

moindre concession patronale... afin d'obtenir la reprise au plus vite. Et effectivement, cette reprise a lieu sur des concessions tout à fait mineures des directions et qui ne remettent pas en cause la « masse salariale » décidée pour l'année. Affolée par le durcissement d'un conflit qui tournait à l'épreuve de force, la direction de la CGT décidait la reprise du travail. Les cheminots suivirent la rage au cœur.

Octobre : la RATP

Les thèmes du « mur de résistance patronale » et du « piège » allaient apparaître avec un relief particulier pendant la grève du métro. Le 5 octobre, les conducteurs de la RATP partaient en grève illimitée derrière la direction majoritaire du syndicat autonome. Pendant dix jours, la grève du métro qui paralysait la capitale devint l'affaire politique n° 1 du pays. L'épreuve de force était engagée ; détermination des conducteurs contre intransigeance gouvernementale. De fait, la grève du métro tournait à la confrontation entre le capital et la classe ouvrière.

Quelle devait être l'attitude des directions syndicales dans une telle situation ?

Elargir le front désespérément étroit de la grève en mettant en avant les revendications communes à l'ensemble des personnels du métro. Cela eut permis de briser le cadre corporatiste de la grève.

Organiser l'information du public par des distributions de tracts, l'envoi d'équipes de grévistes dans les rues, les gares. A la station République, le public se pressait autour des panneaux confectionnés par les conducteurs, expliquant les raisons de la grève. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ailleurs ?

Contre la propagande gouvernementale déchaînée, pourquoi ne pas répliquer par la remise en route du trafic gratuitement, aux heures de pointe, sous le contrôle d'un comité central de grève ? Il faut éviter l'isolement des grévistes, gagner le soutien de l'opinion publique, explique sans cesse la direction de la CGT. L'organisation gratuite des transports aurait permis de gagner massivement les usagers à la cause des grévistes, de leur expliquer le sens de l'action en utilisant la sonorisation des stations.

Cela était possible, ou du moins fallait-il le tenter. Mais c'est dans une voie inverse que s'engageaient les directions syndicales : La direction de la CGT ne cessa de répéter aux grévistes qu'ils se heurtaient à un « mur », qu'il leur fallait arrêter la lutte... pour reprendre plus tard sous d'autres formes. Lors de deux assemblées générales des conducteurs, elle affronta de face, complètement isolée, la détermination des grévistes. Elle appela finalement à la reprise du travail avec les autonomes et la CFDT sans que rien n'ait été obtenu et en utilisant les fédérations et les UL, dont celle de Boulogne Billancourt, pour faire cesser la grève dans les terminus. « *Encore la grève* », « *Le gouvernement prolonge la grève* » et même : « *C'est le gouvernement qui est responsable de la grève infligée aux usagers* » (un rectificatif embarrassé authentifiait le lapsus le lendemain : il fallait lire « *gène* » et non « *grève* »), ces titres éloquentes ornèrent les pages de l'Humanité pendant ces jours.

Ces échecs répétés, le sentiment général dans la classe ouvrière qu'au métro on avait bradé la grève, ont sans doute précipité la sortie du texte « Pour une action syndicale responsable et efficace » présenté par la commission exécutive du 20 octobre comme une base d'étude pour la préparation du 38ème Congrès de la CGT (dans la VO n° 1417).