail est membre) soutient totalement notre grève ».

L'Humanité du 20 juin titre « La grève a bien aiguillé l'Assemblée nationale. En séance, le texte sur la réforme ferroviaire a été fortement amendé, notamment par le groupe communiste. Un compromis en forme de recul pour le gouvernement ». L'article évoque « des modifications assez significatives pour qu'il se dise ici et là qu'elles pourraient mettre fin à la situation de crise qui dure depuis dix jours ».



Au matin du 10ème jour de grève, le moins qu'on puisse dire est que le message est clair !

La situation est confuse : dans certaines A.G., la CGT reprend le discours du Front de Gauche (et de Le Paon depuis une semaine) et appelle à la reprise tandis que SUD-Rail/Solidaires défend la poursuite du mouvement ; dans d'autres, CGT et SUD-Rail/Solidaires constatent un nombre de grévistes devenu trop faible et se prononcent ensemble pour l'arrêt de la grève ; ailleurs, le mouvement est reconduit unitairement avec la perspective de tenir jusqu'au mardi 24, jour du vote de la loi dans son ensemble à l'Assemblée...

21 et 22 juin : un week-end difficile

Compte tenu du contexte, c'est sans surprise qu'on constate que pas mal de grévistes reprennent le travail ce week-end. Si la fédération SUD-Rail/Solidaires poursuit la publication du bulletin quotidien « La grève », la fédération CGT ne sort plus de tracts sur la grève depuis quelques jours déjà et le dernier communiqué unitaire CGT/SUD-Rail date du 19 juin au soir. Mais nombre de grévistes continuent, déterminé-es à, au minimum, « ne pas les laisser voter tranquillement leur loi ».

D'où l'idée de manifestations le mardi 24, dont une pour les cheminot-es d'Ile-de-France aux abords de l'Assemblée nationale. Cette proposition, débattue lors de quelques Assemblées Générales parisiennes en fin de semaine, est discutée sur les piquets de grève encore présents durant le week-end.

23 juin : la veille du vote à l'Assemblée

Le texte adopté par l'Assemblée Générale de Grenoble, diffusé dans un tract unitaire par les syndicats CGT et SUD-Rail/Solidaires, est représentatif de l'état d'esprit de celles et ceux qui sont toujours en grève :

Le vote du projet de loi est prévu ce mardi. Les quelques amendements retenus, bien évidemment grâce à la grève, ne sont pas suffisants, même si deux organisations patronales (CFDT et UNSA) vont tenter de valoriser comme étant une avancée ce qui est un recul historique. Rien sur :

X Le RH077 et le Statut comme base de la réglementation.

X La réunification réelle du système ferroviaire au sein d'une seule entreprise publique, la SNCF.

X Le traitement de la dette, seulement une promesse de rapport d'ici deux ans (la dernière promesse datant de 2009, il fallait bien la réactualiser).

X La prise en compte et le développement du Fret etc.

Où en sont nos organisations syndicales ?

La CGT en panne d'orientation ?

Cet article est paru dans le mensuel Alternative Libertaire de septembre 2014 (n°242)

Quand la CGT boycotte Valls !

De profonds débats d'orientation traversent la CGT ces dernières années : bilan de la lutte sur les retraites ; consigne de vote sur le référendum pour le traité européen (le bureau confédéral qui souhaitait s'abstenir est publiquement mis en minorité pour la première fois) ; non-signature de l'accord national interprofessionnel (ANI) sur la formation professionnelle (encore un désaveu public du bureau confédéral) ; appel par certaines structures importantes à participer à la manif du 12 avril 2014 associant forces syndicales, associatives et politiques contre les politiques d'austérité malgré l'intervention directe de Thierry Lepaon.

Ces débats se sont cristallisés en juin dernier autour de la conférence sociale des 7 et 8 juillet. Progressivement des syndicats de base, des dirigeants confédéraux, des congrès de différentes structures prenaient position en faveur du boycott provoquant de violents échanges dans les étages de « Montreuil ». Finalement Solidaires annonçait qu'elle boycottait la conférence. Puis la CGT et FO annoncèrent leur non-participation à la seconde journée et enfin la FSU abandonna son fauteuil durant la seconde journée. Un évènement exceptionnel dans le petit monde du « dialogue social », un camouflet pour le gouvernement ! Et pour la CGT une rupture de plus avec la CFDT dont le secrétaire Laurent Berger se retrouva seul à assumer le pacte de responsabilité et ses austères conséquences pour les salariés. Berger qui finit par comparer les syndicats boycotteurs ...au FN !

« Syndicalisme rassemblé » ou syndicalisme de lutte

Depuis l'expérience gouvernementale PS/PC de 1981, la CGT se cherche une voie entre un syndicalisme de lutte et un syndicalisme d'accompagnement (pudiquement baptisé « rassemblé »). L'enjeu ? Un rapprochement durable et stable avec la CFDT. Mais devant la violence des attaques patronales et gouvernementales, nombre de dirigeants fédéraux et d'unions départementales, certains bien connus comme des bureaucrates peu combatifs (sauf contre leurs « opposants »), ont fini par comprendre qu'il n'y avait plus rien à grappiller dans le confort des instances du « dialogue social ». Ils s'inquiètent aujourd'hui d'une possible disparition de la CGT, privée de stratégie identifiable, soumise aux attractions contraires de Solidaires sur sa gauche et de la CFDT sur sa droite. Leur désarroi facilite l'ouverture d'un débat ouvert à toutes et tous les militants.

Un pilote dans l'avion ?

Gattaz, Hollande et leurs journalistes se lamentent : la CGT n'est plus dirigée ! On ne peut plus jouer au « dialogue social » ! Et c'est en partie vrai. Le temps où la direction du PCF tranchait les divergences politiques et personnelles dans la CGT est bien révolu. Dans une longue déclaration « Ensemble tout est possible » (2) une dizaine de responsables importants ouvrent le débat du 51° Congrès. Avec des pistes intéressantes mais une prudente langue de bois ! Et le risque d'un retour à une conception d'assujettissement de la CGT aux politiques d'un parti, en l'occurrence du Front de Gauche. Dans une déclaration moins diplomatique, l'UD de Paris, la plus grosse de France, réclame un examen du bilan de la direction confédérale lors d'un prochain CCN, l'instance qui regroupe les représentants désignés par les fédérations et les unions départementales et qui veille entre deux congrès au travail de la Commission Exécutive Confédérale et de son Bureau.

Un passionnant 51° congrès

Une riche période s'ouvre pour les militants attachés à un syndicalisme ancré dans la lutte des classes et porteur d'une transformation sociale radicale. Les débats dans tous les étages de l'appareil syndical permettent en effet de poser tranquillement tous les sujets stratégiques : construction du rapport des forces, rapports aux partis politiques, démocratie syndicale, unité syndicale, pratiques autogestionnaires et démocratie directe... Une occasion pour les militants de reprendre en main leur CGT !



Solidaires en congrès pour un syndicalisme de combat

Cet article est paru dans le mensuel Alternative Libertaire de l'été 2014 (n°241)

Solidaires a tenu son sixième congrès national, du 2 au 5 juin.

Forte de 110000 adhérent-es, l'union syndicale ne néglige pas la démocratie interne ou la nécessité d'un projet autogestionnaire. Elle incarne un syndicalisme à la fois massif et de lutte de classes, crucial pour les combats à mener contre les capitalistes.

Trois cent cinquante délégué-es des fédérations professionnelles (ou syndicats nationaux) et des unions départementales interprofessionnelles (« Solidaires départementaux ») ont assisté au sixième congrès de l'Union syndicale Solidaires. Cinq résolutions ont été débattues, amendées et approuvées ; deux débats sans vote complétaient l'ordre du jour traitant au final de sept grands thèmes :

x La redistribution des richesses, la construction d'une société fondée sur des rapports sociaux égaux.

x L'égalité entre les femmes et les hommes.

x Le maintien et le développement de la protection sociale.

x La défense, l'extension et la démocratisation des services publics.

x La prise en compte de la santé au travail.

x La socialisation des moyens de production, l'autogestion.

x Le renforcement de l'outil syndical.

La recherche du consensus en interne

Plutôt que rechercher des majorités qui imposent leurs choix à la minorité (qui en réalité ne les appliquera pas si ça ne lui convient pas, ce qui affaiblit l'organisation et la portée des décisions prises), dans Solidaires la recherche du consensus est la règle. Certes, cela peut ralentir parfois des prises de décisions ; en réalité, l'expérience montre que c'est peu souvent le cas. Ce fonctionnement représente une force car il évite les ruptures et solidifie l'organisation syndicale. C'est dans cette optique que se sont déroulées les différentes étapes de préparation du congrès, garantissant des résolutions largement consensuelle au sein de Solidaires. Cette priorité à la recherche du consensus interne est très politique. À l'inverse de certains courants politiques qui voient dans le syndicat un lieu d'affrontements où il faut systématiquement dégager des majorités et minorités par des votes, elle correspond à l'affirmation que c'est bien au sein du syndicat que se discutent et se décident les orientations, les revendications, les actions, etc., et à la volonté d'en faire le lieu où se rassemblent potentiellement tous les travailleurs, toutes les travailleuses, en tant que classe sociale autonome.

Le développement de Solidaires

Les différentes structures de l'Union syndicale Solidaires rassemblent un peu plus de 110000 adhérents. C'est beaucoup moins que les confédérations CGT ou CFDT, mais le rapport n'est pas si grand que ça. La question du développement pour Solidaires est cruciale aujourd'hui car c'est celle du changement d'échelle qui est posée. Indépendamment des positions défendues et de la présence ou non dans l'entreprise, la plupart des salarié-e-s connaissent CFDT, CGT ou FO ; il n'en n'est pas de même pour Solidaires (ni SUD). Pour un syndicalisme qui, se revendique de l'action de classe et de masse, il est primordial de tenir les deux bouts : rester ferme sur la pratique, les revendications et les orientations, mais aussi se donner les moyens de gagner les luttes et de transformer la société en pesant dans les rapports de forces. Certains n'ont guère ce souci : celles et ceux pour qui Solidaires demeure en quelque sorte un accident de l'histoire car l'avenir est à une recomposition par le haut avec la FSU et la CGT, et d'autres pour qui la radicalité se confond avec le confort d'être entre soi, en totale déconnexion avec la réalité de la lutte des classes.

Un rééquilibrage entre « public » et « privé » s'est fait ces dernières années, notamment par un développement dans l'industrie, le commerce ou les transports urbains. Quasiment tous les secteurs d'activité sont désormais couverts, mais certains récemment et encore faiblement (l'intérim par exemple). La difficulté à faire vivre un syndicalisme vraiment interprofessionnel demeure. Trop de militant-es considèrent que l'interprofessionnel c'est à voir dans les UL, dans les UD et pas dans la section syndicale et le syndicat ; cela contribue à rendre l'activité interprofessionnelle extérieure aux collectifs de base. Comme dans les autres organisations syndicales, il y a une réelle difficulté à ce que les structures professionnelles dégagent les moyens matériels ou en temps militant nécessaires à l'interprofessionnel.

Solidaires dans le syndicalisme français et international

La place particulière de Solidaires dans le paysage syndical national pourrait se résumer ainsi : lors de ce congrès sont intervenu-e-s à la tribune des représentants de la CGT, de la FSU, de la CNT-SO, de la CNT. Au-delà de ce symbole, à propos de l'unité, la déclaration finale du congrès appelle à « rassembler dans la durée les organisations syndicales qui, avec leurs différences et leurs divergences parfois, ont comme point commun de se réclamer du syndicalisme de luttes et d'agir pour la transformation sociale, quand d'autres s'inscrivent pleinement dans le cadre du libéralisme ». Ce n'est pas le « syndicalisme rassemblé » (avec la CFDT) prôné par les responsables de la CGT et de la FSU, mais une ouverture vers l'ensemble des équipes syndicales qui assument l'affrontement de classes.

Synthèse des priorités de l'union syndicale Solidaires pour les prochains mois, cette déclaration reprend des objectifs concrets (Notre-Dame-des-Landes, Blockupy, Alternatiba, traité transatlantique, Unédic, salaires et pensions, droit de veto...) en les situant dans une démarche politique d'ensemble : campagne nationale « Les capitalistes nous coûtent cher », antifascisme, féminisme, affrontement avec le patronat, rôle des institutions, etc.

Au plan international, le congrès a validé le travail réalisé ces dernières années, marqué notamment par l'émergence du Réseau syndical international de solidarité et de luttes qui rassemble plus de soixante organisations syndicales d'Europe, d'Amérique, d'Afrique et d'Asie. La CGT de l'État espagnol, CSP-Conlutas du Brésil et TIE-Allemagne qui, avec Solidaires, coordonnent les activités de ce réseau étaient représentées au congrès, ainsi que la récente confédération des syndicats autonomes d'Algérie (CGATA) et quelques structures professionnelles montrant la diversité du travail international dans Solidaires.

Socialisation des moyens de production, autogestion ...

Une des deux « tables-rondes » organisées durant le congrès portait sur ces thèmes. Le secrétariat national de Solidaires a indiqué qu'il s'agit ainsi de relancer réflexions et débats sur ces sujets dans l'organisation syndicale : pas entre « spécialistes », pas entre « nostalgiques », mais à la base, dans les sections, syndicats et UL. Pour cela, un effort est nécessaire en matière de réappropriation collective de textes, de positions, de bilans déjà connus ; mais ceci doit s'accompagner d'un travail concret sur les réalités d'aujourd'hui, à l'échelle de chaque entreprise, chaque service, chaque commune, sans méconnaître pour autant la mondialisation de la société. Les histoires et cultures différentes au sein de Solidaires s'illustrent aussi sur cette problématique, mais il y a une volonté commune de s'atteler à ce chantier et ce n'est pas rien qu'une organisation syndicale de 110 000 membres décide aujourd'hui de parler « autogestion, socialisation des moyens de production, collectivisation, nationalisation, etc. » !

Et maintenant ?

Entre un syndicalisme dont la « radicalité » est sans doute plus homogène mais les forces trop faibles pour peser sur la réalité de la lutte sociale à l'échelle nationale, et un syndicalisme plus puissant mais dont la majorité accepte l'intégration au système politique et économique, l'Union syndicale Solidaires a indéniablement un rôle déterminant à jouer. C'est un enjeu qui ne peut nous laisser indifférents.



Des questions, quelques réponses...

Redécouvrir et pratiquer le syndicalisme interprofessionnel

Après plusieurs jours de grève, dans les Assemblées Générales est posée la question d'une éventuelle extension du mouvement à d'autres secteurs professionnels et de la solidarité interprofessionnelle. Or, s'il y a eu durant la deuxième semaine de grève quelques manifestations dites interprofessionnelles, force est de constater qu'elles n'ont pas mobilisé au-delà des cercles militants.

Cette situation est toujours décevante pour les salarié-es en grève. Il est nécessaire de faire le bilan et d'en tirer les conséquences :

x Evoquer la solidarité est juste. Mais, est-ce que les cheminot-es cessent le travail lorsqu'une grève dure dans un autre secteur ?

x Pas plus que les autres moments d'une grève, son extension ne doit reposer sur les seules organisations syndicales au niveau national ; là aussi, c'est d'abord aux grévistes de gérer leur grève. Mais, est-ce que les cheminot-es ont suffisamment de contacts réguliers, tout au long de l'année, avec celles et ceux qui travaillent juste à leurs côtés, pour pouvoir les convaincre de les rejoindre lorsqu'une grève a démarré ? Par exemple, le personnel de nettoyage dans un atelier, celui des commerces dans une gare, de la restauration ferroviaire dans les trains...

x L'information est importante. Les « grands » médias au mieux n'expliquent rien des motifs de la grève, au pire les caricaturent. Qui peut mieux expliquer la grève que les grévistes et leurs organisations syndicales ? Mais est-ce que les unions interprofessionnelles locales ont assez de forces militantes pour réagir rapidement lorsqu'une lutte nationale démarre dans un secteur professionnel ?



A ces trois questions, la réponse est la même : non.

Soit nous prenons acte de cette situation sans rien faire, et dans ce cas nous décidons de ne pas améliorer la solidarité, de ne pas prendre les moyens d'étendre le mouvement et de ne pas informer les autres travailleurs et travailleuses. Et il n'est pas nécessaire ensuite de crier « à la trahison des syndicats »...

Soit nous prenons les moyens de développer le syndicalisme interprofessionnel de base, c'est-à-dire que nous menons le débat dans nos syndicats pour qu'une partie importante du temps syndical soit consacré aux Unions Locales interprofessionnelles, à la formation syndicale interprofessionnelle, au soutien aux luttes locales, etc. Faisons !

Formes d'action : rien de figé, mais n'oublions pas l'essentiel !

Confronté-es à des grèves perdues, nombre de salarié-es se posent des questions quant aux formes d'action collective à mettre en œuvre. La grève reconductible coûte cher aux grévistes ; mais nous avons besoin de mouvements qui durent pour gagner, surtout sur les sujets de portée nationale. Il est bien légitime alors de rechercher des moyens d'action qui permettraient de tenir plus facilement dans la durée.

Des idées circulent et c'est une très bonne chose : on parle de grèves d'une heure chaque jour, de grèves de 24 heures toutes les semaines, de grèves tournantes où chaque catégorie se met en grève l'une après l'autre, de grèves ciblées sur certains jours comme par exemple les week-ends, etc.

Nous le rappelions précédemment : dans le passé, les cheminots et les cheminotes ont plusieurs fois inventé de nouvelles formes d'action. Il en fut ainsi de la grève des réservations menée par les vendeurs et les vendeuses qui, mi-décembre 1986, se fondit dans la grève reconductible, de la grève de l'astreinte mise en œuvre par les agents de l'Équipement, de la grève de la pince pour les contrôleurs et contrôleuses.

L'action directe des travailleurs et des travailleuses ne se limite pas à la grève. Et celle-ci peut prendre des formes diverses. Il est plus révolutionnaire de mettre cela en application, que de ne rien organiser du tout, parce que la seule solution serait la grève générale.

Mais il est tout aussi révolutionnaire de réaffirmer que la forme d'action est intimement liée au but poursuivi et donc au rapport de forces qu'on veut créer. Adapter le cadre de l'appel aux revendications, tenir compte du contexte, planifier un mouvement en passant par des étapes préparatoires, tout cela se conçoit très bien. Mais considérer que pour une lutte frontale avec le patronat et/ou le gouvernement, pour une lutte qui pose la question du changement de société, on peut faire l'économie d'une grève reconductible est une erreur. Une erreur... ou une volonté politique de ne pas mener ce type de lutte car on considère que c'est du ressort des seules organisations politiques. C'est alors une logique qui va totalement à l'encontre de l'autonomie du mouvement social !

Il y a un autre aspect à prendre en compte lorsqu'on parle des formes d'action : **la grève « complète », qui plus est lorsqu'elle est reconductible, permet la tenue d'Assemblées Générales à travers lesquelles les grévistes décident de leur mouvement.** Ceci est rendu bien plus difficile lors de mouvements où chaque catégorie fait grève tour à tour ou lorsque la grève n'est pas continue. Là encore, derrière la forme d'action il y a un choix politique d'importance : celui de renforcer ou d'affaiblir le rôle des Assemblées Générales (que nous voulons, nous, quotidiennes).

Une génération nouvelle lancée dans la lutte des classes !

Cette grève marque l'engagement dans la lutte sociale et politique de nombreux et nombreuses jeunes. C'est un point important. Rarement formé-es par des grèves lycéennes ou étudiantes (ou par la lutte gagnante contre le CPE...), moins souvent organisé-es politiquement, baignant dans la précarité de la société contemporaine, ces jeunes ne reproduisent pas forcément les « habitudes de lutte » des générations précédentes. Mais la rage de vaincre, la détermination dans la grève ne sont pas discutables.

Rebondir sur cette spontanéité et la respecter, tout en collectivisant les enseignements de notre histoire sociale, sans pour autant ressasser des grèves du passé mythifiées, voilà un exercice dialectique qui n'est pas forcément simple mais qui est indispensable pour construire l'avenir.

Les grèves « plan-plan », oui il y en a marre ! Pareil, pour les AG où on se contente d'écouter les délégué-es puis de faire la barbecue ! Justement, il faut des Assemblées Générales dynamiques, animées, qui décident d'actions menées tous ensemble ... Et ça s'organise !



Une Assemblée Générale peut en cacher une autre

La pratique des Assemblées Générales quotidiennes durant une grève semble aujourd'hui la pratique « normale » à la SNCF (et dans la plupart des secteurs professionnels). Il n'en a pas toujours été ainsi. Après 1968, les bureaucraties syndicales ont peu à peu repris la main, avec le souci de cantonner les mouvements à du revendicatif à court terme, le reste étant renvoyé vers les aléatoires succès électoraux de « la Gauche ». Cela passait par l'absence de démocratie dans les luttes, pour éviter que les travailleurs et les travailleuses ne soulèvent trop de questions. Les délégué-es annonçaient la grève puis la fin de la grève, et voilà tout ! C'est lors de la grève de 1986 que les Assemblées Générales sont devenues la règle, et ce ne fut pas sans affrontement avec une partie des militant-es syndicaux !

Aujourd'hui, plus personne n'oserait combattre le principe des A.G. lors des grèves. Mais certains et certaines, se considérant comme l'avant-garde éclairée de la classe ouvrière, les détournent totalement, leur ôtent tout leur sens. Cela recouvre des forces politiques qui s'opposent par ailleurs, mais se retrouvent dans la pratique, celle qui consiste à vouloir « diriger » les luttes. Notre conception est tout autre : nous voulons animer les luttes pour leur donner toute leur autonomie.

L'Assemblée Générale ne doit pas se limiter à une information de la masse des grévistes par une poignée de personnes. L'essentiel de l'information doit être donnée à tous et toutes avant l'A.G., par exemple autour des piquets de grève. Les bulletins de grève, des collectifs syndicaux ou des comités de grève, sont indispensables. Ne pas en rédiger, ne pas en distribuer, c'est faire le choix d'avoir des A.G. captives. Nous voulons des A.G. informées et ainsi qui débattent en connaissance de cause.

L'Assemblée Générale doit être organisée de telle manière que chaque participant et participante s'y sente à l'aise pour parler, proposer une idée, etc. L'A.G., ce n'est pas un meeting où on vient écouter les délégué-es puis voter pour ou contre la suite de la grève. Les collègues parlent plus facilement lorsqu'ils et elles sont avec des gens qu'ils et elles connaissent.

Comme pour la section syndicale, la base de l'A.G. doit être le collectif de travail qui est au plus près des cheminots et des cheminotes : dans des sites importants, c'est souvent le service, le chantier, ailleurs ce sera l'ensemble des salarié-es du site parce que faire par service ou chantier amènerait à des chiffres ridicules. Vouloir imposer un seul modèle d'A.G. sans tenir compte des réalités locales relève du dogmatisme et c'est nier le droit à la parole de tous et toutes les grévistes.

Les Assemblées Générales doivent être représentatives. Nous voulons parler là du nombre de participants et de participantes au regard du nombre de grévistes. Une A.G. de service qui rassemble 75% des grévistes est bien plus utile pour construire l'auto-organisation des luttes qu'une A.G. dite « interservices » qui ne rassemble même pas le total des délégué-es des organisations syndicales appelant à la grève !

La coordination des A.G. est nécessaire, mais c'est aux A.G. de la décider et de la mettre en œuvre, pas à une « avant-garde » ! L'auto-organisation commence par l'auto-organisation des Assemblées Générales : aux grévistes de décider s'ils et elles ont besoin de commissions préparant les actions, le repas ou les tracts, s'ils et elles ont besoin d'un comité de grève pour coordonner l'activité, etc. Ou s'ils ont les moyens de discuter et décider de tout en A.G. Il en est de même pour la coordination nationale : ce sont les grévistes en A.G. qui doivent la décider. Lorsqu'une fraction politique prétend l'imposer, c'est le meilleur moyen de faire en sorte que ça n'existe pas en réalité, au-delà de quelques personnes qui prétendent « être la base », sans le moindre mandat collectivement décidé.

Le syndicalisme « jaune » existe, nous l'avons rencontré

Pour beaucoup, cette grève a été l'occasion de découvrir ce qu'est le syndicalisme « jaune », c'est-à-dire le syndicalisme qui défend les patrons et dénonce les grévistes. Des secteurs régionaux UNSA se sont distingués en déposant des droits d'alerte contre les grévistes, mais la CFDT l'emporte haut-la-main dans l'abject !

Avant la grève déjà, la fédération CFDT organisait une conférence de presse pour dénoncer les futur-es grévistes. Du rarement vu à la SNCF. Tracts et déclarations du même acabit se sont ensuite succédés.



La fédération CFDT est une organisation patronale ; d'ailleurs la direction relaie les tracts CFDT auprès de toute la hiérarchie en lui demandant de diffuser largement ! L'affaire a été réglée au plus haut niveau (abus de langage !), puisque les responsables fédéraux CFDT adressent leurs tracts à Guillaume Pepy le Président et François Nogué le DRH « comme prévu », précisent-ils ...

A juste titre, les élucubrations d'organisations syndicales de ce genre nous intéressent peu. Mais nous ne pouvons les ignorer car elles affaiblissent nos mouvements et elles influencent négativement des milliers de cheminots et cheminotes. Des dizaines de milliers de collègues n'ont pas fait grève ; tous et toutes ne sont pas des traîtres pour autant (ce qui ne retire rien au fait qu'ils et elles auraient dû faire grève !).

Or, aidées par la direction, la CFDT et l'UNSA essaient de se faire les porte-parole de toutes celles et tous ceux qui n'étaient pas en grève. Ne tombons pas dans ce piège en renforçant leur camp, n'assimilons pas tous les non grévistes à des « collabos ». Sans concession dans les discussions avec ces collègues, il ne nous sert à rien de les stigmatiser ; il en est tout autrement des responsables de ces fédérations et de celles et ceux qui s'en font les porte-parole. Il y a une responsabilité de la CFDT et de l'UNSA, et c'est cela qu'il faut traiter.

Un des meilleurs moyens est de renforcer le front commun CGT/SUD-Rail, excluant CFDT et UNSA : à travers des déclarations CE, DP, CHSCT, CCE, etc., des DCI unitaires, des tournées et permanences communes ... Pourquoi ne pas rejeter dans les diverses réunions tout échange avec les délégué-es CFDT et UNSA qui assument le rôle joué par leur organisation durant la grève juin ?

Moins de trois mois avant la grève, lors des dernières élections professionnelles 22,87% du personnel Exécution votaient pour la CFDT ou l'UNSA (29,26% des agents de conduite). Notre propos doit être, non pas de nous défouler au risque de les renforcer, mais d'agir pour les affaiblir, pour que des adhérent-es ou sympathisant-es de ces organisations s'en éloignent, pour que nous soyons plus fort-es lors de la prochaine grève, etc.

Les usagers : mais de qui et au nom de qui parle-t-on ?

Chacun-e connaît le rituel des « usagers en colère » qui défilent sur les écrans de télévision, à la moindre grève des transports. Par delà cette caricature, le lien avec les usagers est important : là encore, pas seulement au moment de la grève mais bien avant. D'autant que la réalité quotidienne des usagers des transports ferroviaires justifie de fortes actions revendicatives...

« Les usagers », c'est un terme générique derrière lequel se cache des réalités sociales bien différentes. Et c'est bien sûr d'un point de vue de classe que nous devons aussi aborder cette question. C'est pourquoi est nécessaire l'implication des militant-es syndicaux (pas seulement des cheminots et des cheminotes) dans les comités d'usagers qui existent, mais surtout dans la prise en charge de ce sujet par les structures syndicales interprofessionnelles de base. Les trains ne roulent pas lorsqu'il y a la grève et c'est gênant. Mais lorsqu'il n'y a pas grève, beaucoup de trains sont supprimés, énormément sont en retard, souvent ils sont sales, parfois les horaires et dessertes ne correspondent pas aux besoins collectifs, les gares sont fermées, etc. Voilà des thèmes d'intervention syndicale pour des Unions Locales, voilà de quoi faire des tracts diffusés régulièrement dans les gares, voilà comment faire en sorte que « les usagers » ne découvrent pas le syndicalisme que lorsqu'il y a grève.





La grève en France, dans l'Etat espagnol, en Suède, en Belgique...

Il n'y a pas qu'en France que les cheminots et les cheminotes ont fait grève ces derniers temps. Plusieurs pays européens ont connu de tels mouvements, mais aussi les Etats-Unis ou la Tunisie, ou encore la Corée. Adresser ou recevoir des messages de solidarité internationale est utile. Mais c'est loin d'être suffisant !

L'internationalisme doit être une pratique de base du syndicalisme révolutionnaire. Ne comptons pas sur les institutions syndicales internationales qui refusent de coordonner les luttes. Là encore, prenons des initiatives, inventons, créons ce dont nous avons besoin ! **Le Réseau Rail Sans Frontière**, en lien avec le **Réseau syndical international** (et interprofessionnel) de solidarité et de luttes, rassemble des syndicats de cheminot-es de différents continents et édite un bulletin d'information. C'est un outil à utiliser !

Le syndicalisme révolutionnaire c'est une pratique, surtout pas seulement une théorie ! Les syndicats sont une forme d'auto-organisation des travailleurs/ses. Nous avons un combat à y mener en interne : pour l'auto-organisation et contre la bureaucratie, le fonctionnarisme syndical, l'absence d'initiatives, le piège du « dialogue social »,... Sous des formes différentes, cela concerne tous les syndicats. Mais nous avons surtout à y être actifs et actives pour mener les débats sur le projet de société, et pour construire et animer les luttes qui permettront cela. L'internationalisme est un des fondements du syndicalisme tel que nous le concevons. Action !



Les cheminotes et les cheminots ne sont pas qu'à la SNCF

Le secteur privé a toujours été présent dans le ferroviaire, y compris depuis la création de la SNCF en 1937. Mais la privatisation s'est considérablement accrue ces dernières années : sous-traitance, filialisations, ouverture au privé de secteurs jusque là uniquement « publics ». La loi ferroviaire, au centre de la grève de juin, concerne l'ensemble des travailleurs et des travailleuses de la branche ferroviaire. Or, la grève n'a concerné que le personnel de la SNCF.

C'est un problème à plusieurs titres :

- x L'extension de la grève n'a pas été possible, même dans le secteur ferroviaire.
- x Ne pas avoir mené la bataille pour l'égalité des droits de tous les salarié-es du secteur et contre le dumping social se paiera lors des négociations de la Convention Collective Nationale.

Comme pour l'interprofessionnel, c'est à nous de décider :

- x Soit on continue ainsi, mais il ne faut pas s'étonner des conséquences,
- x Soit on prend les moyens de développer le syndicalisme de luttes dans l'ensemble du secteur ferroviaire, ce qui signifie y consacrer des moyens en temps syndical, des moyens militants lorsqu'on est syndicaliste à la SNCF.

Apprenons du passé, inventons notre avenir

La situation à la SNCF ne date pas d'aujourd'hui

[...] en 68, l'action pouvait payer, en étant poursuivie. En 71, l'action fut dévoyée et également arrêtée avant son aboutissement. Et depuis ... les cheminots n'ont à leur acquis aucune grosse victoire, ce qui les démoralise pas mal et les rend particulièrement méfiants avant de passer à l'action.

Si les syndicats portent leur part de responsabilités, c'est dans la mesure où ils n'ont pas su proposer de réponses aux manœuvres de la direction. Ou plutôt que les seules réponses possibles sortaient du cadre de leur stratégie électoraliste.

Il n'en reste pas moins que la situation actuelle est le résultat de la politique de la direction. On peut noter plusieurs points-clef de la stratégie de la direction.

Renforcement de l'autoritarisme, du centralisme.

Les chefs d'établissement ou de Région n'ont plus d'autres pouvoirs que celui d'appliquer la politique de la direction générale ; celle-ci travaille directement avec le ministère. On en arrive aujourd'hui à ce que les directeurs de Région et d'établissement sont directement commandés par ordinateur.

On peut noter à ce propos la technocratisation de notre entreprise.

Le cheminot qui part du bas pour arriver en haut, ça n'existe plus, c'est maintenant le technocrate qui commande. La SNCF s'adapte ainsi aux nécessités du capitalisme moderne, en renforçant le caractère aliénant de notre travail.

Le démantèlement, liquidation au profit du privé des secteurs les plus rentables.

Rien d'étonnant d'ailleurs : la technocratie qui nous dirige est également à la tête des diverses sociétés privées concernées.

La liquidation de tous nos acquis, par l'utilisation d'une main d'œuvre hors-statut qui n'a aucun droit.

Pour n'avoir pas réagit plus tôt et ne pas s'être battu pour les mêmes droits pour tous, on va avoir aujourd'hui à mener une lutte dure pour s'opposer aux licenciements et autres problèmes tels que les fermetures d'établissements.

L'emploi d'auxiliaires, d'intérimaires, prouve s'il en était besoin que la SNCF, comme le reste du patronat, n'a pas été surprise par « la crise » mais l'avait depuis longtemps préparée. Elle fait partie de ses plans, l'utilisation du prétexte de la crise pour accentuer une politique qui date de 10 ans ou plus est évidente. Ne nous laissons pas prendre au piège !

Le titre « *La situation à la SNCF ne date pas d'aujourd'hui* »
et le texte qui suit datent de ... 1975.

Il s'agit d'un article du bulletin « Le rail enchaîné », auquel les militants et militantes communistes-libertaires participaient activement.



Alternative libertaire milite pour une rupture avec le capitalisme, la socialisation des moyens de production et une société sans classes et sans État fondée sur l'autogestion socialiste, l'égalité réelle des hommes et des femmes, la liberté et la démocratie directe.

Pour faire grandir ce projet révolutionnaire, ses militantes et ses militants construisent une organisation implantée parmi les travailleurs et les travailleuses, dans la jeunesse, active dans les mouvements sociaux, les syndicats de lutte, et dans tous les grands combats émancipateurs (féministes, écologistes, égalitaires...).

Sa stratégie politique repose sur une dialectique entre trois niveaux d'intervention complémentaires :

x le développement du courant communiste libertaire.

x l'émergence d'un vaste mouvement anticapitaliste et autogestionnaire, dans lequel le courant communiste libertaire s'intégrerait sans disparaître.

x la formation d'un Front social des organisations syndicales et associatives de lutte, autour d'un programme revendicatif commun, en toute indépendance des partis politiques et de l'État.

ANTICAPITALISME, AUTOGESTION

Ni le libéralisme, ni la social-démocratie, ni le communisme autoritaire n'ont apporté l'émancipation, la liberté, la justice, la dignité, auxquelles tous et toutes ont droit.

Dans le capitalisme « mondialisé », les critères et les lois cyniques du marché ont gagné tous les points du globe et s'imposent à tous les aspects de nos vies. Mais tandis que s'installe cette nouvelle phase de la tyrannie capitaliste, on perçoit aussi les signes d'une contestation latente.

Le réveil des mouvements sociaux, l'affirmation des contre-pouvoirs, la mondialisation des luttes, constituent le seul espoir de changer le monde.

Mais il reste à inventer un nouveau projet de transformation de la société, qui soit à la fois une nouvelle façon pour les travailleurs et les travailleuses d'agir dès maintenant sur le cours des choses, et le projet d'une société différente, en rupture avec le capitalisme et ses institutions.

Alternative libertaire est une organisation regroupant des militantes et des militants actifs dans les mouvements sociaux (luttues pour le logement, contre le chômage, soutien aux sans-papiers, etc.) et syndicaux (SUD-Solidaires, CGT, FSU, CNT...). AL entend contribuer à l'élaboration de cette alternative de société.



POUR UNE RÉVOLUTION LIBERTAIRE

Le capitalisme n'est ni « le meilleur des mondes possible » ni la dernière étape de l'Histoire. Nous faisons le pari qu'une société libre et égalitaire est possible.

Révolution ?

L'alternance gauche-droite offre l'illusion d'une « démocratie »... bien illusoire dans un système régi par la dictature du marché. La seule alternative réside dans une transformation radicale de la société.

Communisme ?

Le communisme libertaire est aux antipodes du « communisme » étatique de Lénine, Staline ou Trotski. En URSS, l'étatisation des moyens de production a généré un capitalisme d'État opprimant les travailleurs et les travailleuses tout autant que le capitalisme privé.

Le communisme authentique reposera sur l'autogestion, comme l'ont montré les expériences révolutionnaires libertaires en Ukraine en 1917-21, et en Espagne en 1936-39, avant leur destruction par les bolcheviks ou les fascistes.

Libertaire ?

Le communisme libertaire nécessitera l'abolition de l'État en tant que pouvoir séparé du peuple. Un pouvoir populaire correspondra à une décentralisation poussée des décisions, un contrôle par la base des instances de centralisation, et une démocratie autogestionnaire.

Comment ?

Nous proposons une « stratégie des contre-pouvoirs » dès aujourd'hui praticable, et susceptible d'ouvrir la voie à des ruptures ultérieures. L'action directe du mouvement social, en totale indépendance du patronat, de l'État et des partis politiques, est seule à même de changer la société. Les gouvernements, si même ils voulaient enrayer à la logique des intérêts capitalistes, sont impuissants à le faire.

RADICALISER, FÉDÉRER, AUTOGÉRER LES LUTTES

Pour un syndicalisme révolutionnaire

Les militantes et les militants d'Alternative libertaire, souvent actifs et actives dans les SUD, la CGT, la FSU ou la CNT, défendent des pratiques de base et un syndicalisme de combat, solidaire, non corporatiste, ayant pour finalité la transformation de la société.

Pour l'autogestion des luttes

Dans les entreprises et avec les chômeurs, dans les quartiers, les universités, les lycées, chaque lutte peut faire avancer la démocratie autogestionnaire : AG représentatives et souveraines, coordination des luttes sous le mandat impératif de la base...

Pour la liberté de circulation et d'installation et pour le droit de vote des immigré-e-s

La "fermeture des frontières" n'a pas bloqué les flux migratoires, elle a simplement plongé les migrant-e-s dans la clandestinité. Rétablir la liberté de circulation est la seule solution au drame quotidien que vivent les travailleurs et travailleuses sans-papiers. Solidaires, opposé-e-s aux expulsions, nous défendons le projet d'un monde sans frontière où chaque personne, sans discrimination, pourra vivre où elle le choisit.

Pour la mondialisation des luttes

A l'heure du capitalisme mondialisé, nous refusons les replis nationalistes et la logique des « souverainistes ». L'avenir est pour nous à la solidarité et à la coordination internationale des luttes.

Pour l'égalité totale entre les femmes et les hommes

L'oppression pèse toujours sur les femmes, premières frappées par l'inégalité salariale, le chômage et la précarisation des emplois, et cibles des violences sexistes. Pas de combat pour la liberté, pas de mouvement social sans lutte pour l'autonomie des femmes !

Pour une écologie de combat

Risques nucléaires, manipulations génétiques, marchandisation de l'humain, "malbouffe", marées noires : les conséquences du capitalisme sont terrifiantes. Nous défendons une écologie de combat, résolument anticapitaliste, et s'appuyant sur des mobilisations de masse.

Pour l'émancipation de chacun(e)

Résolument libertaires, nous combattons l'ordre moral, l'homophobie, les superstitions et les religions.

Pour un combat antimilitariste

Le commerce des armes, fleuron de l'industrie française, alimente les guerres, tandis que, sous couvert de "missions humanitaires", l'armée reste l'instrument de la politique impérialiste de la France, notamment en Afrique. Plus que jamais, l'opposition à l'institution militaire est une nécessité.

Pour un combat anticolonialiste

L'occupation militaire de la Tchétchénie, de l'Irak, de l'Afghanistan, de la Palestine... traduisent la volonté des puissances occidentales de dominer le monde. Nous affirmons le droit à l'autodétermination pour tous les peuples. Dans les "départements et territoires d'Outre-mer", nous apportons notre soutien critique aux militant(e)s qui se battent pour l'indépendance de leur pays.

Pour un combat antifasciste

Le danger fasciste est toujours là, et les idées de l'extrême droite progressent dans la classe politique. Alternative libertaire poursuit son combat antifasciste, tout en affirmant que la clé réside dans un essor du mouvement social. Nous luttons contre toutes les formes de racisme.

Pour en finir avec le chômage et la précarité

Pour une redistribution massive des richesses

Le chômage, la pauvreté, la misère ne résultent pas d'une crise de la production de richesse, mais d'une crise de la répartition du travail et des richesses produites. L'Occident n'a jamais été aussi riche, les dirigeants des grands groupes accaparent des dizaines de milliards de dividendes chaque année, si bien que les inégalités sociales aujourd'hui sont plus marquées qu'au XIXe siècle. Pour éradiquer le chômage et la misère, pour assurer à tous et toutes un revenu et le droit à un emploi, une redistribution massive des richesses et du travail s'impose.

Pour un Front social de l'égalité

L'alternance de la droite et de la gauche au pouvoir ne change rien à la situation des classes populaires. Nous récusons le mythe d'un parti de gauche "vraiment à gauche" qui changerait la société. Les partis au pouvoir ne font que gérer le capitalisme, et réprimer les mouvements sociaux. À la gauche gouvernementale s'oppose une "gauche de la rue" : celle des associations de lutte et des syndicats combatifs. C'est cette "gauche de la rue" qu'il faut fédérer pour construire l'alternative.

Résolument anticapitaliste : l'anti-étatisme des libertaires, contre celui des libéraux

Les libéraux remettent en cause ce qui s'est imposé, le plus souvent sous la pression du mouvement social, à l'État et au droit : égalité devant les services publics, protection des travailleurs, redistribution, même partielle, des richesses. Ce que les libertaires combattent dans l'État, c'est au contraire ce qui sert les intérêts des classes dirigeantes en étouffant la liberté et en dépossédant les citoyens de tout pouvoir réel.

Anticapitalistes, nous nous opposons aux libéraux sur la question de l'État. Si nous défendons les services publics et tout ce qui concourt à la solidarité, nous combattons l'État en tant qu'institution répressive et de contrôle social.



Une stratégie reposant sur les lutton sociales et leur autogestion

Extrait du manifeste pour une alternative libertaire

Seules les lutton directes menées à la base peuvent imposer de véritables transformations contraires aux intérêts capitalistes. Nous opposons une stratégie de lutton sociales motrices des changements à la stratégie social-démocrate de transformations opérées depuis les institutions étatiques par les partis politiques.

Les acteurs et les décideurs de ces transformations ne sont donc pas les dirigeants politiques ou les minorités militantes, mais les travailleurs, la jeunesse, la population, s'inscrivant dans des mouvements de masse qui associent sans élitisme le plus grand nombre possible de concernés.

L'autogestion des lutton, le pouvoir aux Assemblées générales, leur coordination démocratique, sont les conditions et les formes nécessaires pour que la base remplisse ce rôle de décideur collectif. De multiples expériences ont démontré la validité de la démocratie directe.

Les militants peuvent apporter une aide décisive au déclenchement et à la conduite des lutton de masse. Loin de nier leur importance et la nécessité de leur action, nous proposons aux minorités conscientes et actives une conception autogestionnaire du rôle des animateurs des lutton. Placés souvent en situation active, organisateurs, porte-parole, coordonnateurs, délégués, l'intervention des militants autogestionnaires est nécessairement contradictoire, puisqu'elle tend en même temps à l'auto-direction des mouvements par la base, à la prise de parole par tous, qu'elle fait appel à la prise de conscience et à la responsabilisation collective. Cette dialectique vivante est nécessaire. Elle peut permettre d'éviter deux écueils : celui du dirigisme, et celui d'un spontanisme où les minorités refuseraient d'assumer leurs responsabilités.

L'autonomie ouvrière, et plus largement celle de tous les mouvements sociaux, est nécessaire à cette affirmation de la base sociale comme sujet maîtrisant ses lutton. Autonomie par rapport aux institutions étatiques et aux pouvoirs patronaux. Autonomie par rapport à toute forme de direction extérieure.

Les lutton sociales ne se limitent pas à celles que les travailleurs mènent dans les entreprises. La remise en question globale du système passe aussi par d'autres mobilisations de masse autogérées : celles de la jeunesse, des chômeurs et précaires, les lutton sur l'habitat, le cadre de vie, l'écosystème, les droits des femmes, les lutton contre le racisme...

Dans une telle conception des lutton sociales, nous donnons la priorité, non pas à la radicalité idéologique, mais à la possibilité de mobiliser, de faire agir, débattre collectivement des franges importantes des travailleurs, de la population.



Une révolution autogestionnaire ne pourra se construire sans l'affirmation d'une volonté massive de la société. L'impact de nos luttes d'aujourd'hui sur la conscience collective dépendra bien évidemment de nos capacités à développer des pratiques autogestionnaires et alternatives à un niveau de masse.

Dans cette optique, nous combattons les tentations avant-gardistes, les minorités s'autoproclamant représentantes de la base. Il s'agit dans un premier temps de construire des mouvements réellement représentatifs, tout en y avançant des propositions visant à dépasser leurs limites propres (isolement, corporatisme,...) et en y soutenant des orientations autogestionnaires.

Cela ne signifie pas la condamnation de toute action minoritaire, mais cela signifie que toute action minoritaire doit s'inscrire dans une perspective d'élargissement à un niveau de masse.

Nous affirmons que les luttes revendicatives - dont les objectifs ne sont donc pas, par définition, révolutionnaires - peuvent entraîner la mobilisation massive des exploités et permettre des prises de conscience et des expérimentations concrètes d'auto-organisation porteuses de ruptures anticapitalistes.

De grands objectifs de transformation, des projets alternatifs, portés par des mouvements de masse, peuvent faire avancer l'aspiration à un changement global de société.

De même des réalisations alternatives, des coopératives et des activités associatives autogérées, peuvent être porteuses d'une remise en question globale de la société, si elles savent rester en lien avec les travailleurs, la population, les luttes de classe.

Nous ne sommes donc opposés en soi ni aux revendications ni aux réformes. La ligne de démarcation entre « réformisme » et « lutte de classe » se situe à nos yeux entre réformes arrachées par des luttes autonomes, ou réformes octroyées délibérément par les pouvoirs ou négociées à froid.

On ne saurait toutefois trop dénoncer la faculté de récupération du système capitaliste, et sa capacité à remettre en cause ultérieurement tout ce que les rapports de force peuvent lui imposer.



Sommaire

Les cheminots, les cheminotes et la grève	page 3
Retours vers le futur	page 5
Le projet de loi combattu par les grévistes	page 6
Les grèves avant la grève	page 11
La manifestation nationale du 22 mai 2014	page 12
L'unité syndicale : un besoin et un combat	page 14
La plate-forme interfédérale	page 16
La grève	page 18
Où en sont nos organisations syndicales ?	page 27
Des questions, quelques réponses...	page 30
Apprenons du passé, inventons notre avenir	page 35
Une stratégie reposant sur les luttes sociales et leur autogestion	page 38



Prix libre



Alternative libertaire c'est aussi un journal en vente tous les mois

- Je souhaite prendre contact avec Alternative libertaire.
- Je souhaite recevoir un exemplaire gratuit du mensuel AL
- Je m'abonne à *Alternative libertaire*

(20 euros pour un an, 15 euros pour lycéen·nes, étudiant·es, chômeuses/eurs et précaires, chèque à l'ordre d'Alternative libertaire).

NOM..... PRÉNOM.....

TÉL..... E-MAIL.....

ADRESSE.....

- coupon à renvoyer à Alternative libertaire, BP 295, 75921 Paris Cedex 19 -

