

L'hiver 1986-1987 aura été chaud ! Les gigantesques manifestations des jeunes venaient à peine de se terminer que débutait la grève à la SNCF. Au beau milieu des fêtes de fin d'année !

Les cheminots inauguraient le développement d'une auto-organisation des grévistes encore jamais vue en France. Assemblées générales, comités de grève, coordinations devenaient des expressions quotidiennes pour les travailleurs du rail, comme pour les millions de travailleurs déjà conquis par l'expérience des coordinations lycéenne et étudiante.

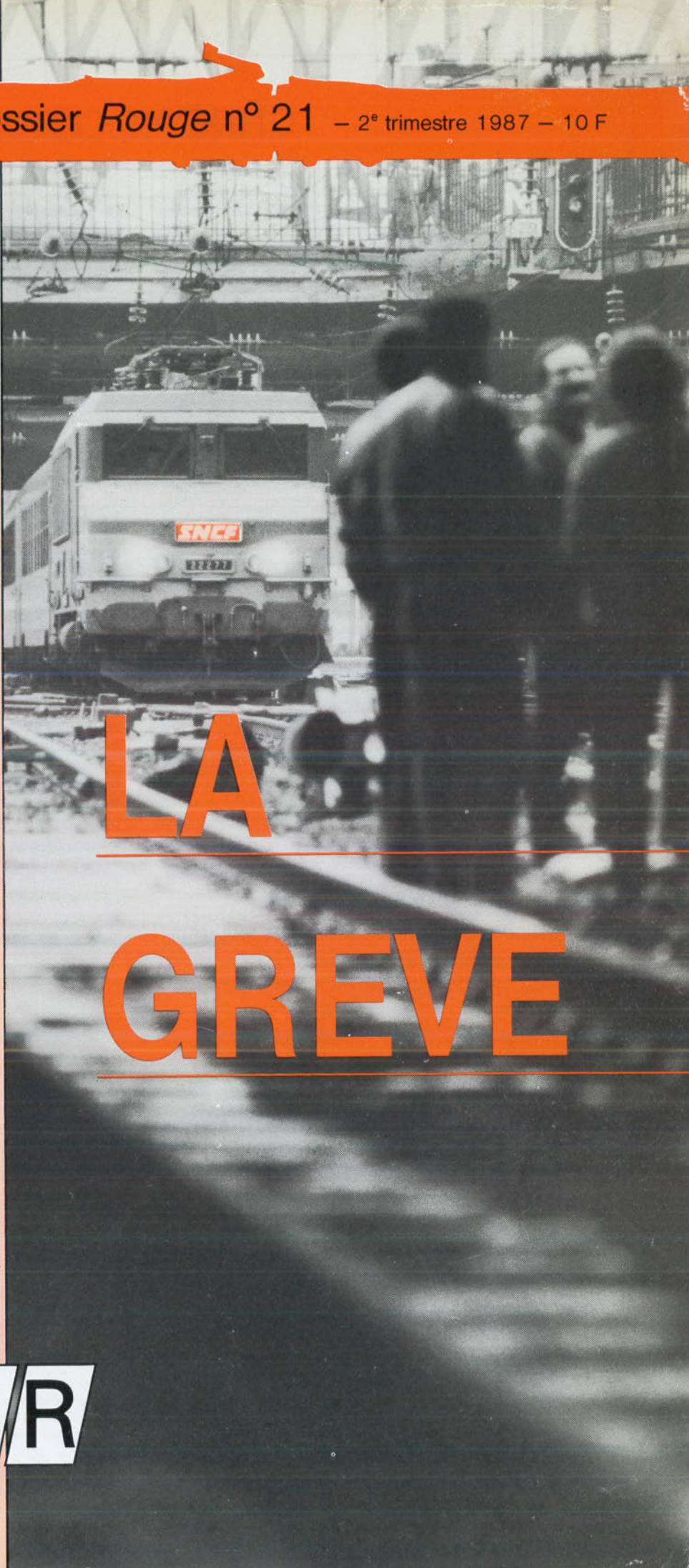
Fin décembre 1986, début janvier 1987, le gouvernement Chirac essayait sa seconde tempête en deux mois. Après le déferlement de la jeunesse, la mobilisation des cheminots prenait une telle force que Mitterrand — cohabitation oblige — dut voler au secours de son premier ministre. Sous le fallacieux prétexte de soutenir sa juste « lutte contre l'inflation ».

Nous avons voulu analyser dans cette brochure ce qui est déjà une grève « historique ». Afin d'en tirer les premières leçons qui serviront dans les luttes à venir. Car, ne l'oublions pas, début 1987, nous avons « suspendu » notre mouvement. Suspendu ! Le mot veut bien dire ce qu'il veut dire. L'exemple, d'ailleurs, a déjà fait école. Chez les instituteurs en lutte contre le décret Monory, qui se sont dotés, eux aussi, d'une coordination remarquablement efficace.

On invite même les cheminots en voyage ! Certains, depuis janvier, sont allés expliquer notre mouvement à d'autres travailleurs, au-delà des frontières. De l'Espagne à l'Italie en passant par la Belgique et la RFA...

Ceux qui nous gouvernent ne l'on peut-être pas encore compris : « Rien ne sera jamais plus comme avant ! »

18 mars 1987
Branche cheminots de la LCR



LA GREVE

CHRONOLOGIE

► **6 août** : Doufliagues se livre à une attaque en règle contre les cheminots, leur statut, le service public en général... Réprobation unanime des fédérations syndicales. Le ministre remballa (provisoirement) ses arguments.

► **Octobre** : La direction adresse le projet de grille des salaires et un tract explicatif à l'ensemble des cheminots. Les fédérations syndicales refusent de siéger le 20 octobre pour discuter du projet, à l'exception de la CGC.

► **21 octobre** : Grève de la fonction publique, très suivie à la SNCF.

► **5 novembre** : La direction annonce la suppression de la prime de saisie des guichetiers.

► **10 novembre** : Les agents de conduite de Paris-Nord rédigent leur pétition pour la grève illimitée.

► **27 novembre et 4 décembre** : Des centaines de milliers de jeunes bouleversent le paysage politique et social français issu du 16 mars. Devaquet saute, avec son projet.

► **8 décembre** : Les agents de conduite de Paris-Nord diffusent leur tract d'appel à l'action.

► **9 décembre** : Les guichetiers de Paris-Lyon, Paris-Saint-Lazare... entrent en grève de la réservation.

► **10 décembre** : C'est la dernière grande manifestation des jeunes de l'hiver 1986 ! A la SNCF, la grève des guichetiers s'étend à toute la France.

► **12 décembre** : La CFDT cheminots de Paris-Nord dépose un préavis de grève pour le 18 décembre en soutien à l'assemblée générale des ADC de Paris-Nord.

► **18 décembre** : La direction suspend sa réforme de la prime d'indemnité de saisie. Fin de la grève de la réservation. A 0 h, en revanche, débute la grève des ADC à Paris-Nord.

► **19 décembre** : Le mouvement prend de l'ampleur, s'étend dans les dépôts, tandis que la direction maintient ses propositions de négociation pour... début janvier.

► **21 décembre** : 93 dépôts sur 94 sont en grève...

► **22 décembre** : La grève commence à s'étendre chez les sédentaires. La direction convoque les syndicats et refuse de retirer son projet de grille des salaires. L'assemblée générale du dépôt de Sotteville mandate le comité de grève pour la mise en place d'une coordination des dépôts en grève.

► **23 décembre** : La CFTC, la FMC et la CGC signent l'accord salarial proposé par la direction. Les délégués du

dépôt de Sotteville rencontrent ceux de Paris-Nord. Ils lancent un appel à une première coordination nationale, le 26.

► **26 décembre** : Première réunion de la coordination des agents de conduite. Réunion de la coordination interrégionale appelée par Paris-Sud-Ouest. Le directeur général de la SNCF exige que les cheminots reprennent le travail avant toute ouverture de négociations. Le mouvement de grève s'étend et se renforce.

► **28 décembre** : La direction de la SNCF découvre lundi matin un « *frémissement de reprise du travail* » — une pure invention ! — pour justifier l'ouverture des négociations. Doufliagues annonce que le projet de grille est suspendu. Un médiateur, un certain Lavondès, vient d'être nommé. « *Le gouvernement fait-il la grève ?* », titre *Libération*. Seconde réunion de la coordination interrégionale de Paris-Sud-Ouest qui prend le nom de « coordination nationale intercatégories ».

► **31 décembre** : Après des négociations marathon, le médiateur confirme la suspension du projet de grille des salaires. Les autres revendications seront examinées suivant un échéancier de négociations proposé par la direction SNCF.

► **1^{er} et 2 janvier** : La grève est massivement reconduite dans les dépôts, les gares, les chantiers...

► **3 et 4 janvier** : C'est le week-end de l'intox. La direction de la SNCF et les pouvoirs publics annoncent une « *tendance à la reprise du travail* ». Les coordinations entament une contre-intox efficace. En fin de week-end, les médias doivent reconnaître que la reprise... n'a pas encore eu lieu.

► **5 janvier** : La grève s'étend et se durcit à nouveau.

► **7 janvier** : Manifestation à l'appel des deux coordinations nationales et de la CFDT-région parisienne.

► **9 janvier** : Campagne d'intox à propos des « *sabotages des grévistes* ». Plusieurs milliers d'« *usagers en colère* » manifestent à l'appel de la droite et de l'extrême droite.

► **10, 11 et 12 janvier** : C'est le week-end où l'on discute perspective. Elles semblent bouchées pour de nombreux cheminots à la pointe de l'action depuis trois semaines. Les dépôts à l'origine du mouvement, eux-mêmes, vont voter la suspension du mouvement selon le principe que « *si on rentre, on rentre tous ensemble* ». La coordination intercatégories appelle pour sa part à poursuivre la grève. Sans conséquence aucune, évidemment.

Ils ont évidemment envahi les gares et les voies.



I. LA GREVE DE L'AUTO-ORGANISATION

Si les cheminots tirent un bilan amer de ce que la grève a permis d'obtenir, ils tirent par contre un bilan très positif de la façon dont ils ont organisé leur mouvement. Leur expérience a en effet valeur d'exemple. C'est la première fois, en France, depuis la Libération, que l'on assiste à un tel phénomène d'auto-organisation. Assemblées générales souveraines, collectifs élus pour les animer, élection de comités de grève représentatifs, mise en place de coordinations au niveau local, régional et national : tout cela démontre une volonté très forte de contrôle de la lutte, une grande soif de démocratie.

Les cheminots ont montré dans l'action ce que signifiait « *prendre ses affaires en main* ». On peut presque dire que les comités de grève, si souvent décriés avant la grève de décembre janvier, ont aujourd'hui retrouvé leur légitimité dans le mouvement ouvrier. Cela chamboule pas mal de choses, cela n'a pas fini de nous réserver des surprises (bonnes !). Cela justifie, enfin, d'analyser la grève de la SNCF en parlant de l'auto-organisation d'abord. Du neuf !

Cette volonté de contrôler les grèves s'est traduite dès le départ, dans la plupart des cas, par la tenue quotidienne d'assemblées générales souveraines. Celles-ci furent partout très massives. Elles ont joué un grand rôle pour souder l'unité, la cohésion des grévistes.

Il faut insister sur leur caractère souverain. C'était nouveau. Dans les conflits antérieurs, elles jouaient plutôt le rôle de chambre d'enregistrement. Les dirigeants syndicaux arrivaient encore à y faire la pluie et le beau temps. Même si c'était avec de plus en plus de mal.

Cette fois-ci, la base s'est fait massivement entendre.

Dans bien des cas, les non-syndiqués ont dit : « *Nous représentons 80 % des cheminots qui assistent à l'assemblée générale. Les dirigeants syndicaux ne représentent que 20 % des présents. Nous n'allons donc pas les laisser troubler le bon déroulement de l'action avec leurs habituelles querelles de chapelle.* » Cette volonté s'est d'abord traduite par la mise en place d'intersyndicales élargies à des non-syndiqués élus par l'assemblée générale.

Elles étaient chargées d'animer les débats, d'organiser la lutte et se soumettaient aux votes des grévistes. Il y eut aussi des bureaux d'assemblée générale élus. Ces bureaux, composés de syndiqués et de non-syndiqués, veillaient à préserver l'unité du personnel dans la grève. Enfin, dans un certain nombre de dépôts, chantiers et gares, il y a eu élection de comités de grève. Comment les comités de grève se sont-ils mis en place ?

José Perez, membre du comité de grève de Sotteville-lès-Rouen, nous en raconte la constitution.

Assemblées générales, comités de grève...

« *Le premier jour, nous avons constitué un comité provisoire de grève. Nous aurions pu dire : nous sommes le "comité provisoire", nous allons commencer à sortir des tracts et faire dire à ce comité tout ce que nous avons envie de lui faire dire. Nous aurions ainsi constitué une petite direction, presque d'extrême gauche, ce qui aurait permis au PC et à la CGT de dire : nous, on ne se met pas là-dedans. On fait une assemblée générale de la CGT à côté.*

« *Nous nous sommes donc contentés d'appeler à une assemblée générale pour le lendemain. Et, vu la situation, personne ne pouvait se permettre de ne pas aller à cette assemblée. Elle était attendue par tous. Nous lui avons nous-mêmes délégué tous nos pouvoirs. Elle devait décider de continuer, d'organiser la grève. Tout le monde est venu, CGT comprise. Le comité provisoire a fait la démonstration, au cours de l'assemblée, qu'il avait la volonté de contribuer à une meilleure unité. Il a joué un rôle d'organisateur et d'animateur en donnant la parole à tous, en évitant que le débat dégénère. Ce qui a été apprécié par l'assemblée générale, qui l'a reconduit après l'avoir élargi et constaté que sa volonté n'était pas de créer une direction "à gauche des syndicats". Mais que sa volonté était de veiller à l'unité de l'ensemble du mouvement.* »

Pour bien montrer le poids des comités de grève, des assemblées générales, de l'auto-organisation, citons plusieurs exemples. La grève au dépôt d'Orléans était conduite par des assemblées générales journalières. Un comité de grève se mit en place au transport. Une intersyndicale élargie voit le jour au SERNAM. Le cortège du comité de grève sera plus important que celui de la CGT lors de la manifestation locale du 30 décembre appelée par celle-ci. Ceci, même si les proportions s'inverseront à la seconde manifestation.

A Clermont-Ferrand, les grévistes se sont retrouvés massivement derrière la banderole des « *Assemblées générales des cheminots en grève* » lors des manifestations.

A Rouen, un comité de grève avait été mis en place dans chacun des quatre établissements en lutte : le dépôt, la gare de Rouen-port « triage », la gare voyageurs de Rouen-droite et les ATV-KRU. Ils avaient constitué ensemble une coordination régionale quotidienne.

A Tours, quatre comités de grève se mettent également en place. Le premier regroupe les travailleurs du dépôt sédentaires et ADC. Le second est élu en assemblée générale par les ATV-KRU. Le comité de grève du magasin général regroupe délégués syndicaux CGT, CFDT et non-syndiqués, ainsi que celui du SERNAM. Tous les quatre constitueront également une coordination, à l'initiative de plusieurs actions sur la région.

Des coordinations se constituent également entre différents dépôts en lutte. Dans la région lilloise, où les sept dépôts mandent un représentant à une réunion quotidienne pour faire le point de la mobilisation. Dans la région Lorraine, une coordination se met en place autour du dépôt de Metz.

A Toulouse, où l'initiative de la grève au dépôt revient à des agents de conduite « inorganisés », un comité de grève est élu en assemblée générale. Il est composé de quatre, puis cinq travailleurs non syndiqués et d'un représentant par organisation syndicale. Un second comité de grève se mettra en place aux ateliers de Saint-Jory. Au dépôt d'Agen, une assemblée quotidienne réunit les agents de conduite et les sédentaires. Elle est animée par un bureau d'assemblée générale qui regroupe deux membres de la CGT, deux de la CFDT et deux non-syndiqués.

A Lyon, des comités de grève se mettent en place au début de la grève aux dépôts de Lyon-Mouche, de Vénissieux, à Lyon-Perrache, aux ateliers d'Oullins. Puis le comité de grève de Vénissieux, animé par des militants de la CGT, se dissout, tout comme celui de Perrache, lors de l'appel à l'action de la CGT... L'union régionale professionnelle CFDT jouera, de fait, le rôle de

coordination des assemblées générales de la région. Une coordination locale, peu représentative, sera animée par des camarades de Lutte ouvrière. Elle participera à la coordination intercatégorielles. Le comité de grève de Lyon-Mouche restera, lui, en contact avec la coordination des agents de conduite jusqu'à la fin du mouvement.

A Vierzon, un comité de coordination est mis en place par l'assemblée générale du dépôt. Il regroupe des militants de la CGT, de la CFDT, de la FGAAC et des non-syndiqués. Un comité de grève sera élu à la gare regroupant notamment les agents de train.

Dans la région nantaise comme sur la côte méditerranéenne, à Nice, Menton, Marseille et Avignon, ce sont des assemblées générales qui dirigent le mouvement.

A Paris-Saint-Lazare, les assemblées générales sont animées par une intersyndicale élargie. Sur la CEX de Paris-Saint-Lazare banlieue, les chantiers réunis en assemblée générale éliront un bureau de coordination « rééligible à chaque réunion ». Un comité de grève qui n'en a pas le nom. Sur la CEX de Saint-Lazare, un comité de grève est élu.

A Paris-Sud-Est, le principe d'un comité de grève avait été adopté lors d'une assemblée générale. Seuls quatre cheminots — quatre militants de la CGT, « durs » — votèrent contre.

Plusieurs comités de grève, enfin, se mettent en place à Vitry, Juvisy, sur le réseau Paris-Sud-Ouest. Ils seront à l'origine de la coordination intercatégorielles.

Arrêtons là notre liste, et parlons un peu des piquets de grève. Ils ont été généralement très massifs, témoignant d'une volonté d'agir très forte. Tout au long du conflit, les cheminots ont cherché à maintenir le rapport de forces.

Les conducteurs de Chambéry et ceux du réseau Nord ont été les premiers à occuper les voies et bloquer les trains. Plus le gouvernement et la direction manifestaient d'intransigeance, et plus l'idée de blocage fit tâche d'huile. Ces actions étaient le fait d'une majorité de grévistes, contrairement à ce qu'essaie de nous faire croire la direction, et elles ont prouvé leur efficacité puisque, durant plus de quinze jours, le réseau a été largement paralysé.

Volonté d'action, volonté de démocratie, volonté de contrôle des directions syndicales, la grève de la SNCF, et c'est une grande première en France dans une entreprise aussi importante, témoigne aussi de la volonté de coordination nationale des grévistes.

Coordinations, une première !

Les cheminots n'ont pas voulu s'en remettre aux dirigeants syndicaux pour centraliser l'information. Ils n'ont pas voulu se faire flouer comme lors des conflits précédents. Les contacts ont commencé à se tisser téléphoniquement de dépôt en dépôt dès le début de la grève.

Le 22 décembre, le comité de grève de Sotteville-lès-Rouen propose en assemblée générale de chercher à constituer, avec les autres dépôts, une coordination nationale. Une résolution est adoptée en ce sens. Elle sera diffusée dans les établissements en grève et appelle à une première réunion à Sotteville-lès-Rouen.

L'assemblée générale du dépôt de Sotteville mandate le comité de grève pour contacter les autres établissements. Paris-Nord en premier lieu. L'« âme du mouvement ». Une discussion s'engage le mardi 23 entre les agents de conduite de Paris-Nord, les initiateurs de la grève, et la délégation de Sotteville. Après un long débat, l'accord se fait sur le principe d'appeler à une réunion de coordination nationale à Paris-Nord, le 26 décembre. La volonté de ne pas rester isolés les uns des autres tout au long de la grève a finalement emporté l'adhésion des ADC parisiens, qui sont loin d'être des inconditionnels de l'« organisation ». Il fallait vraiment que la mise en place de la coordination ait de bonnes raisons d'être pour les convaincre.

Le 26 décembre, vingt-quatre dépôts sont représentés par des délégués mandatés en assemblée générale ou par des observateurs à la réunion de Paris-Nord. On se met d'accord sur les revendications d'origine du dépôt parisien. Les délégués présents insistent sur la nécessité de constituer une coordination nationale vraiment représentative des dépôts en lutte. D'où un appel à une nouvelle réunion, plus large, le dimanche 28 décembre.

« Ce mouvement est parti de la base, les agents de conduite l'organisent, la base doit être entendue et ce jusqu'à la fin », déclare la coordination nationale provisoire mise en place le 26 décembre.

A la conférence nationale du dimanche 28, trente-deux dépôts sont représentés. Vingt-cinq sont mandatés par leurs assemblées générales et sept sont présents à titre d'observateurs. Un bureau de la coordination est élu lors de la réunion. Le problème de l'élargissement de la lutte aux autres catégories de cheminots est de nouveau posé.

Les représentants du dépôt de Sotteville-lès-Rouen ont été mandatés par la coordination régionale des comités de grève pour proposer l'élargissement de la coordination aux autres catégories. Les représentants des diverses filières devraient se coordonner localement et régionalement autour de leurs dépôts respectifs. Ces coordinations régionales étant centralisées par la coordination nationale en train de se construire.

Ils obtiendront de la coordination un simple appel déclarant que les conducteurs ne « manifestent aucun sectarisme vis-à-vis des autres filières et ne pourront que se réjouir de leur entrée en lutte. Ils les appellent d'ores et déjà à se doter des mêmes instruments d'auto-organisation que les agents de conduite ».

Il n'a pas été possible d'aller plus loin, d'élargir la coordination des ADC à des représentants d'autres filières. Imposer cela « au forcing » aurait entraîné l'éclatement de la coordination des ADC en deux. Voire sa dissolution. Ce qui ne risquait pas de renforcer le mouvement de grève.

Etait-ce là céder au corporatisme des agents de conduite — les sénateurs du rail — comme l'expliqueront par la suite les militants de la coordination intercatégorielles et les camarades de Lutte ouvrière ? Nous ne le pensons pas.

C'était plutôt comprendre que l'on ne peut « aller plus vite que la musique ». Qu'il était hors de question d'imposer à ceux qui étaient à l'origine de la grève une organisation de la lutte, à l'échelle nationale, qui ne rencontre pas leur adhésion.

Les militants de la LCR, qui proposent d'aller vers la grève générale de la SNCF depuis le dimanche 23 décembre, défendent l'idée que, pour gagner, y compris sur les revendications catégorielles



des conducteurs, l'entrée en lutte des autres filières est indispensable. Ils se sont ainsi opposés aux militants de la FGAAC, farouches adversaires de l'extension de la grève à d'autres catégories.

Les militants de la coordination intercatégorielles et les camarades de Lutte ouvrière, d'ailleurs, ont choisi une autre démarche qui n'a pas fait la preuve de son efficacité. Ils ont simplement pris de front les agents de conduite, à l'origine du mouvement, et les ont dressés contre la coordination intercatégorielles. Ils n'ont pas, pour autant, transformé celle-ci en réelle coordination nationale, représentative de toutes les filières... Bénéfice net ?

Mais fermons pour l'instant cette parenthèse (voir, pour plus de détails, en annexe le débat entre LO et la LCR).

Le dimanche 28 décembre, la plupart des dépôts qui ont joué un rôle phare dans le lancement du mouvement de grève sont présents à la gare de Paris-Est où se tient la réunion. Que ce soient les sept dépôts lillois, la région parisienne, Paris-Nord en tête, ou la région normande avec Sotteville.

Cette représentativité nationale donne d'emblée à la coordination des agents de conduite une audience nationale. Ce qui lui permettra ensuite d'être en contact permanent avec cinquante-cinq dépôts sur quatre-vingt-quatorze.

La Lorraine, qui a sa propre coordination, ne s'est pas rendue à Paris pour des raisons matérielles, mais elle est en lien téléphonique constant avec les membres du bureau de la coordination des ADC. Même chose pour le comité de grève de Lyon-Mouche. Un peu partout, des dépôts s'adresseront à la coordination nationale, en la considérant comme la véritable coordination du mouvement.

Les dépôts de Poitiers et Limoges, par exemple, prendront contact avec la coordination, deux jours seulement avant la fin du mouvement.

En ce qui concerne les négociations à venir avec la direction, certains dépôts, dont celui de Sotteville, étaient favorables à ce que des représentants des assemblées générales y participent, aux côtés des représentants des différentes fédérations syndicales.

Mais la tendance dominante à la coordination était plutôt de laisser les délégués des fédérations syndicales représentatives négocier. « Ils ont été élus pour cela. » Le rôle de la coordination n'était pas de se substituer aux syndicats, mais de centraliser les votes des assemblées générales se prononçant sur le résultat des négociations. Faire le forcing sur la participation de la coordination aux négociations aurait, là aussi, provoqué son éclatement.

La coordination des agents de conduite jouera un rôle capital lorsque les dirigeants de la SNCF feront une intox « démente » lors du premier week-end de janvier. Ils parlent mensongèrement de tendance à la reprise du travail initiée par le dépôt de Rennes. La coordination centralise les informations venant des différents dépôts. Elle pourra ainsi contrer les mensonges de la direction. Le lundi, le mouvement gréviste sera même renforcé.

La coordination, après avoir rencontré les fédérations syndicales CGT, CFDT, FGAAC..., organisera le 7 janvier, à Paris, avec la coordination intercatégoriques et la CFDT régionale cheminots une manifestation très combative. Près de trois mille cheminots venus de la région parisienne, d'Orléans, du Nord défilèrent jusqu'au siège de la direction. La coordination des ADC est en tête, elle regroupe quelques centaines de participants, Paris-Nord, les établissements parisiens, les dépôts du Nord et de la région lilloise sont présents, la coordination intercatégoriques suit. Lutte ouvrière lui attribuera ainsi, bien à tort, la paternité du reste du cortège... Elle regroupe également plusieurs centaines de cheminots de Paris-Austerlitz, d'Ivry, du réseau Paris-Sud-Ouest. Le cortège d'Orléans se fait remarquer par sa banderole « super ».

Le cortège des comités de grève de la région de Rouen clôt la manifestation en regroupant plusieurs centaines de cheminots qui sont venus de Normandie. La CGT du dépôt de Sotteville participe même à la manif. Seul cortège cégétiste, alors que de nombreux syndicats CFDT de cheminots parisiens sont présents.

La presse relèvera que la manifestation parisienne de la CGT, la veille, n'avait pas regroupé plus de cheminots.

Cette initiative redonnera la pêche aux participants. Elle était bien sûr insuffisante pour redonner un second souffle au mouvement.

La coordination intercatégoriques

Une seconde coordination nationale s'est créée, le 26 décembre, à Paris, au cours d'une réunion appelée par la coordination régionale de Paris-Sud-Ouest.

Les comités de grève du dépôt d'Ivry, de l'équipement et du dépôt de Juvisy, des ADC et ATV des Invalides et de Brétigny s'étaient regroupés une première fois, le 23 décembre. Ils tenaient une seconde réunion le lendemain. Des cheminots de Paris-Saint-Lazare et de Paris-Nord y participeront à titre d'observateurs. La coordination Paris-Sud-Ouest se constituera alors en « interrégionale » et convoque une nouvelle coordination pour le 26.

Cette coordination nationale insiste sur sa dimension intercatégoriques et appelle les cheminots « à tenir des AG quotidiennes, à élire partout des comités de grève représentant tous les grévistes, syndiqués ou non syndiqués, sous le contrôle de ces assemblées générales ».

Elle se réunit à nouveau le 29 décembre, salle de la Mutualité à Paris. Elle se donne alors de nom de Coordination nationale intercatégoriques de tous les cheminots en grève. Une centaine de



cheminots participent ou assistent à la réunion. Une vingtaine de comités de grève ont mandaté des délégués. Ils représentent dix mille grévistes selon le bureau mis en place à l'issue de la réunion. Celui-ci regroupe une vingtaine de membres.

La coordination revendiquera le retrait de la grille des salaires, 700 francs d'augmentation pour tous et le paiement des jours de grève. Elle demande que des représentants de la base participent aux négociations. Elles propose aux organisations syndicales et à la coordination des agents de conduite l'organisation d'une manifestation nationale. Elle adopte lors de sa réunion du 29 décembre une déclaration qui présente les deux coordinations comme complémentaires.

Pendant le premier week-end de janvier, elle contribuera à la mesure de ses moyens à l'offensive des coordinations contre la campagne d'intoxication de la direction de la SNCF qui annonce que les dépôts reprennent le travail.

Le 5 janvier, elle organise une manifestation qui rassemble cinq cents cheminots environ devant le ministère des Transports au quartier Latin. Le cortège se rendra ensuite à Paris-Nord où les ADC occupent le siège de la direction régionale. Elle appelle à la manifestation du 7 janvier avec la coordination des ADC.

Vers la fin du mouvement et durant le week-end, les propositions des deux coordinations deviendront totalement contradictoires.

La coordination des agents de conduite, en effet, prend acte d'une tendance à l'épuisement du mouvement. Les votes dans de nombreux dépôts sont très serrés pour la poursuite de la grève ou la reprise du travail. Symbole, le dépôt de Chambéry, qu'il est impossible de classer parmi les « tièdes », a voté la « reprise ». La coordination des agents de conduite conseille aux assemblées générales de ne pas casser les dépôts en deux : « Si on rentre, on rentre tous ensemble. » La coordination informe les établissements avec lesquels elle est en contact sans rien dissimuler de la réalité.

Le 12 janvier, en revanche, le bureau de la coordination intercatégoriques appelle, lui, les cheminots à prolonger la grève. Il invite tous ceux « qui, trompés par de fausses informations, auraient repris le travail à se remettre en grève ».

Ces appels n'auront aucun effet, au moment où la quasi-totalité des dépôts suspendent le mouvement — même si c'est « la mort dans l'âme ». Le 13 janvier, la coordination intercatégoriques organise une dernière manifestation qui rassemble cinq cents manifestants, cheminots pour la moitié, dans la cour de Paris-Austerlitz...

La coordination intercatégoriques reprochera à la coordination des ADC d'avoir « appelé à la reprise du travail ». Argument facile. On peut reprocher à l'intercatégoriques, sans crainte d'être démenti, d'avoir appelé à prolonger le mouvement... sachant que cela n'aurait aucun effet sur celui-ci. Ce qui signifie ne pas prendre ses responsabilités au moment où il faut les prendre.

Les cheminots avaient justement pris leur grève en main pour éviter ce genre de fuite en avant. Comme ils avaient voulu prévenir l'habituel cassage prématuré de leur mouvement de grève.

On peut dire que cette règle, cette fois, a été imposée par les assemblées générales, les comités de grève et la coordination des agents de conduite du début à la fin du mouvement. C'est pour cela que les cheminots n'ont pas eu l'impression de reprendre le travail battus. Au contraire. Pour beaucoup, cette grève est la première où l'« on a été heureux d'agir et d'organiser l'action ensemble ».

Mais comment expliquer les raisons profondes des formes d'organisation de cette grève historique ?

L'auto-organisation, pourquoi ?

Si on compare, par exemple, la grève de décembre 1986 et janvier 1987 avec celle des agents de conduite d'octobre 1985, les ressemblances et les différences sont frappantes. Certes, dans les deux cas, la grève est partie de la base puis elle s'est étendue nationalement, telle une trainée de poudre. Mais ce qui avait frappé tout le monde en 1985, c'était justement l'absence d'auto-organisation. Le débordement des fédérations syndicales avait été massif et radical. Mais les conducteurs n'en continuaient pas moins à être sensibles aux consignes des fédérations.

Dès qu'elles prirent le mouvement en marche, les mécanos eurent le sentiment d'un mouvement facile et unitaire. Ce qui pesa sur l'organisation de l'action. Pas de comité de grève mis en place, pas d'occupation de dépôts.

Si bien que les organisations syndicales eurent le champ libre pour négocier et appeler à la reprise (voir pour plus de détails « Le phénomène roulant »)

Mais c'était, semble-t-il, la dernière fois.

Le refus de la division

Les cheminots ont fait un constat : la division syndicale est tout à fait néfaste pour eux. Cela fait maintenant plusieurs années qu'elle fait rage à la SNCF. La fédération CGT accuse tous les autres syndicats de pactiser avec la direction de la SNCF et se présente de façon particulièrement sectaire comme la seule fédération défendant les intérêts des cheminots.

Les déclarations anti-CGT d'Edmond Maire et du syndicat autonome des conducteurs (FGAAC) ont renforcé la division. Les cheminots se sont rendu compte que, tant que les syndicats se boufferaient le nez entre eux, il ne pourrait pas y avoir de riposte efficace aux attaques de la direction SNCF.

Ils ont aussi, en même temps, tiré le bilan des journées d'action de vingt-quatre heures. La fédération CGT s'est vantée d'avoir organisé quatorze journées d'action en 1986. Les cheminots ont bien vu que, malgré cela, la direction n'a rien lâché. Une idée a alors commencé à germer dans bien des esprits. « *Plutôt que quatorze journées d'action isolées, pourquoi ne pas faire quatorze jours de grève d'un seul coup ?* » Le principe d'une grève reconductible jusqu'à satisfaction des revendications était ainsi acquis.

Le refus des manœuvres

De nombreux cheminots, enfin, ont tiré un bilan négatif de la façon dont les directions syndicales dirigeaient les grèves ces dix dernières années. Les grandes grèves de 1971 et 1976, la grève contre la conduite à agent seul en 1980 et la grève des agents postés sur l'application des trente-cinq heures en 1984 sont autant d'exemples où les états-majors ont appelé à la reprise du travail alors que les revendications n'avaient pas été satisfaites et qu'une volonté très forte de continuer la lutte existait à la base.

La manœuvre employée par les directions était particulièrement fourbe. Les dirigeants syndicaux faisaient croire qu'il y avait reprise dans les autres chantiers et dépôts afin de démoraliser ceux qui voulaient poursuivre la lutte.

La centralisation des informations ne se faisait qu'au niveau des fédérations, il était très difficile aux cheminots de base de contrôler les mensonges qui étaient ainsi colportés. Lors de la grève des agents de conduite de 1985, les premières tentatives de contrôle par les conducteurs ont eu lieu. Les mécaniciens se téléphonaient de dépôt à dépôt, directement, sans passer par le cadre syndical. Des liens commençaient à se nouer.

Un fossé a peu à peu séparé les états-majors et la base. On a assisté dans les cinq dernières années à un phénomène de désyndicalisation. La fédération CGT a été particulièrement touchée. Il

n'est pas rare de trouver des syndicats dont les effectifs ont diminué de près de moitié depuis 1981. Les cheminots ont ainsi voulu sanctionner l'attitude de la fédération, mettant un bémol à ses revendications, lorsque Fiterman était ministre. Puis ils ont boudé son cours sectaire. Des syndicats CFDT ont connu également dans les dernières années une érosion importante de leurs effectifs. L'acceptation de la flexibilité et le soutien affiché aux déclarations liquidatrices d'Edmond Maire à propos des grèves « rétros » ont heurté la sensibilité des cheminots.

D'autres facteurs, enfin, expliquent le développement massif de l'auto-organisation. Les propositions faites inlassablement à ce sujet par les militants révolutionnaires, entre autres. Début novembre, les cheminots de la LCR expliquaient par exemple dans un tract : « *Ce n'est que par un mouvement massif et prolongé, du type de 1953 ou de celui tout récent des cheminots belges, que l'on peut espérer vaincre. Un mouvement comme cela, ça se prépare et ça nécessite l'intervention active de tous les cheminots. Ils doivent décider démocratiquement, en assemblée générale, de leurs revendications, des formes de luttes, et ils doivent contrôler les négociations afin de ne pas se faire avoir par les directions des fédérations.* »

L'exemple de la jeunesse

De nombreux mouvements « à la base », localement, avaient également vu le jour ces derniers mois. A Rouen et Sotteville, un regroupement de syndiqués et de non-syndiqués toutes catégories s'était réuni autour d'un bulletin, *Rail'bol* qui a permis de contrer la division syndicale et de populariser l'idée d'un mouvement d'ensemble dirigé par la base.

Au dépôt de Toulouse et à l'équipement de Paris-Est, des pétitions avaient circulé au cours des mois précédant les conflits de décembre. Elles exigeaient l'unité dans l'action des syndicats autour des revendications principales des cheminots.

Les militants de la gauche syndicale de la branche CFDT agissaient également dans ce sens. Enfin, et c'est loin d'être négligeable, il y a eu l'impact du mouvement étudiant. Les jeunes ont donné une véritable leçon d'unité et de démocratie. La victoire spectaculaire qu'ils ont remportée a fait réfléchir.

« *Bravo les jeunes* », proclamait ainsi la banderole des cheminots de Paris-Sud-Ouest à la manifestation du 10 décembre, appelée en commun par la coordination des étudiants et les organisations du mouvement ouvrier. A Rouen, plus d'une centaine de cheminots des différents établissements de la région participaient à la manifestation de la jeunesse derrière la banderole « des cheminots ».

Tout cela conduisait au mouvement de grève puissamment démocratique de décembre 1986.

Pour conclure, l'ampleur des phénomènes d'organisation est donc liée à l'affaiblissement du contrôle des directions syndicales sur le mouvement ouvrier et au nouvel espace créé par l'adaptation du syndicalisme à la crise, à sa transformation d'instrument de lutte en force de « concertation ».

L'auto-organisation traduit une profonde aspiration à la démocratie, au contrôle de la lutte et à la réalisation de l'unité des travailleurs au-delà des appareils. Loin d'être antisyndicaux, les assemblées générales et les comités de grève intégraient le plus souvent les organisations syndicales. Les bureaucrates syndicaux qui refusaient cela se faisaient rejeter ou marginaliser par le mouvement.

Certes, les coordinations n'ont pas été jusqu'à remplir toutes les fonctions d'un comité central de grève. Elles n'ont pu réaliser, organiser et diriger la grève générale de la SNCF. Les fédérations syndicales ont pu bloquer une telle perspective jusqu'à la fin du mouvement. Mais c'était une « première ». Soyons sûrs que, la prochaine fois, l'expérience accumulée pèsera. Et lourdement.

Les étudiants et les lycéens s'étaient mobilisés contre le libéralisme à tout crin du projet Devaquet. Les cheminots, en refusant la grille au mérite, flanquaient un nouveau coup au « libéralisme » chiraquien. Ils manifestaient la même volonté égalitaire que les jeunes. D'accord pour l'avancement, mais pas sur le dos des copains !

II. UNE SNCF LIBÉRALE ?



Le gouvernement et la direction de la SNCF cherchent en effet à mettre l'entreprise à l'heure du libéralisme économique. Le ralentissement de l'activité économique et la baisse du potentiel transportable ont entraîné une surcapacité des moyens de transport : il y aurait 30 000 wagons en trop. D'où une concurrence exacerbée entre le rail et la route et la recherche effrénée de gains de productivité pour augmenter la part de trafic transporté.

Cette politique vient de loin. Elle s'est traduite dès 1978 par le plan Guillaumat qui visait à réduire la capacité de l'outil ferroviaire et remettait en cause les avantages sociaux des cheminots.

L'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981 a représenté un sursis, la politique de Fiterman permettant des réouvertures de lignes, des embauches et l'adoption d'une loi des transports. Mais comme la gauche s'est refusé à engager une politique résolument anticapitaliste dans ce domaine comme dans les autres, ce qui devait arriver arriva. La concurrence avec la route s'est accrue et la compétitivité de la SNCF s'est trouvée affaiblie.

Les dirigeants du PS et du PCF ont refusé de remettre en cause la logique du marché et ont adopté les méthodes chères à la bourgeoisie pour résorber le déficit de la SNCF. Le contrat de plan signé en 1985 entre l'Etat et la SNCF est l'expression achevée de cette nouvelle orientation. Son but est de parvenir au rétablissement financier de l'entreprise en 1989 en réduisant au maximum les coûts sociaux. Inutile de dire que le retour de la droite au pouvoir en mars 1986 a accéléré les mesures libérales.

Baisse des effectifs, utilisation maximale du personnel restant, remise en cause des acquis sociaux, voilà ce qui est au menu pour les cheminots.

La direction veut se débarrasser de 10 000 cheminots par an, en moyenne, d'ici 1989. Elle a déjà supprimé 50 000 postes en dix ans. Elle a même ressorti pour l'occasion un vieux décret de 1954 pour organiser des départs volontaires avec primes à l'appui. Parallèlement, la direction procède à une réorganisation progressive de l'acheminement des wagons de marchandises. Son objectif avoué à travers les plans NAW et ETNA est de réduire le nombre de triages et de dépôts.

Elle accroît les charges de travail des cheminots et renforce leur polyvalence. A Paris, sur la banlieue nord, les conducteurs doivent par exemple effectuer deux allers et retours Paris Villiers-le-Bel en une heure aujourd'hui au lieu d'une précédemment. Les agents des triages se voient désormais confier des tâches qui incombant auparavant au service de la visite en pleine liquidation. Les agents des gares et des voies ont une charge de travail qui s'accroît. La direction a par ailleurs cherché à restreindre le nombre d'agents postés bénéficiaires du régime des trente-cinq heures en triturant les roulements. Il y a donc eu une dégradation sensible et générale des conditions de travail.

L'austérité salariale instaurée par la gauche puis renforcée avec l'équipe Chirac est un élément important du plan mis en œuvre par la direction. Non seulement les salaires ont été bloqués depuis juin 1985, mais la direction cherche à remettre en cause un certain nombre de primes de travail.

Limiter les coûts sociaux dans une logique libérale aboutit nécessairement à remettre en cause les avantages des cheminots en matière de protection sociale ou de retraite. Chacun se souvient des déclarations provocatrices du secrétaire d'Etat Douffiagues au journal *le Monde* en août dernier. Il y présentait les cheminots

comme des privilégiés et s'en prenait particulièrement aux conducteurs, laissant planer la menace d'un report de l'âge de départ à la retraite. Rappelons qu'un conducteur cesse de travailler à partir de cinquante ans tandis que les autres filières cessent le travail à cinquante-cinq.

Le prétexte invoqué était qu'il n'y a plus d'« escarilles ». Ce qui traduit un mépris absolu des conditions de travail actuelles des conducteurs.

La pièce maîtresse de l'orientation libérale de la direction SNCF a résidé, enfin, dans la mise sur pied de la fameuse grille de rémunération. Il s'agissait, ni plus ni moins, de reproduire à la SNCF ce qui est monnaie courante dans les entreprises américaines et commence à se répandre dans le secteur concurrentiel en France : la promotion à la tête du client. Jusqu'ici, l'avancement se faisait en grande partie à l'ancienneté. Il était évident aux yeux de tous les cheminots que, en voulant baser désormais le déroulement de carrière sur le principe exclusif du mérite, la direction cherchait à récompenser les fayots. Comme le disait fort justement un conducteur de Paris-Nord : « *Le mérite, c'est la souplesse de l'échine.* »

Le blocage de perspectives d'un déroulement de carrière égal pour tous a créé un climat de ras le bol explosif. Pour les conducteurs, avec la baisse des effectifs, cela signifiait que très peu d'entre eux auraient un jour la chance d'échapper à la monotonie de la

conduite en banlieue ou sur train de marchandises et d'assurer les trains grandes lignes et les TGV, travail jugé plus gratifiant.

Pour les agents sédentaires, cela signifiait continuer des années à exercer un boulot pénible et astreignant, sans pouvoir espérer d'augmentation importante de revenus. Quand on gagne en moyenne 6 500 francs par mois — le salaire d'embauche étant, rappelons-le, de 4 400 F net par mois —, la perspective de rester dix ou quinze ans au même niveau a de quoi révolter.

Le cynisme de la politique gouvernementale a développé un véritable sentiment d'injustice chez les cheminots. Le discours sur la priorité aux plus défavorisés ne passe pas quand, dans le même temps, on supprime l'impôt sur les grandes fortunes, qu'on arrose généreusement les agriculteurs au bénéfice exclusif des gros exploitants et qu'on « augmente » les médecins.

L'ampleur des attaques de la droite et leur caractère profondément réactionnaire ont contribué à faire sortir les cheminots de leurs gonds.

Deux grèves éclairs avaient déjà déchiré le ciel, supposé serein, de cinq ans de gouvernement de gauche. Les grèves des trente-cinq heures en mai 1984, la grève des agents de conduite contre le contrôle abusif des connaissances en automne 1985.

Les trente-cinq heures devaient être acquises pour les postés le 31 décembre 1983 (ordonnance ministérielle de janvier 1982). La direction de la SNCF en retarda l'échéance au mois de juin 1984.

Seul comme un agent de conduite...



Elle proposait une seule modalité d'application — la réduction des horaires journaliers — au lieu des trois éventualités que l'arrêté ministériel d'avril 1984 soumettait à la discussion des comités d'établissement. Ce fut la grève !

Les aiguilleurs des trente-cinq heures

La dernière mesure est la goutte d'eau qui faisait déborder le vase ! Pour un posté, la réduction des horaires journaliers peut se traduire par des conséquences aberrantes. Quitter le travail une demi-heure plus tôt pour attendre une demi-heure de plus le prochain moyen de transport ! Un jeune aiguilleur parisien, originaire de Bretagne, expliquera à l'époque que « *recupérer une demi-heure ne me sert à rien. Elle ne me donne pas le temps de rentrer au pays* ».

Pour les postés, ceux qui travaillent en équipe, ceux qui travaillent de nuit et même les jours fériés, la diminution du temps de travail ne peut être récupérée que par des repos compensateurs. La direction de la SNCF ne voulait pas négocier au-delà de cent seize jours de repos, alors que l'application des trente-cinq heures intégralement compensées pourrait donner droit à cent trente-six journées pleines.

A partir du 10 mai 1984, dans les postes d'aiguillage et les chantiers, les postés entament la lutte. Ils choisissent une forme d'action adaptée à une bataille de longue haleine : cinquante-cinq minutes de grève, une heure, parfois plus, reconductible chaque jour. Le mouvement s'étend chez les guichetiers en 2 x 8 avec extrême matinée et soirée et se durcit. Deux jours de débrayages appelés par les organisations syndicales les 24 et 25 mai sont largement suivis. Les postés continuent, le lendemain, leur débrayage hebdomadaire.

Fin mai, de nombreux postes sont toujours dans la bagarre. Sur la région de Paris-Saint-Lazare. Sur le réseau Sud-Est, dans huit circonscriptions sur dix de la région lyonnaise, au triage de Chasse, à Villeneuve-Saint-Georges, Ambérieux et Bourg-en-Bresse, aux dépôts des roulants de Grenoble et Vaize.

Sur le réseau Est à Reims et à Metz, les débrayages doivent débuter le 30 mai. Sur le réseau Nord, Amiens et Paris-Nord viennent de reprendre, mais le Bourget et la Chapelle sont toujours dans le coup.

Sur le réseau Sud-Ouest enfin, Juvisy vient d'arrêter la grève, mais plusieurs secteurs d'Austerlitz continuent. Tours devrait rejoindre le mouvement le 3 juin.

Débordées depuis le début, les fédérations syndicales vont finalement jouer le rôle de garde-barrières. Les préavis de grève déposés le 28 mai pour le 3 juin par la FGAAC et la CFDT sont retirés le 30, à la suite d'une rencontre avec la direction de la SNCF qui est pourtant loin de satisfaire les revendications des grévistes. La CGT retire dans le même mouvement son mot d'ordre pour le 5 juin... Les fédérations qui se faisaient tirer l'oreille pour construire l'unité dans la lutte reconstituent celle-ci en un tour de main contre la grève !

Début juin, le travail reprend peu à peu. Les assemblées générales et les comités de grève qui se sont mis en place durant la lutte tirent leurs bilans. Ce sont de premières expériences d'auto-organisation qui comptent. Au moment où l'arrêt du mouvement paraît être la seule solution possible. Un militant du comité de grève du réseau Paris-Saint-Lazare conclura à l'époque : « *Cette expérience de lutte pèsera lourd ; elle nous place aujourd'hui dans une situation bien meilleure qu'hier pour les luttes que nous entamerons demain.* »

Le phénomène roulant

La grève éclair suivante de la SNCF va se dérouler un an plus tard, à l'automne 1985. Elle est révélatrice du rôle que joue la catégorie des agents de conduite. Ils ont, tout simplement, une place particulière à la SNCF. Ils peuvent très rapidement bloquer le trafic. Ils en ont par ailleurs « gros sur la patate » en ce qui



concerne la dégradation de leurs conditions de travail, notamment le passage à la conduite à agent seul imposé ces dernières années. En plus, ils sont très mécontents de la manière dont la direction leur applique les trente-cinq heures.

Nous sommes en octobre 1985, les agents de conduite de Chambéry viennent de « poser la sacoche » au lendemain de la journée d'action du 27 octobre appelée par la CFDT, la FGAAC et la CGT. Celle-ci n'a d'ailleurs guère été une réussite. Ils ont reçu dans la nuit de samedi à dimanche, une convocation pour le contrôle de leurs connaissances... dès lundi ! Devant des ingénieurs et autres agents de la hiérarchie, et non pas sous le contrôle de leurs chefs directs. C'est la seule trouvaille de la direction de la SNCF, Dupuy en tête — la directive est écrite de sa main —, de son nouveau PDG, Philippe Essig, le remplaçant de Chadeau, démissionnaire après les catastrophes ferroviaires de l'été 1985.

On veut visiblement faire porter la responsabilité de ceux-ci sur les épaules des ADC. Ce qui permet d'éviter de faire le bilan d'une politique d'austérité appliquée depuis des années à la SNCF.

Celle-ci est pourtant la première responsable de l'absence des équipements indispensables sur les voies uniques et de la collision de Flaujac qui fit trente-deux morts. Comme elle préside à la mise en place de la conduite à agent seul, l'une des raisons profondes du déraillement d'Argenton-sur-Creuse qui a fait quarante-quatre morts dans le train de nuit Paris-Port-Bou.

En octobre 1985, en tout cas, les ADC refusent de porter le chapeau des catastrophes de l'été. Leur refus des nouveaux contrôles va se généraliser comme une trainée de poudre. Grenoble, la région de Haute-Savoie, l'Isère et une partie de l'Ain arrêtent le travail. Les grévistes bloquent les arrivées de TGV, vite fait à Culoz. Les pressions de la direction pour faire cesser le mouvement font chou blanc.

Lundi, toute la région de Chambéry et Grenoble est en grève illimitée. Le mouvement parti de Chambéry dimanche a, dès mardi, touché tous les dépôts de l'Hexagone. Cela a tout à fait l'air d'une grève générale des ADC. La direction de la SNCF louvoie avec la complicité des organisations syndicales, FGAAC en tête. On rediscutera des modalités d'application de la circulaire restaurant les nouveaux contrôles. Présenté par la presse comme une victoire, cet accord peut être un moyen de réintroduire les mesures de contrôle rejetées par les agents de conduite, plus astucieusement, plus tard...

Le choc de la conduite à agent seul

« Le problème de la vie d'un roulant, c'est la contrainte. Les prises de service irrégulières, les repos, en déplacement, loin de chez soi, à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, dans des foyers bruyants, situés près des voies et gris.

Autrefois, c'était l'équipe. On était deux. Un conducteur et un aide. L'un complétait l'autre. Le PS4, l'application de la conduite à agent seul a brisé l'équipe. Elle a aggravé les conditions de travail du roulant, seul dans sa cabine. A une heure du matin, par exemple, l'agent de conduite est seul au monde. A cette heure-là, le sommeil est malin. Toutes les occasions sont bonnes pour vous faire fermer les paupières, quelques secondes. Surtout si vous conduisez déjà depuis quatre heures. On aurait bien besoin d'être deux, surtout dans ces moments-là. Pour des raisons de sécurité élémentaires.

Après des années de lutte contre la mise en place de la conduite à agent seul, cette mesure se généralisa sur tout le réseau. Les conséquences en seront lourdes dans la tête des roulants.

Écoutons ce que disaient les ADC du dépôt du Havre dans leur brochure, *Quai des Brouilles*, qui raconte leur histoire :

« Si les années risquent d'effacer le choc psychologique de la conduite à agent seul, il faudra se souvenir que cet aspect a marqué une génération d'agents de conduite et a constitué le noyau central de notre opposition à un tel projet. Seul dans le train avec la radio, mais aussi avec toutes les conséquences, ce n'était pas acceptable. Nous l'avons suffisamment dit et écrit : "La pénibilité du travail de nuit, le rythme veille-sommeil, l'horloge biologique, le rythme circadien, le mal-être... La conduite à agent seul marquera son époque. »

« Depuis mai 1981, poursuivent les ADC du Havre, la gauche est au pouvoir et nous assistons donc à la mise en place d'une mesure de l'ancien régime (S7BNP4) sous un régime de gauche. Difficile à faire admettre surtout lorsque le ministre des Transports est communiste. Mais les choses ne sont pas aussi simples et aussi mécaniques. La crise économique est bien présente et la déclaration du PDG de la SNCF, monsieur Chadeau, à l'issue du conflit, éclaire bien l'enjeu du problème qui nous opposait à la direction de la SNCF : "La rigueur doit s'appliquer à tous les postes, à commencer par la main-d'œuvre qui représente 60 % de nos dépenses globales. Refuser un gain de productivité quand il est possible, c'est s'exposer à perdre du trafic. Il y a des points sur lesquels on peut négocier, d'autres sur lesquels on ne peut pas. Et la conduite des trains par un agent unique est de ceux-là." »

« Malgré tout, les faits sont là », concluaient les ADC du Havre après leur grève de 1983. « Le développement de la grève a démontré que les motivations professionnelles se sont progressivement jointes aux contestations politiques. Des interrogations et des inquiétudes ont pris la place de la confiance dans l'avenir du régime en place. Était-ce l'annonce d'un profond mécontentement ouvrier ? D'une désillusion politique ? Les méthodes d'action employées lors de la grève ont démontré la volonté d'aboutir comme un cri de désespoir qui veut se faire entendre. L'écho de ce cri restera longtemps présent... » Pronostic prophétique.

La grève de la réservation

Le retour de la droite après le 16 mars, les déclarations provocatrices du secrétaire d'Etat Douffiagues, en août, n'allaient pas — c'est le moins que l'on puisse dire — détendre l'atmosphère. On frisait en permanence la provocation, comme en témoignent ces consignes du directeur général Dupuy, lors d'une réunion des médecins d'établissement en mars 1986. *« Prendre conscience de la situation de l'entreprise, c'est, pour vous, mesdames et messieurs les médecins, prendre conscience que nous ne pouvons garder dans l'entreprise que des agents qui soient capables de participer à la production de manière significative. (...) Il y va de l'intérêt de la maison et de votre propre intérêt. »* Sans commentaires !

Quand la poudre s'accumule et que la mèche n'est pas loin, une simple étincelle peut se transformer en cataclysme... Déjà, le 30 mai 1986 puis le 30 septembre et surtout le 21 octobre, les cheminots s'étaient mobilisés massivement. Signe avant-coureur du climat au sein de l'entreprise : l'action des agents de la réservation.

Démarrée le 8 décembre à l'initiative d'un collectif de syndiqués et de non-syndiqués de la gare Saint-Lazare, avec le soutien de la section CFDT, cette grève s'étend rapidement. Les guichetiers de la « résa » sont en général un personnel jeune, ayant souvent le niveau du baccalauréat, que la direction a flatté pendant des années. *« La force de l'entreprise repose sur la force de vente. »* Avant de la « remercier » en lui supprimant l'indemnité de saisie pour travail sur terminal. Le mouvement des agents de la réservation allait reprendre les méthodes mises en avant par le mouvement étudiant : assemblées générales, mise en place de collectifs. La coordination téléphonique intergares se mit en place. Les agents eux-mêmes ajoutèrent l'originalité à leur action : poursuite de la vente des billets, mais refus d'effectuer les réservations...

La CFDT soutenait le mouvement et le coordonnait. La CGT y participait, mal à l'aise devant ces formes d'organisation, ne s'étant pas encore adaptée à la souveraineté des assemblées générales. En pleine période de grandes réservations, à la veille des départs pour les fêtes de fin d'année et les vacances de février, cette action allait créer un bel émoi dans les rangs de la direction générale, hésitant à réprimer sa force de vente et finissant par reculer partiellement au bout de deux semaines : la prime de saisie est maintenue tant que l'agent reste sur un poste de saisie. Au cours des négociations ultérieures, la direction a reculé et a finalement renoncé totalement à son projet, ce qui constitue une victoire pour les agents de la « résa ».

C'est à ce moment précis, le 18 décembre, que démarra la grève des agents de conduite, à l'antenne de Paris-Nord. A l'initiative d'un collectif de conducteurs syndiqués et non syndiqués, et puis nous connaissons la suite... Elle nous ramène début janvier 1987.

III. L'HEURE DE L'EXTENSION

En ce début d'année 1987, la grève s'est largement étendue au-delà des dépôts. Les ADC, qui croyaient au départ faire céder la direction avec leurs seules forces, commencent à se rendre compte de deux choses. La grève au moment des fêtes de Noël et du jour de l'An, d'abord, est beaucoup moins efficace qu'ils ne le pensaient. Leur catégorie, ensuite, ne peut pas gagner, seule dans la bataille.

Tous les cheminots en grève savent qu'ils jouent très gros. C'est la politique de rigueur et d'austérité en vigueur depuis des années qui est leur cible. Derrière l'exigence du retrait de la grille des salaires comme derrière l'exigence de la réhabilitation des foyers de misère, derrière l'exigence d'un relèvement des bas salaires des agents de manœuvre comme derrière l'exigence du maintien de la prime de saisie des guichetiers qui travaillent sur écran.

L'obstacle auquel se heurte la grève, c'est bien la politique des Chirac, Douffiaques et autre Méhaignerie. L'extension de la grève à d'autres secteurs de la fonction publique comme l'extension de

la grève à l'ensemble des services de la SNCF ne seraient donc pas un luxe. Elles seraient fort utiles pour casser la politique de Chirac.

Les syndicats autonomes des conducteurs de métro ont appelé à une grève massivement suivie les 22, 23 et 24 décembre. Les 6 et 7 janvier, les syndicats de la RATP appellent de nouveau à cesser le travail. A l'EDF-GDF, la tension monte. Le mouvement de grève appelé le mardi 6, souvent dans l'unité par la CGT et la CFDT, est massivement suivi. Dans les secteurs de production, entre autres. La situation se tend dans le pays, à l'heure où les trains circulent très peu et où le courant s'arrête.

Dans les PTT règne aussi une certaine effervescence. De nombreux postiers savent parfaitement que leur entrée en lutte renforcerait le rapport de forces et permettrait peut-être de faire reculer Chirac sur sa politique salariale. Tout le monde est conscient que le 5 janvier va marquer un tournant dans la grève de la SNCF. Et que si l'on s'y met, c'est à ce moment-là qu'il faut y aller.

Voies bloquées, la grève se durcit.



Chez les cheminots, certains souhaitent l'extension de la grève, les autres la craignent plus ou moins. « Si l'on veut gagner, il faut que cela pète », disent les uns. « Si tout le monde part et que le mouvement s'étend, on perdra trace de notre lutte et de nos revendications », répondent les autres.

Ces deux remarques contradictoires illustrent bien le débat. Certes, l'entrée en lutte de l'EDF et des PTT, de la RATP et d'autres secteurs du service public peuvent fragiliser les défenses du pachyderme Chirac. Mais elles risquent aussi de noyer les revendications de chacun dans une plate-forme acceptable pour tous, mais dans laquelle plus personne ne retrouve son compte.

Les cheminots connaissent la tactique pour l'avoir déjà subie. Les états-majors syndicaux globalisent l'action afin de préparer le retour au travail des plus dynamiques... en expliquant que, ailleurs, « ça ne suit pas autant qu'on aurait pu l'espérer ». Le problème est sérieux. Mais sa clé réside dans l'organisation de la lutte. Dans la prise en main de la grève, par les grévistes eux-mêmes. Et de ce point de vue, la forme de la grève de la SNCF sert d'exemple et doit continuer. C'est ce côté de l'action-là qui risque de s'étendre aux autres secteurs de la fonction publique en cas d'extension, plutôt que l'inverse. Et si chaque secteur en grève applique les mêmes méthodes que les cheminots, personne ne doit craindre de perdre le contrôle de son propre mouvement ni de voir disparaître ses revendications propres.

Si les assemblées générales souveraines, les comités de grève et les coordinations se mettent aussi à fleurir à l'EDF, aux PTT ou à la RATP tout comme ils ont fleuri chez les cheminots, chacun pourra s'assurer de la conduite de la grève. Et tous pourront ensemble exercer la pression nécessaire afin de casser la politique d'austérité du gouvernement. La force de la mobilisation en cours dans différents secteurs de la fonction publique et les initiatives des cheminots dans la conduite de leur grève font école... permettent de conjuguer optimisme et réalisme.

Mercredi 7, la grève à l'EDF est très puissante, les syndicats CFDT et FO ont dû se rallier au mouvement devant la puissance des premiers débrayages et l'échec des négociations salariales de la veille. A la RATP, la grève paraît pouvoir s'enraciner. Aux PTT, si de nombreux débrayages ont lieu dans de multiples services, la grève ne paraît pas pouvoir prendre son envol. Les journées qui suivent vont être décisives.

Chirac, deuxième round !

Mais que fait le gouvernement ? Plutôt silencieux, le ministère Chirac durant les deux premières semaines de grève. *Libération* ira jusqu'à titrer : « Le gouvernement en grève ? » On enverra les têtes de la direction SNCF en première ligne et Dupuy servira de cible, sans effet. La grève s'en serait même plutôt renforcée. Un médiateur sera catapulté au devant de la scène pour protéger Douffignies, faire tampon... et consulter à la vitesse d'un TGV toutes les organisations le dernier soir de l'année avant d'annoncer la suspension de la grille et non son retrait.

Chirac est en train d'encaisser la deuxième gigantesque claque en deux mois. Son gouvernement n'a pas eu le temps de se remettre de la tornade étudiante qu'il doit affronter la bataille du rail. Dur, dur ! Nos libéraux tombent de haut. Ils avaient cru tout feu tout flamme que les déçus du socialisme étaient tellement déçus qu'ils se laisseraient soigner au libéralisme à haute dose. En fait, c'est l'overdose... et l'effet boomerang. Le défilé des réformes gouvernementales, après avoir donné le coup d'envoi d'une mobilisation étudiante d'une ampleur jamais égalée, est en train de réveiller les bastions de la fonction publique, cheminots en tête. Et comme un malheur n'arrive jamais seul, le monde des états-majors politiques est en train de découvrir que les cheminots, eux aussi, s'organisent et multiplient les assemblées générales, les comités de grève et les coordinations. Les syndicats ont été délaissés par Chirac depuis son accès à Matignon. C'est maintenant, au moment où il en aurait le plus besoin pour calmer le jeu, qu'il découvre que ceux-ci sont eux-mêmes débordés. Inquiétude dans les châteaux !

Une campagne virulente contre les cheminots qui mettent en danger le service public, empêchent les braves gens de partir en

vacances et menacent la santé (?) du franc ne donne pratiquement aucun résultat. Les manifestations de colère des usagers contre les agents de la SNCF sont quasi inexistantes. Il faudra que les états-majors des partis de droite convoquent eux-mêmes leurs propres troupes.

Voilà encore un test qui démontre, si besoin était, la dégradation de la situation politique et sociale. Si les usagers ne se manifestent guère, c'est avant tout parce qu'ils comprennent la révolte des cheminots et la trouvent justifiée. Ce qui est un test des plus explicites qui soit quant à la dégradation de l'image du gouvernement et de sa politique dans l'opinion.

Mitterrand interviendra lui-même sur la scène politique, témoignant ainsi de ce qu'il juge, lui aussi, la situation des plus délicates. Il reçoit une délégation de cheminots, mais il apporte son soutien au gouvernement Chirac dans « l'absolue priorité qui doit être accordée à la lutte contre l'inflation, faute de quoi le chômage serait relancé, ce qui serait inacceptable ». Et vlan ! dans les dents des cheminots, dont Chirac combat précisément les revendications au nom de la lutte contre l'inflation... La mécanique de la cohabitation joue à plein.

Séguin, le ministre des affaires sociales qui vient de faire passer au forcing sa loi sur la flexibilité au Parlement, s'est envolé pour prendre du repos au soleil dans les îles... Il souhaite débiter l'année en pleine forme, flexible à souhait. De Charette, le ministre de la fonction publique, se prépare à refuser tout rattrapage du pouvoir d'achat lors des négociations avec les syndicats de la fonction publique qui vont s'ouvrir fin janvier. Les mouvements qui se font jour à l'EDF ou à la RATP sont autant de mauvais présages. Tout ce beau monde ministériel prépare des mauvais coups, sans être sûr de pouvoir les faire passer...

Ce qui explique à la fois le demi-recul du gouvernement à propos de la grille des salaires des cheminots puis l'intransigeance affichée début janvier par Chirac.

Céder plus dans la tempête en cours signifierait, pour lui, déclencher de nouvelles vagues. Il place dorénavant très haut la barre. C'est conscients de cela, notamment, que les travailleurs des PTT ne se lanceront pas dans la bagarre le 5 janvier. Vaincre la

ETAT DES REVENDICATIONS

★ **Grille des salaires** : Le projet est suspendu. La grille actuelle reste en vigueur jusqu'à l'établissement d'une nouvelle... qui sera négociée avec les organisations syndicales, et devrait établir un équilibre entre le choix et l'ancienneté. Méfiance !

★ **Salaires** : Pas de rattrapage pour 1986.

Prime en janvier 1987 de 250 F uniforme et 2,8 % du salaire mensuel.

Augmentation de 1,7 % du salaire annuel en 1987...

Indemnités de nuit, d'astreinte et de continuité de service revalorisées au 1^{er} janvier. Maintien de l'indemnité de saisie pour les guichetiers.

Pas de quoi en faire un plat, pour un salaire moyen de 6 000 F par mois !

★ **Conditions de travail** : Deux repos supplémentaires pour les roulants et postés ; 15 dimanches dans l'année au lieu de 14 ; début des repos pour les roulants à 19 h 30 au lieu de 20 h et pauses repas entre 11 h 30 et 13 h 30, 18 h 30 et 20 h 30.

Rénovation accélérée des foyers de repos. Fin des travaux prévue en 1988...

La période de travail entre deux repos périodiques est limitée à 6 jours pour les sédentaires.

L'expérience des contrôles médicaux et psychologiques est suspendue.

De nombreux points sont en cours de négociation. C'est pourquoi les grévistes ont « suspendu » l'action. L'examen du résultat des négociations pouvant conduire à la reprendre.

politique salariale leur paraît être un obstacle trop élevé pour un rapport de forces qui commence seulement à se reconstruire. Chirac reste donc sur les rails. Il est bon de signaler tout de même qu'il le doit avant tout à l'absence de toute alternative à gauche, après l'expérience de cinq ans de majorité du PS et du PC à l'Assemblée et un bilan qui ressemble fort à un désastre.

Reste donc qu'on ne cassera pas les mauvais coups de Chirac sans chasser ce gouvernement et sa majorité. Comment, quand et avec qui ? Cette question doit attirer continuellement l'attention de tous...

A droite, on attise les braises en ce début d'année 1987. Le RPR, le Front national, les syndicats de petits et moyens patrons, le SNPME et la CGPME, appellent à des manifestations pour faire respecter la « liberté du travail ». Des groupes de petits commer-

A EDF, la CFDT va signer avec Force ouvrière l'accord salarial proposé par la direction, faisant éclater le plus fort mouvement de grève qu'on ait vu depuis longtemps chez les électriciens. Et provoquant des ravages au sein de la fédération CFDT-EDF.

Les postiers se sentent un peu seuls. Ils savent qu'il sera très difficile de faire céder le gouvernement auquel se heurtent les cheminots depuis trois semaines. *A fortiori* s'il n'y a pas d'extension sur l'ensemble de la fonction publique. Après quelques jours d'actions de grève ici ou là durant lesquels les centres de tri de Toulouse et de Marseille sont en pointe, il n'y aura pas de grève généralisée dans les services des postes.

Tout le monde, en fait, a joué des pieds et des mains pour éteindre le feu. Le gouvernement Chirac pensait faire avaler toutes les pilules possibles aux salariés. Le PS n'avait pas la moindre envie



A droite, on attise les braises.

çants s'attaquent à des centres de l'EDF. Les manifestations rassemblent à Paris plusieurs milliers de personnes ainsi qu'à Marseille, Bordeaux ou Brest où la maison du peuple sera saccagée. Mais attention... question manifestations, on est loin du délire.

Ce ne sont pas les masses de la réaction qui défilent dans Paris. On est très loin du rassemblement du million de manifestants, *made in* Champs-Élysées 1968, qu'appelait encore de ses vœux Charles Pasqua, un mois auparavant, face au mouvement des étudiants... Des milliers de manifestants, sans plus.

Ça signe à tour de bras

Le syndicat autonome des conducteurs de métro signe un accord avec la direction qui attribue des avantages aux conducteurs, laissant sur le côté les autres catégories d'agents de la RATP. « Les autonomes ont bradé le mouvement, ils nous laissent tomber. Plein pour eux, et rien pour nous. » La grève va s'éteindre.

de soutenir une mobilisation sociale d'ampleur. Les directions syndicales ne s'attendaient pas à des mouvements de grève si dynamiques où les travailleurs s'organisaient eux-mêmes et prenaient les responsables syndicaux sous le contrôle de leurs assemblées générales.

Tout le monde se précipite sur le tapis de Matignon. Bergeron, qui ne cesse de rencontrer « son ami Jacques » depuis le 16 mars (quinze ou vingt fois déjà selon les observateurs avisés). Edmond Maire, qui saisit l'occasion offerte par les manifestations de la droite pour rencontrer le Premier ministre. Edmond ne change pas. On l'avait déjà remarqué lors des manifestations étudiantes. Il annula presque de lui-même la grande manifestation du 10 décembre, puis exigea que tous les écoliers rentrent chez papa maman à 16 h, avant de se taire, ridicule, et de défiler sans honte dans les premiers rangs du cortège. Derechef, lors de la grève de l'EDF, Edmond rejoue les bons offices auprès de Jacques Chirac.

C'est une tout autre attitude que l'on serait en droit d'attendre de ces chers responsables syndicaux. Imaginez un peu. Lundi 22

décembre, 20 h, la totalité des dépôts d'agents de conduite de la SNCF est en grève. Henri Krasucki, Edmond Maire et André Bergeron sont interviewés en direct, ensemble, à la télévision.

Rêvons un peu

Ils viennent de signer un pacte d'unité et de soutien aux cheminots en lutte. Ils « refusent d'en découdre », d'exposer plus longtemps à l'antenne leurs divergences de vue, de polémiquer à loisir. « Ce n'est ni le lieu ni le moment », déclare Edmond Maire. « Les assemblées de cheminots nous connaissent et savent qui est réformiste et qui ne l'est pas, renchérit Henri Krasucki, inutile d'en rajouter. » « Les cheminots ont choisi leurs revendications, conclut André Bergeron, elles sont justifiées et nous sommes disposés à agir ensemble afin de les faire aboutir... »

Le syndicat autonome des agents de conduite, la FGAAC, s'est associé, en toute indépendance, à la déclaration des trois leaders syndicaux qui bénéficie également du soutien inconditionnel de la Fédération de l'éducation nationale, « particulièrement attentive aux revendications des agents de l'Etat ».

Henri Krasucki, Edmond Maire et André Bergeron avertissent les pouvoirs publics, de concert, que chaque heure leur est comptée en ce qui concerne l'ouverture des négociations. Ils mettent en garde le gouvernement contre toute tentative d'utiliser les usagers de la SNCF contre les grévistes. Ils l'avertissent que les trois centrales syndicales entament dès le lendemain une vaste campagne d'explication des revendications des cheminots auprès de leurs adhérents et des travailleurs.

Un rêve, c'est vrai ! Mais s'ils avaient joué ce film, les trois secrétaires confédéraux n'auraient jamais fait qu'appliquer la règle instituée par les adhérents des trois syndicats qui prirent part à l'action, trois semaines durant, dans l'unité à la base chez les cheminots. Simple.

Du rêve à la réalité

Un rêve, mais si les dirigeants syndicaux adoptaient cette attitude, on en verrait immédiatement les résultats dans les autres secteurs de la fonction publique. Une campagne unitaire des confédérations popularisant les revendications des cheminots amènerait les personnels des PTT, de la Santé ou de l'EDF à comparer leurs revendications à celles des travailleurs du rail. Et à conclure qu'elles ont bien des points en commun. Du côté des salaires comme du côté de la lutte contre la dégradation des conditions de travail. A estimer en conséquence que la lutte des uns doit épauler la lutte des autres, jusqu'à ce que la politique d'austérité cède.

L'objectif semble difficile à atteindre. Mais la grève de la SNCF paraissait-elle être une évidence le 17 décembre ? Non ! C'est bel et bien l'initiative des cheminots unis dans l'action qui a débloqué la situation. Et qui a contraint les organisations syndicales de la SNCF à faire au moins un pas en avant en déclarant qu'elles soutenaient leur mouvement.

Dans plusieurs régions, d'ailleurs, les travailleurs de la fonction publique n'attendent pas les consignes fédérales début janvier. Ils se contactent, ils se rencontrent. Des cheminots vont prendre la parole dans plusieurs centres de tri des PTT, invités par les sections syndicales afin d'expliquer le sens de leur action. D'autres vont distribuer des tracts aux portes des établissements de la fonction publique. Certains vont rencontrer des étudiants dans les facultés pour populariser leur lutte. Juste retour des choses.

Il aurait fallu multiplier ces initiatives. Elles constituent le seul moyen de transformer le rêve de l'unité syndicale évoqué plus haut en réalité. C'est la force de la pression à la base qui peut contraindre les états-majors à bouger... et les dépasser, s'ils traînent encore.

En ce sens, l'extension de la grève de la SNCF aux autres secteurs de la fonction publique n'était pas automatique. Mais ce n'était pas non plus une utopie. Toutes ces initiatives étaient bien les seuls moyens de la rendre possible.

C'est à ce gabarit que l'on peut juger la politique mise en œuvre par les syndicats durant la grève.



Après les jeunes, les cheminots et les instituteurs : les coordinations en marche, ou comment prendre l'action en main...

IV. SYNDICATS : BILAN CRUEL

Il est tout de même extraordinaire de constater qu'il n'y a jamais eu d'intersyndicale au niveau national et encore moins de manifestation unitaire lors de la grève SNCF. Voyons un peu l'attitude de chaque syndicat.

La CGT

La fédération CGT a procédé tout au long du mouvement par rectifications successives. Mais ce qui restera longtemps dans la tête de nombreux cheminots, c'est qu'elle a tout fait pour s'opposer au démarrage de la grève.



Elle prétextait des risques — certes réels — d'impopularité durant la période des fêtes pour refuser de déposer un préavis de grève. Seule la CFDT-cheminots de Paris-Nord effectua cette démarche, à la demande des conducteurs qui avaient écrit et diffusé leur propre tract-pétition appelant à la grève illimitée. La CGT les accusa de collusion avec Lutte ouvrière et la LCR... Au lieu de répondre au ras-le-bol des agents de conduite.

N'ayant pas réussi à briser dans l'œuf le mouvement de grève à Paris-Nord, les dirigeants locaux du syndicat s'efforcèrent de diviser les conducteurs en dénigrant publiquement la « minorité d'éléments irresponsables ayant décidé d'occuper les voies ». En fait de minorité, c'est une grande partie des conducteurs qui allait bloquer les trains au départ. Dont la plupart des syndiqués CGT, les premiers dans l'action.

Puis, n'ayant pu empêcher le déclenchement de la grève, la fédération CGT, cette fois, chercha par tous les moyens à bloquer son extension. Elle fit courir le bruit que le mouvement de Paris-Nord était manipulé par les « gauchistes ». Ce qui a fait, dans un premier temps, hésiter bon nombre de militants en province. Ceux-ci expliqueront leurs réticences aux conducteurs de Paris-Nord plus tard lorsqu'ils les contacteront par téléphone.

Au dépôt de La Villette, les militants locaux, abusés par les « informations » de la fédération, ont cru que la délégation de Paris-Nord venue pour les rencontrer était composée de provocateurs. Les conducteurs de Paris-Nord ont vaincu cette méfiance, avec une certaine pêche. Mais sur le Sud-Ouest, les dirigeants locaux de la CGT ont eu recours à des arguments frappants pour empêcher la jonction entre les délégations de Paris-Nord et les conducteurs de certains dépôts locaux. Les gros bras du syndicat n'ont pas hésité à faire le coup de poing pour virer la délégation.

Mais le ras-le-bol était trop profond et la volonté de lutter trop forte à la base pour que la fédération CGT puisse faire partager cette ligne plus longtemps à ses militants. Tandis que des responsa-

bles locaux freinaient le mouvement des quatre fers, d'autres, au contraire, appelaient à son extension... Au bout de trois jours, la fédération a changé de tactique.

Elle a décidé de se joindre partout au mouvement, de le chapeauter. Elle soutenait dès lors l'extension de la grève aux autres filières. Même si, en pratique, elle n'a pas plus appelé à la grève générale de la SNCF que les autres fédérations syndicales.

Il faut souligner un tournant encore plus significatif. La fédération a dû modifier son appréciation quant à l'intérêt des assemblées générales du personnel. Elle a ainsi reconnu leur souveraineté. Ce qui est nouveau. Tout militant cégétiste sait, en effet, que, pour la confédération, la démocratie syndicale primait jusqu'à présent sur la démocratie ouvrière. L'assemblée des syndiqués CGT avait en quelque sorte autorité sur le mouvement en cours et prenait le pas sur l'avis de l'ensemble des salariés, syndiqués et non syndiqués. Cette fois, les dirigeants ont accepté l'idée que l'assemblée générale ouverte à tout le personnel d'un établissement est souveraine.

La fédération affirmera aux cheminots, le 9 janvier dans un communiqué de presse, qu'elle « respectera ce qu'ils décideront démocratiquement en assemblée générale ».

C'est une évolution dont on ne peut que se réjouir. Elle connaît certes des limites. Car les comités de grève et les coordinations ont été vilipendées par Henri Krasucki et Georges Lanoue, secrétaire de la fédération cheminots, publiquement, durant le conflit. Selon Henri Krasucki, si « la coordination intercatégories était manipulée par Lutte ouvrière, la coordination des ADC était une antenne de la CFDT »...

Les structures d'auto-organisation divisaient prétendument le mouvement, ce qui est une affirmation pour le moins osée, venant de dirigeants experts en division depuis des années. Henri Krasucki poursuivait d'ailleurs dans la même voie en expliquant que la fédération CGT des cheminots était le lieu de coordination naturelle du mouvement, mettant ainsi à l'écart tous les cheminots grévistes qui n'en sont pas membres.

Plus grave, il y eut enfin des coups bas destinés à discréditer les animateurs de la grève. L'un des membres lillois du bureau de la coordination des agents de conduite eut la surprise d'apprendre en lisant le journal *la Voix du Nord* qu'il n'était plus militant de la CGT depuis février 1986, selon le secteur fédéral CGT.

La CGT a appelé début janvier à l'extension du conflit au secteur public et nationalisé. Cette prise de position paraît plus efficace, évidemment, que celle de la CFDT qui appelait à peu près au même moment les travailleurs à cesser leur mouvement de grève à l'EDF. Mais l'extension proposée par la confédération paraissait bien artificielle. Elle s'épargnait en effet toute démarche unitaire en direction des autres organisations syndicales présentes dans la fonction publique.

Quoi qu'on en pense, ceci reste pourtant le seul moyen de faire bouger les choses. L'unité réalisée à la base dans la lutte des cheminots tout comme celle qui prenait corps dans les centres de l'EDF en constituaient de nouvelles preuves. C'est encore et toujours le seul moyen de construire une véritable mobilisation de l'ensemble du secteur public et nationalisé.

A la SNCF, le langage de division et de sectarisme à l'égard des autres fédérations a persisté durant tout le conflit, la fédération s'est refusé à toute intersyndicale au niveau national et elle a refusé, en général, la tenue de manifestations communes.

A la fin du conflit, la CGT a eu une attitude jusqu'au-boutiste en bien des endroits afin de faire porter le chapeau de la reprise à la CFDT et aux autonomes, ceux-ci lui facilitant, évidemment, la tâche !

La CFDT

Pour juger de l'attitude de la CFDT dans le conflit, il convient d'abord de souligner les différences qui existent en son sein. Les cheminots CFDT sont affiliés à une branche cheminots qui forme un des éléments de la Fédération générale des transports et de l'équipement, où l'on retrouve aussi les chauffeurs routiers, les aériens, les marins...

Les dirigeants de la FGTE se présentent volontiers comme critiques des thèses d'Edmond Maire et proches de celles de Pierre Héritier. Le moins que l'on puisse dire, au travers du conflit, c'est que l'on n'a guère entendu de différence avec les orientations confédérales.

La branche cheminots, en revanche, s'est située de manière beaucoup plus claire dans ce conflit, appuyée en cela par l'activité de la gauche syndicale, influente dans plusieurs régions et présente à l'échelle nationale. Celle-ci avait popularisé, avant et pendant le conflit, la démarche d'un mouvement organisé démocratiquement à partir de la base.

La branche cheminots a joué un rôle positif pour le démarrage de la grève. Il n'y a pas eu trop d'états d'âme sur le moment choisi par les conducteurs pour lancer l'action : les fêtes de fin d'année. L'UPR-CFDT de Paris-Nord accepta de couvrir les agents de conduite par le dépôt d'un préavis et invita des non-syndiqués à participer à une délégation auprès de la direction régionale.

La branche cheminots n'a cependant pas appelé à la grève générale de toute la SNCF, comme les autres syndicats d'ailleurs. Ce qui a conduit selon les filières et les régions à une attitude éclatée : on a vu des militants CFDT s'engager résolument à fond

dans le mouvement, mais on a vu aussi l'inverse : chez les sédentaires, des militants ont continué à bosser durant tout le conflit.

Vis-à-vis du phénomène d'auto-organisation, la branche CFDT ne s'est pas opposée à la mise en place de structures pour animer la grève. Elle a reconnu la légitimité de la coordination nationale des agents de conduite. En revanche, elle s'est déclarée ouvertement hostile à la coordination nationale intercatégories, l'accusant d'être manipulée et de vouloir remplacer les organisations syndicales.

Du côté de la confédération et de la fédération des transports CFDT, l'attitude dominante a été d'aller vers un règlement rapide du conflit. La confédération a pris prétexte de la globalisation artificielle effectuée par la CGT pour refuser toute extension de la lutte au secteur public et nationalisé. La FGTE a déclaré à la presse qu'il n'était plus possible d'obtenir autre chose au niveau de la SNCF. Ce qui ressemble fort à un appel direct à cesser la grève...

Le summum a été atteint le samedi 10 et le dimanche 11 janvier quand les dirigeants de la fédération et Edmond Maire ont mis tout leur poids dans la balance pour faire reprendre le travail.

Inutile de dire que ces déclarations ont fait l'effet d'un véritable coup de poignard dans le dos des cheminots, et plus encore dans celui des agents de l'EDF et de la RATP dont les luttes étaient en phase ascendante. Il faut rapprocher cette attitude liquidatrice de Maire de la manière dont il a imposé aux gaziers et aux électriciens la signature d'un accord salarial pourri.

Il est tout à l'honneur des militants de la gauche syndicale de plusieurs unions professionnelles et syndicats CFDT d'avoir condamné publiquement ces propos honteux.

La FGAAC

Il faut enfin dire un mot du syndicat autonome des conducteurs. Le moins que l'on puisse dire est qu'il n'a pas joué de rôle moteur durant la grève. Ses responsables sur Paris-Nord ont éconduit une délégation de la base venue leur demander de les couvrir pour le 18 décembre. Ils ont lancé ensuite un préavis de grève distinct de celui de la CFDT sur le dépôt de La Chapelle.

La FGAAC s'est opposée partout à l'extension de la grève aux autres filières. Elle a refusé des actions communes aux roulants et aux sédentaires. Ainsi, à Tergnier, les agents de l'équipement qui étaient venus aider les conducteurs à bloquer les voies ont été sommés de quitter les lieux sur demande de la FGAAC. Les responsables se sont déclarés hostiles à la coordination des agents de conduite. Ils ont même été les seuls à refuser de recevoir une délégation du bureau de la coordination !

Le summum a été atteint quand le secrétaire général de la FGAAC a quasiment appelé à la reprise du travail à la télévision.

Au vu de ce bilan, on ne peut pas dire que le rôle joué dans le conflit par les différentes fédérations ait permis de faire aboutir les revendications !

Une évidence s'impose. Ce n'est pas ainsi que l'on pourra guérir le syndicalisme de sa crise. Ce n'est pas par des rencontres en privé avec Balladur et Chirac, comme l'ont fait Bergeron et Maire, que le sort des cheminots pouvait être réglé de façon positive. Ce n'est pas non plus en tenant un langage de division comme celui tenu par Krasucki.

Les cheminots ont manifesté avant la grève leur défiance vis-à-vis des états-majors, révélant ainsi la profondeur du gouffre qui les sépare d'eux.

Durant la grève, ils ont fait mieux. Ils ont donné aux syndicats une véritable leçon de syndicalisme. Ils ont dessiné au fil des jours ce que pourrait être un syndicalisme d'assemblées. Un syndicalisme unitaire, massif et dynamique.

Concluons en soulignant que, au sein des établissements en lutte, seuls les syndicats qui ont maintenu la perspective de l'action revendicative et unitaire n'ont pas subi de baisse d'influence. C'est bien la preuve que la défiance des cheminots ne s'exprimait pas vis-à-vis du syndicalisme en général, mais bien plutôt vis-à-vis des syndicalistes qui renient leur raison d'être en pronant la révision en baisse des revendications et sont incapables d'engager des ripostes efficaces aux attaques de la direction.

V. RIEN NE SERA JAMAIS PLUS COMME AVANT

La grève n'a pas permis de gagner, mais les cheminots ne sont pas rentrés la tête basse et les acquis en matière d'auto-organisation font encore sentir leurs effets. L'ambiance dans les dépôts et les chantiers touchés par la grève est à la fronde et les petits chefs se sentent plutôt mal à l'aise.

Dans les syndicats, les débats vont bon train. Ceux qui se sont opposés au mouvement risquent d'y laisser des plumes. Les militants combattifs qui ont appuyé le phénomène d'auto-organisation ont, au contraire, accru leur audience.

Un sentiment grandit. Celui de construire partout des oppositions syndicales capables de faire barrage à la politique de sectarisme de Krasucki et de capitulation de Maire.

« En ce qui concerne les sanctions, la SNCF, qui s'est retranchée derrière les directions régionales, semble vouloir faire dans le flou. Meilleur moyen selon elle pour éviter une riposte d'ensemble de tous les cheminots. Ne tombons pas dans ce piège ! Nous ne voulons pas voir se disperser nos forces dans une série de conflits locaux et par service. Face à la volonté répressive de la SNCF, l'unité de tous les cheminots s'impose par-delà les différences syndicales. Il ne saurait y avoir de riposte efficace possible autre qu'une riposte nationale, unitaire, à l'image de ce que fut notre grève. »

« C'est la raison pour laquelle des cheminots de tous services et de tous les niveaux se sont réunis à Paris, le 3 février 1987, afin de constituer un comité national unitaire de vigilance et de mobilisation »



La coordination des ADC en tête de la manifestation du 7 janvier, appelée en commun avec la coordination intercatégories et la CFDT-cheminots de la région parisienne.

La volonté de conserver les liens noués au cours de la lutte entre syndiqués et non-syndiqués est également très forte. L'appel lancé à cet effet lors de la dissolution de la coordination des agents de conduite afin de mettre en place un comité de liaison national, de mobilisation et de vigilance en témoigne. Il s'est traduit par la rédaction d'un texte adopté par plusieurs dizaines de représentants d'établissement, début février.

Plus jamais comme avant

« Trois semaines après la puissante grève des cheminots, la direction de la SNCF semble davantage préoccupée de nous sanctionner que de donner satisfaction à nos revendications. Ainsi, il semble que les négociations actuelles s'orienteraient plus vers une dégradation de nos conditions de travail que vers les améliorations voulues lors de cette grève. Les laissera-t-on encore se moquer de nous ? »

dont l'objectif est d'aider à créer les conditions d'une riposte efficace donc unitaire. Ils appellent l'ensemble de leurs collègues syndiqués CFDT, CGT, FGAAC, FO et non syndiqués à constituer à la base, dans leurs établissements, des comités unitaires de mobilisation et de vigilance. »

Le premier numéro du bulletin du Comité de liaison unitaire des cheminots est paru début mars. « Le comité rassemble des correspondants dans cinquante établissements. On dénombre pour l'instant une vingtaine de villes, écrit la rédaction du bulletin, parmi lesquelles Lille, Marseille, Toulouse, Metz, Lyon, Rouen, Tours, Clermont Ferrand, Orléans, Paris et sa région, Avignon, Vierzon, Agen... »

« Le comité de liaison ne fait pas concurrence aux organisations syndicales. Beaucoup de ses participants se consacrent à leur animation et certains y ont des responsabilités. Mais ils ne se satisfont pas pour autant du sectarisme et des divisions qui règnent au sommet des fédérations. Ils veulent que le comité de liaison soit un trait d'union entre tous, syndiqués et non syndiqués. »



« Semaine cruciale » pour le Figaro, « Engrenage » selon Libération, « Chirac monte en ligne » d'après le Matin, « Tous dans le même train » titre l'Humanité tandis que le Quotidien annonce « La semaine vérité »... Tous les quotidiens datés du 5 janvier se sont effectivement rendu compte qu'il y avait de l'étincelle dans l'air...

ROUGE, LE JOURNAL INFLEXIBLE QUI AFFICHE LA COULEUR

Le point de vue de la LCR, des infos, des enquêtes, des dossiers, des interviews...
En vente auprès des militants et dans les principaux kiosques, **8 F.**
Rouge, hebdomadaire de la LCR, 2, rue Richard-Lenoir, 93 100 Montreuil.

Pour prendre contact, tu peux nous écrire à l'adresse ci-dessus.



Pour Rouge, c'est clair : « Ensemble », « Casser la politique de Chirac » !

VI. QUE PROPOSE LA LCR ?

Pour une politique anticapitaliste dans les transports

Le déficit de la SNCF a une fois de plus été l'argument opposé par la direction aux revendications des cheminots. En réalité, ce déficit n'est pas dû aux charges de personnel ! Il est le résultat de l'énorme endettement de l'entreprise : plus de 75 milliards de francs. Les gouvernements de Chirac puis Barre ont imposé dans les années soixante-dix à la SNCF d'emprunter massivement pour financer ses investissements.

Ils ont imposé à la direction SNCF des emprunts sur les marchés financiers américain et japonais. Ils n'ont pas fait de nouvelle dotation en capital à la SNCF et ils n'ont pas voulu prendre en charge, même partiellement, le financement des infrastructures ferroviaires. C'était là un choix délibéré des gouvernants de droite.

Leur politique des transports n'a toujours eu qu'un seul but : rechercher le profit maximal. Ce qui passait par la croissance permanente du parc automobile et la mise en concurrence des différents modes de transport avec un avantage donné au transport routier.

C'est principalement le remboursement des emprunts qui est responsable du déficit actuel de la SNCF car, si on met en balance les recettes voyageurs et marchandises et les dépenses (salaires, entretien du matériel, ...), la SNCF est bénéficiaire. Cela se traduit tous les ans par un excédent brut d'exploitation de plusieurs milliards de francs, même si son montant a diminué en 1986 par rapport à 1985.

La politique libérale développée par l'équipe Chirac-Balladur aggrave la situation de l'entreprise. Elle vise en effet à un désengagement encore plus grand de l'Etat.

La logique infernale de la concurrence

Le ralentissement de l'activité économique et la baisse du potentiel transportable ont entraîné une surcapacité des moyens de transport, si bien qu'on estime aujourd'hui qu'il y a 30 000 wagons et 25 % de camions en trop.

La concurrence entre les différents modes de transport est, dans ces conditions, de plus en plus vive. Chacun essaie de préserver et, mieux, d'agrandir sa part de marché. Entre le rail et la route, la concurrence est de plus en plus acharnée. Elle s'exacerbe aussi entre le rail et l'air : il n'y a qu'à voir la guerre que se mènent la direction de la SNCF et celle d'Air Inter sur les liaisons Paris Lyon ou Paris Toulouse.

La direction voudrait que les cheminots accroissent encore plus leur productivité, qui est déjà une des plus fortes au monde, afin de relever le défi de la concurrence. Il ne faut pas tomber dans ce piège.

Avec la crise économique, chaque mode de transport a moins à transporter et, dans la mesure où rien n'est fait par le gouvernement de Chirac, bien au contraire, pour favoriser le rail au détriment de la route, il ne peut pas y avoir d'augmentation sensible des recettes marchandises.

Il ne peut pas y avoir non plus de progression substantielle des recettes voyageurs tant que la politique d'austérité menée par la droite continuera. La baisse du pouvoir d'achat des travailleurs freine objectivement l'augmentation des recettes.

Il est vain d'espérer rétablir l'équilibre financier de la SNCF par le biais des augmentations de recettes.

Le libéralisme au banc des accusés

La direction de la SNCF en est bien consciente et c'est la raison pour laquelle elle mise tout sur la réduction des effectifs et la remise en cause des avantages sociaux des cheminots. Les révélations faites par le journal *le Monde* du 26 février dernier sont éloquentes à cet égard. Constatant une baisse des trafics voyageurs et marchandises pour la fin 1986, la direction, formée à l'école du libéralisme, n'a d'autre recette pour la compenser que d'envisager 3 000 suppressions de postes supplémentaires pour 1987 (ce qui porterait à 11 000 la baisse des effectifs pour l'année en cours) et la fermeture de vingt-cinq lignes et d'un millier de points de vente pas assez performants selon elle.

Cette même concurrence fait aussi des ravages dans les entreprises qui fabriquent les moyens de transport. A l'heure du développement du TGV (construction de la ligne Atlantique), les restructurations et les suppressions d'emplois s'accumulent chez les fabricants d'équipement ferroviaire (Jeumont, Alsthom).

Lorsque les automobiles Peugeot connaissent de nouveaux succès de vente, leurs dirigeants annoncent de nouvelles suppressions de postes par milliers. Tandis que les succès d'Airbus s'accroissent, les embauches sont bloquées chez les avionneurs qui licencient dans leurs filiales (Messier). Et si la concurrence aboutit parfois à des catastrophes dans les transports navals, elle se traduit avec la crise par la fermeture de chantiers.

C'est un immense gâchis du potentiel productif, des ressources naturelles et de la main-d'œuvre qui règne sans partage dans l'organisation des transports !

Alors, comment s'en sortir ?

Tant qu'on respectera la loi de la concurrence et qu'on suivra les principes du libéralisme économique, on ne pourra pas mener une politique d'équipement et de transports conforme aux intérêts des travailleurs. Accepter la loi de la concurrence, c'est accepter que des catastrophes se produisent. Les accidents de l'été 1986 à la SNCF, les catastrophes aériennes survenues ces dernières années et le drame récent du ferry de Zeebrugge ont un dénominateur commun : la sécurité n'était pas parfaitement assurée parce que les directions intéressées voulaient faire des économies, à tout prix...

La multiplicité des accidents de poids lourds est aussi la rançon d'une concurrence exacerbée où il faut toujours aller plus vite que les autres. Accepter la loi de la concurrence, c'est accepter que les conditions de travail se détériorent pour que la productivité augmente. C'est dresser les travailleurs entre eux. Ce n'est pas au détriment des routiers que les cheminots s'en sortiront. C'est au contraire en remettant en cause la concurrence et les lois du marché capitaliste.

La mise en œuvre d'une orientation conforme aux intérêts des travailleurs, c'est possible, pourrait-on dire pour pasticher la

publicité de la direction. Cela passe par une rupture avec l'orientation libérale, par une politique des transports où la planification soit un élément clé.

Car une autre politique est possible

Pour en finir avec la concurrence effrénée que nous connaissons actuellement, nous proposons de mettre en place une « société nationale des transports terrestres » qui transforme la SNCF en entreprise capable d'assurer toute la chaîne du transport. Par le biais de ses filiales, la SNCF est, en effet, théoriquement le premier transporteur routier, ce qui rend d'autant plus absurde la concurrence. En nationalisant réellement les filiales (SCETA, Calberson, STEF, ...) et les entreprises de transport terrestre où la SNCF est

ex-président de la SNCF, est devenu un des dirigeants) mettrait également un frein au pillage de la SNCF par ces entreprises.

Chacun est bien conscient que l'orientation que nous préconisons est en complète rupture avec le système capitaliste et que sa mise en œuvre est conditionnée par le départ des chantres du libéralisme, Chirac et consorts.

Chacun est bien conscient aussi que la gauche n'a pas la volonté de mettre en œuvre une telle politique anticapitaliste. Elle a refusé de le faire durant les cinq ans où elle a été au gouvernement. En signant le contrat de plan avec la direction de la SNCF, elle a avalisé l'orientation libérale des responsables de l'entreprise.

Le seul moyen d'imposer une politique anticapitaliste réside donc dans la mobilisation autonome des travailleurs et la mise en place d'un gouvernement à leur service.

Ce n'est que par un puissant mouvement de masse que les travailleurs pourront tous ensemble provoquer le départ de Chirac



minoritaire (Interfrigo), on pourrait assurer une réelle complémentarité entre le rail et la route.

La nationalisation sans indemnité ni rachat des entreprises de transport routier d'au moins cinquante salariés mettrait un frein à la loi de la jungle actuelle. Une réglementation très stricte du transport routier est nécessaire pour mettre un terme à la surexploitation des chauffeurs routiers.

L'orientation anticapitaliste que nous proposons passe aussi par la fin du pillage de la SNCF par les grands groupes industriels. Cela suppose de s'attaquer à la sous-tarification marchandises qui profite essentiellement aux gros utilisateurs (pétroliers, Péchiney, Usinor-Sacilor, ...) et qui coûte chaque année plusieurs milliards à la SNCF. Cela suppose aussi d'en finir avec le détournement de recettes constitué par les redevances substantielles versées aux propriétaires de wagons de particuliers (comme par hasard, ce sont les mêmes qui profitent de la sous-tarification marchandises !) et qui s'élève à plusieurs milliards par an.

Nous proposons aussi la mise en place d'une « société nationale de la construction ferroviaire » car les entreprises qui travaillent pour la SNCF lui imposent leurs prix. Cela permettrait par ailleurs d'en finir avec la guerre économique que se livrent ces sociétés et qui se traduit pour les travailleurs par des restructurations et des licenciements. L'abandon récent par Jeumont de la construction du matériel ferroviaire au profit de la société Alsthom préfigure une nouvelle vague de suppressions d'emplois.

La nationalisation des grands groupes du bâtiment et des travaux publics tel Bouygues (dont, rappelons-le en passant, Chadeau,

et imposer au gouvernement de gauche qui lui succèdera la mise en œuvre d'une politique anticapitaliste. Un gouvernement de gauche porté au pouvoir par une mobilisation populaire aurait des comptes à rendre aux travailleurs.

Nous n'en sommes évidemment pas là. Les travailleurs viennent seulement, après plusieurs années d'attentisme, de retrouver le chemin de la lutte massive. Mais la situation est déjà bien meilleure qu'au lendemain de la victoire de Chirac. Après les jeunes, les cheminots ont prouvé que, même si la situation est difficile, il est possible et nécessaire de lutter. Ils ont montré la voie à suivre pour mettre Chirac en difficulté, la voie de la mobilisation et de l'auto-organisation.

La perspective d'un mouvement d'ensemble contre la politique réactionnaire de la droite apparaît aux yeux d'un nombre croissant de travailleurs comme une nécessité, mais aussi comme une chose réalisable. Pour avancer dans ce sens, les travailleurs ne peuvent compter ni sur un PS englué dans la cohabitation avec la droite ni sur un PC de plus en plus sectaire et discrédité.

La LCR a su prouver, dans la grève SNCF comme dans celles des jeunes et des instituteurs, qu'elle était capable, dans la limite de ses forces, d'aider à la progression du mouvement, à sa cohésion et à son organisation démocratique. Elle entend tout mettre en œuvre pour avancer dans la voie d'un véritable parti des travailleurs faisant de l'auto-organisation et de la démocratie ouvrière une de ses priorités.

Rejoindre la LCR, c'est se donner les moyens de peser en ce sens !

ANNEXE 1

« ON A GAGNÉ, CONTRE LE MÉPRIS... »

Table ronde parue dans *Rouge* du 29 janvier
« Six cheminots tirent le bilan de la grève »

Impossible de réunir des cheminots à Paris autour d'une table pour faire le bilan de leur grève. Ils ont tous repris le travail avec des horaires impossibles. Nous avons donc beaucoup utilisé le téléphone pour recueillir leurs points de vue et réaliser une simili-table ronde qui perd un peu de sa valeur par manque de confrontation.

Jean-Luc est agent de conduite à Metz et responsable de la CFDT locale. Patrick, agent de conduite sur la région de Paris-Sud-Est, à Villeneuve-Saint-Georges exactement, a une longue expérience des luttes depuis 1971. Il participait à la rédaction d'un bulletin de cheminots, *Le fer est chaud*. Laurence, elle, est une des très rares aiguilleuses sur le réseau Paris-banlieue. Elle était l'une des animatrices du bureau de coordination de l'assemblée des grévistes à Bécon. Michel était membre du comité de grève du SERNAM de Tours et participait au bureau de la coordination nationale intercatégories. Il est militant de la LCR. José, militant de la Ligue également, est agent de conduite au dépôt de Sotteville-lès-Rouen. Il était membre du bureau de la coordination nationale des agents de conduite. René, enfin, est agent de conduite au dépôt de Paris-Nord, la base de départ de la grève. Adhérent de la CGT, il était l'un des animateurs du bureau de la coordination nationale des ADC.

« C'est quelque chose qui couvait déjà depuis des années à la SNCF », répond José lorsque l'on parle de la dernière grève de la SNCF et du bond en avant de l'auto-organisation, de la prise en main de la grève par les grévistes eux-mêmes. Les leçons des expériences de lutte passées ont visiblement pesé lourd dans la balance.

« Il y a l'échec des actions précédentes et, en même temps, l'expérience issue des luttes. A Paris-Sud-Est, à Rouen, à Paris-Nord ou ailleurs, les gars se sont demandé comment dépasser les limites de leur action, résoudre les contradictions de la division, renchérir Patrick. Si elles n'ont pas servi à autre chose, ces luttes-là ont servi au moins à ça. Elles ont ensemencé des idées sur les moyens de faire mieux, la prochaine fois. »

La question de l'unité « vivante » était au centre de ces idées-là. « Quand l'ensemble des syndicats appelait à la grève, le mouvement était très suivi, explique Jean-Luc. Si une journée d'action était appelée isolément, alors seuls les militants y participaient. Et même quand l'unité syndicale se réalisait, les gars s'apercevaient que les syndicats se rejetaient les responsabilités des échecs. » Ils en ont eu assez. Leur volonté, cette fois, était de maintenir l'unité du mouvement dès le départ et de contrôler son déroulement jusqu'à la reprise du travail. Les cheminots grévistes se sont donc rendus en masse à leurs assemblées générales. « Certes, explique Michel, il y a eu la question de la division syndicale et même une certaine peur. On s'est dit : on va encore perdre si on ne fait rien de notre côté, à la base. » « Du coup, note Laurence, les cheminots ont vu dans cette grève unitaire et reconductible, appliquant la démocratie dans les débats et dans les votes, une possibilité de gagner. Et beaucoup de non-syndiqués, notamment des jeunes, se sont investis dans la lutte et l'on prise en main. »

« Au fond, précise René, les agents de conduite en avaient ras-le-bol de ces formes d'actions à répétition — quatorze grèves de vingt-quatre heures en un an ! — qui ne mènent qu'au ronronnement des négociations qui n'aboutissent pas. C'est ce ras-le-bol qui a fait fleurir ce genre de comités de grève à la base et la démocratie directe des assemblées générales. Finalement, ajoute-t-il, ce type d'action-là marque un peu la fin du syndicalisme de délégation de pouvoir, "méthode 1936". Entendons-nous, il est très important que ce syndicalisme-là existe. Mais, sur le plan des méthodes, il faut absolument que tout cela change. Ça, c'est dans la tête de tous les cheminots. »

« La lutte c'est comme l'acide, ça décape. »

« Ce ras-le-bol, conclut José, s'était traduit jusqu'à présent en négatif, en désyndicalisation, en refus des grèves de vingt-quatre heures, en refus de la division, ou bien en interpellation, en appels pour des mouvements d'ensemble, pour que la base prenne enfin la parole... Cette fois, il y a eu le retournement de la situation sociale que l'on sentait déjà cette année après la grève unitaire du 21 octobre, une première mobilisation massive dans la fonction publique. La grève des jeunes et ses formes d'organisation ont débloqué enfin une situation qui était mûre depuis des années... »

Mais comment des militants et des « inorganisés », après tant d'années de polémique et de division, peuvent-ils se retrouver au coude à coude dans les assemblées générales et les comités de grève ? « La lutte, c'est un peu comme l'acide, ça décape, note Patrick. Seuls quelques militants, très très engagés, s'accrochent à leur étiquette dans l'action. Ils sont vite margina-

lisés. Les autres sont d'abord des travailleurs en lutte et voient l'intérêt du mouvement avant tout, la nécessité d'avancer. » Pour Jean-Luc, le problème des étiquettes ne se pose pas dans un comité de grève. Celui-ci a vocation, par nature, à regrouper tout le monde. Et tout se passe bien à partir du moment où chacun admet que les revendications sont identiques et qu'il faut agir en commun. Le respect du mouvement est visiblement un critère commun. « Tous ceux qui ont une attitude correcte à son égard sont appréciés, explique Michel. Les plus sectaires ont dû faire des concessions énormes. Ceux qui étaient à contre-courant, la FGAAC par exemple, ont dû rester discrets. On sentait que les assemblées générales étaient souveraines, et que les cheminots le savaient... »

José, lui, connaît par cœur ce vieux lieu commun selon lequel les organisations politiques ne peuvent jouer qu'un rôle parasitaire par rapport au mouvement. « C'est un vieux truc cher à Daniel Cohn-Bendit. Il faisait encore la leçon à ce sujet aux étudiants, il y a peu de temps », insiste-t-il en souriant. En fait, pour que « ça marche », une sorte de fusion est nécessaire à son avis entre les militants, ceux qui ont une expérience, des capacités nécessaires au mouvement, et le mouvement lui-même. Celui-ci contraint tout le monde à respecter sa pression unitaire. Il oblige les organisations à dépasser leur « esprit de chapelle ».

Soit. Mais ne soyons pas naïfs : « Qui récupère qui ? », en fin de parcours, selon la formule consacrée utilisée ces dernières semaines par tous ceux qui dénichent des manipulateurs derrière chaque grève. « Tout le monde doit être récupéré par le mouvement, insiste José. A partir du moment où l'on accepte d'être les instruments de celui-ci et non pas de le manipuler. Chacun reconnaît alors l'utilité des organisations politi-

ques. Il n'y a jamais eu de rejet des organisations syndicales ou des militants d'extrême gauche à la base. Mais il y a toujours eu rejet de toute manipulation. »

« Ce sont les travailleurs qui se récupèrent eux-mêmes. »

« C'est simple, insiste René ; pour se côtoyer dans la lutte comme dans un comité de grève, il suffit de jouer la carte de la démocratie à outrance dans les assemblées générales. C'est la seule façon d'intégrer tous les travailleurs, avec toutes leurs différences. « Si les militants politiques et syndicaux jouent la carte de l'honnêteté dans un tel conflit, ajoute-t-il, les liens sont obligés de se resserrer. Et, à l'arrivée, ce sont les travailleurs qui se récupèrent eux-mêmes. »

Mais tout de même, la question piège vient au bout de la langue : comment peut-on intégrer toutes les organisations, CGT comprise, dans un comité de grève ? « C'est d'abord une question qu'il faudrait poser à la CGT, répond Jean-Luc. Ce n'est pas, d'ailleurs, un problème qui lui est particulier. L'idée même de comité de grève de masse est ressentie dans le mouvement syndical en général comme concurrençant le syndicat. » René, lui, pense que « c'est la nature même de la CGT qui va à l'encontre des comités de grève et des coordinations. C'est ce qu'ils disent, et c'est ce qu'on m'a dit à Montreuil. Mais le remède est toujours le même, insiste-t-il : mouvement de masse et démocratie ». C'est ainsi que l'on peut amener la CGT dans un comité de grève. Même si cela ne tient qu'à l'échelon local. Car, dès que l'on dépasse ces limites, « la hiérarchie syndicale s'en mêle et c'est fini ».

« L'apparition des comités de grève est très importante, note Jean-Luc. Elle exprime l'idée que la grève appartient à tous, syndiqués et non-syndiqués. C'est là un réel débat en ce qui concerne l'adaptation du syndicalisme. Les syndicats devraient en effet adopter les formes d'organisation dont se dotent les travailleurs durant la lutte. C'est la seule adaptation qui vaille. Elle n'a rien à voir avec la révision en baisse des revendications. A Metz, poursuit-il, tous les syndicats ont été intégrés au comité de grève sous la pression de leur base. »

« Le seul moyen d'obliger les syndicats à intégrer le mouvement, ajoute Josè, c'est en effet d'accepter que ce soit la base qui dirige celui-ci. Il ne s'agit pas de créer une "petite direction de grève" sur des positions particulières. Il faut accepter de soumettre le comité de grève au mandat que lui donne l'ensemble des grévistes. »

« Le comité de grève applique les mandats de l'AG. »

S'il n'y eut pas de comité de grève mis en place à Paris-Sud-Est, le principe n'en avait pas moins été adopté par l'assemblée générale. Il n'y eut que quatre voix contre. Celles de quatre militants de la CGT qui

auraient été contraints d'y participer si le comité s'était mis en place. « Que ne fait-on pas quand le mouvement de la base est si fort ? » Tout le monde participait à l'assemblée générale de Paris-banlieue, qui désignait chaque jour un bureau de coordination. Des forces militantes s'y opposaient, certes, mais elles étaient obligées d'éviter les polémiques. Sinon, « les non-syndiqués les remettaient en place ». Un certain statu quo et une réelle démocratie ouvrière s'installaient au fil des jours. « C'est dans ce cadre-là que la CGT est venue, elle ne pouvait pas faire autre chose », conclut Laurence.

Les délégués syndicaux CGT et CFDT participaient aux assemblées générales du SERNAM à Tours. Il n'y avait pas de problème non plus chez les agents de train. C'était l'étonnement général au magasin où même les militants cégétistes réputés les plus sectaires étaient dans le mouvement. Au dépôt, en revanche, si les militants de la CGT participaient aux assemblées, les plus sectaires étaient absents.

Reste que tout ne baignait pas dans l'huile tout de même en ce qui concerne l'organisation du mouvement. La naissance de deux coordinations au même moment a produit une sacrée friture sur les voies de communication de la grève. Non ? « Ce qui m'a gêné dans la coordination intercatégorique, embraye René, ce qui a gêné un maximum de mecs, c'est son autoproclamation en coordination nationale. Je pense que cela nous a fait du tort. A tous. Leurs méthodes antidémocratiques vis-à-vis des cheminots en général et des fédérations syndicales en particulier ont entraîné une réticence nette dès que l'on parlait de coordination. J'ai, par exemple, des potes à Tarbes, des conducteurs, hyper-branchés sur ce type d'organisation, qui se sont fait scier en assemblée générale sur le thème : "De toute façon, les comités de grève type Vitry, c'est une manipulation de Lutte ouvrière..." Après ça, rideau ! Lorsque je dis qu'ils nous ont fait du tort, ce n'est pas tel ou tel mec que j'attaque ; c'est leurs méthodes qui ont été néfastes. » « Il faut expliquer une chose, remarque Patrick, c'est que, en fait, il y avait deux grèves en une. »

La grève des agents de conduite et la grève des autres catégories. Elles auraient pu devenir la même, mais les circonstances ont fait qu'elles sont restées deux grèves accolées l'une à l'autre. Et, si la coordination des agents de conduite s'est créée « sur la base d'un mouvement majoritaire et général sur la filière des agents de conduite où l'ensemble des dépôts était en grève à plus de 90 %, la coordination intercatégorique s'est créée, quant à elle, souvent sur la base d'un mouvement minoritaire. Elle était de ce fait peu représentative des secteurs qu'elle prétendait représenter ».

Ce qui créait déjà un malentendu important entre les deux coordinations. A fortiori parce que l'intercatégorique contribua à déconsidérer ou à freiner dans beaucoup d'endroits le développement de la coordination des ADC.

Pourtant, l'intérêt pour ce type d'organisation fut d'emblée très vif. « Tous les gars, y compris les responsables syndicaux a priori opposés à ce type de centralisation, étaient extrêmement intéressés », explique Jean-Luc. Ils reconnaissaient que la coordination des ADC servait à quelque chose dans le mouvement.

Là encore c'est l'existence de deux coordinations qui posait problème. Cela réintroduisait la division, remettant en cause, de fait, les principes mêmes d'une coordination. Les grévistes de Metz se lièrent d'emblée à la coordination des ADC, même s'ils n'y étaient pas représentés. « L'autre ne nous semblait pas représentative. Ici, nous faisons des comités de grève pour organiser les grévistes. Mais on ne proclame pas un comité de grève lorsque 3 ou 4 % seulement des gars ont arrêté le travail, ce qui a malheureusement été le cas dans de nombreuses filières. »

« Il y avait deux grèves en une. »

Michel, animateur du comité de grève du SERNAM de Tours, a, lui, été membre de la coordination intercatégorique. « L'affaire de la coordination en double a posé des problèmes au départ, c'est évident. Nous savions que celle des ADC était plus ou moins représentative des agents de conduite et prenait de l'ampleur et du poids. Mais, en tant que sédentaires, nous n'étions pas invités à y participer, alors que nous étions intéressés par la construction d'une coordination nationale. L'intercatégorique prenant des positions intéressantes, nous sommes montés à Paris et nous avons participé au bureau de la coordination. Cela a posé quelques problèmes. De représentativité, entre autres. Et cela en aurait posé encore plus si les agents de conduite de Tours avaient participé à la coordination des agents de conduite... Ce qui n'a pas été le cas. »

Michel a l'impression que l'intercatégorique, après un certain décollage, s'est mise à patiner, puis est retombée, ne gagnant pas en influence. Il n'a guère d'informations sur ses appels à « prolonger le mouvement » jusqu'au bout... alors que la plupart des dépôts avait déjà voté, même à contrecœur, la reprise du travail. « Au fil du mouvement à Tours, c'est plutôt un travail de coordination locale qui s'est mis en route entre les quatre comités de grève locaux », conclut-il.

On retrouve cette préoccupation des coordinations locales ou régionales dans la région parisienne. « Nous ne sommes pas allés à la coordination intercatégorique », explique Laurence. Personne ne posait ce problème. Nous sommes juste allés à la coordination régionale Paris-Saint-Lazare. Cela nous semblait plus intéressant d'en passer par là avant de construire une coordination nationale intercatégorique. »

Metz était liée à la coordination des ADC, mais c'est également une coordination Lorraine qui se mit en place sur la région. Tout comme une coordination des

comités de grève de l'agglomération rouennaise s'était organisée autour du dépôt de Sotteville-lès-Rouen.

Mais n'est-ce pas, tout simplement, le corporatisme des roulants, des « sénateurs du rail », qui empêchait la jonction avec les sédentaires et favorisait le maintien de deux coordinations séparées ? « Il y a bien eu, malheureusement, une part de corporatisme au départ du mouvement », remarque Patrick. Celui-ci s'est renforcé d'ailleurs ces

effroyable. Le fait d'avoir un pouvoir, de conduire un train, de pouvoir bloquer une gare joue beaucoup. Par rapport au pouvoir d'un gars qui bosse dans un bureau, c'est énorme. Mais l'action a quand même fait évoluer les choses dans la tête d'un maximum de mecs. »

« Le corporatisme a été battu en brèche lorsque nous avons été invités en permanence, comme nous le suggérions, par l'assemblée générale des roulants, note Michel.

différentes, précise José. A la conduite, cela s'exprime au travers de revendications spécifiques sur les conditions de travail, les foyers, les découchés, les déroulements de carrière, le grade du T5. Ces revendications expriment la forme d'exploitation particulière des ADC. Mais quelles que soient les revendications catégorielles, nous ne pouvons gagner que tous ensemble. »

La dualité des coordinations (les agents de conduite d'un côté, les autres de l'autre)



« Tout le monde participait aux assemblées générales de Paris-banlieue. »

dernières années. L'appui des organisations syndicales confédérales à la politique du gouvernement de gauche y est pour beaucoup. Ceci a ouvert une faille dans laquelle la FGAAC a pu s'engouffrer. Cette organisation est ainsi devenue majoritaire dans bien des dépôts. Mais, en même temps, la lutte elle-même vient de montrer les limites du syndicalisme catégoriel de la FGAAC. « Et je crois que c'est elle finalement qui risque de payer très cher les conséquences de ce conflit », conclut-il.

« La lutte elle-même a démontré les limites du corporatisme. »

Tous nos interlocuteurs ont noté une évolution des esprits au cours de la lutte. « Les ADC se sont vite rendu compte que le mouvement de 16 000 agents ne pouvait pas faire plier une politique gouvernementale d'austérité », remarque René. La notion de solidarité s'est faite sentir petit à petit et quelque chose a vraiment changé dans la tête de pas mal d'agents de conduite. « Au départ, il y avait, c'est vrai, un sectarisme particulier à notre boulot, particulièrement

Il est vrai, ceci dit, que ce ne sont pas les ADC qui sont venus nous voir... Mais tout cela a évolué et, en fin de lutte, il s'est passé un tas de choses superbes. On a fait des actions "dures" ensemble. » José et Jean-Luc insistent, eux, sur la spécificité des revendications de chacun : « La grille des salaires concerne tous les cheminots, mais la compréhension des dégâts qu'elle allait produire était plus forte chez les agents de conduite, explique Jean-Luc. Ses conditions d'application étaient plus perceptibles dans notre filière. En ce qui concerne les visites médicales, les agents de conduite étaient les premiers visés. Sur les conditions de travail, cela a toujours été une question très sensible pour les ADC. Est-ce du corporatisme ? Je ne crois pas. C'est une mauvaise façon de poser le problème. Des revendications peuvent être spécifiques à une filière. Mais en mettant la question de la grille au premier plan, les agents de conduite se battaient aussi pour toutes les autres filières. Ils étaient la locomotive du mouvement. Le problème était de l'étendre. »

« Que l'on soit agent de conduite, ouvrier des ateliers ou sédentaire, nous sommes tous également exploités, mais sous des formes

n'était donc pas inexorable. On en revient aux conditions de naissance de l'intercatégories.

« L'organisation des coordinations aurait dû suivre le mouvement. »

« Si l'organisation des coordinations avait épousé le mouvement, insiste José, nous aurions pu dépasser les divisions intercatégorielles qui étaient une réalité de départ.

C'est l'analyse que font maintenant tous les membres de la coordination ADC. Il aurait été possible alors de doter les autres catégories du statut d'observateurs dans la coordination des agents de conduite. Mais l'autoproclamation de l'intercatégorielle a créé un climat de méfiance, de défiance, de parano, avec en plus les sirènes de la FGAAC qui a utilisé le truc à fond. »

« L'intercatégories a finalement joué la carte de la division plutôt que d'essayer d'avoir une réelle ampleur, conclut René. Maintenant, je crois qu'il n'y a pas de problèmes avec eux. Chaque fois que nous

nous sommes vus, cela a été le statu-quo. Nous sommes restés sur nos positions, ils sont restés sur les leurs. »

Quelle était finalement l'ampleur de la coordination des agents de conduite, son influence sur le mouvement ? 32 dépôts étaient représentés à la première réunion nationale de la coordination des agents de conduite, celle-ci était en contact avec 55 établissements (sur 94). « Cela peut paraître réduit, remarque René. Mais notre caractère démocratique fait que toutes les informations de tous les dépôts de France étaient gérées par le bureau de la coordination à Paris-Nord. Petit à petit. Au début, nous n'avions pas d'information sur Avignon, Marseille... Ils ne nous contactaient pas si nous ne faisons pas la démarche. Sur la fin, les liens se renforçaient de jour en jour. »

« La coordination était reconnue comme ayant la véritable légitimité du mouvement, note Jean-Luc. Metz n'avait pas de représentant à Paris-Nord, mais c'était pour nous une source autorisée d'informations permettant de contrôler celles données par les organisations syndicales ou la presse. Les gars avaient l'impression que cette coordination était la leur, y compris les responsables

Que pensent-ils de l'attitude des organisations syndicales, dans tout cela ?

« Nous avons posé davantage de problèmes aux organisations syndicales qu'elles ne nous en ont posé »

« Je crois que nous avons davantage posé des problèmes à la CGT, la FGAAC et la CFDT qu'elles ne nous en ont posé », remarque René. « L'existence d'une telle force de pression à la base a fait que tous les problèmes classiques que l'on rencontre lors d'une grève, d'une intersyndicale, ont été balayés par le mouvement lui-même », remarque Jean-Luc. « En fait, nous avons posé au moins trois grandes questions aux organisations syndicales, continue René. Primo : vous êtes des bureaucrates et vous élaborez des revendications qui ne sont pas les nôtres. Secundo : vous êtes incapables d'intégrer nos propres revendications. Tertio : il faut que vous changiez. »

La coordination des agents de conduite demandait aux fédérations de préparer une

qu'il n'y en ait pas. Tous les cas précédents ont démontré qu'ils servaient avant tout à enterrer le mouvement. »

« Le manque d'unité syndicale au plus haut niveau a fait que le gouvernement et la direction générale, en laissant pourrir le mouvement, nous ont fait reprendre le sac au bout de vingt-six jours », conclut René, de son côté.

Et la reprise du travail, puisqu'il faut conclure. Est-ce une défaite, une victoire ? « Sur le plan revendicatif, c'est une défaite, estime Patrick. Mais, dans la tête des gars, ce n'en est pas une. Ils viennent de mettre en œuvre les moyens d'obtenir des victoires dans l'avenir. » « Les gars n'ont pas l'impression d'avoir fait trois semaines pour rien, explique Jean-Luc. Ils sont même prêts à reprendre la lutte dès que la direction attaque. » « Si la grève est suspendue, notre mouvement est encore très vivant », ajoute Laurence, tandis que Michel estime que « si l'on est entré la rage au cœur, c'est parce que nous avons repris confiance en nous. » « Nous avons commencé à nous connaître à la base, d'un dépôt à l'autre, d'une région à l'autre, note José. Nous avons mis en place au travers de cette grève une sorte de tissu de



« Je crois que nous avons davantage posé de problèmes à la CGT, à la CFDT et à la FGAAC qu'elles ne nous en ont posé. »

syndicaux. Ceci me semble extrêmement important. » De plus en plus de gens « s'adressaient à la coordination au fur et à mesure que le mouvement avançait, ajoute José. Ils ne nous considéraient plus seulement comme un simple moyen d'information, mais plutôt comme un comité de grève à l'échelon national... C'est un peu vers cela qu'il faudrait tendre à l'avenir. Ce n'était qu'une première expérience. »

action d'ensemble. « Il faut comprendre, souligne José, que, même s'il y a eu extension de la grève, celle-ci n'a jamais été une grève générale des cheminots. Il y a là une carence dont les fédérations syndicales portent une part de responsabilité. » Patrick reste plutôt méfiant : « Un appel des fédérations aurait pu contribuer à l'extension du mouvement. C'est vrai. Mais ma propre réflexion a toujours été qu'il valait mieux

relations entre nous qui représente une force pour l'avenir. » « On a gagné contre le mépris, on a gagné aussi en dignité et en solidarité, conclut René. Nous reprenons avec des gestes et des regards que je n'avais jamais vus entre nous, depuis quatorze ans que je roule. »

Propos recueillis par Michel Morel et notre correspondant à Metz

ANNEXE 2

DEUX LIGNES DIFFÉRENTES

Débat avec Lutte ouvrière
paru dans *Rouge* du 12 février 1987

Afin de tirer complètement le bilan de la grève, nous avons proposé à Lutte ouvrière d'exprimer son point de vue dans les colonnes du notre hebdomadaire. Nous reproduisons la tribune qu'ils nous ont adressée... comme nous avons reproduit le point de vue des cheminots interviewés dans notre table ronde précédente. Sans manipulation, comme le sous-entendent les camarades de Lutte ouvrière.

Nous remercions *Rouge* de nous ouvrir ses colonnes. C'est méritoire, d'autant plus que, la rédaction s'en doutait certainement, nous ne pouvons faire autrement que les utiliser pour critiquer la politique de la LCR qui, à notre avis, a tourné le dos aux intérêts du mouvement ou pour épingler les contre-vérités, ne serait-ce que par omission, publiées dans *Rouge*.

« *Division et manipulation* », écrivait *Rouge* du 15 janvier à propos de la politique de la coordination nationale intercatégoriques, dont chacun sait qu'elle a compté des militants de Lutte ouvrière parmi ses animateurs. Cette idée est reprise dans la « table ronde » publiée la semaine dernière, « table ronde » qui n'est qu'un simple montage de bouts d'interviews mêlés aux considérations de la rédaction, ce qui est une manière peu franche de présenter ses propres vues sous prétexte de donner la parole aux cheminots.

Mais voyons donc quand et où il y a eu division et manipulation dans cette grève. Et de quel côté s'est rangée la LCR. Faute de place, nous nous limiterons à deux points, mais ils sont essentiels.

Dès le départ, en effet, cette grève a été menacée par la division : celle entre catégories différentes, entre les agents de conduite (ADC) et les autres.

Les ADC ont lancé le mouvement. Ils y ont participé massivement. Pourtant, il était de leur intérêt, comme de celui des autres cheminots, que la grève s'étende à toutes les catégories. D'ailleurs, elle s'est étendue puisqu'elle a certainement touché plus de 100 000 cheminots à côté de 12 000 à 15 000 ADC.

Il était aussi de l'intérêt de tous, ADC et autres cheminots, qu'il n'y ait pas « deux grèves dans une », mais que le mouvement soit unifié. C'est pour cela que s'est créée la coordination nationale intercatégoriques.

En revanche, il était de l'intérêt de tous les ennemis des cheminots de diviser le mouvement. C'est ainsi que les médias, au service de la direction et du gouvernement, ont systématiquement passé sous silence certaines revendications ou même la grève des autres catégories. Il s'agissait évidemment de couper les uns des autres et de

décourager les autres catégories en leur donnant l'impression qu'elles ne faisaient que participer à un mouvement qui était celui des seuls agents de conduite.

Et ce fut la politique de certaines fédérations syndicales, FGAAC mais aussi CFDT. Elles ont pesé de tout leur poids pour couper la coordination ADC des cheminots en lui faisant refuser de s'ouvrir à leurs représentants, refuser même tous les contacts proposés par la coordination intercatégoriques afin d'unifier leurs actions, en lui faisant aussi abandonner publiquement au bout de deux semaines de grève la revendication d'augmentation de salaire, pourtant explicitement décidée par les ADC au début.

A ce sujet, il faut remarquer que la coordination ADC ne s'est réunie qu'une seule fois le dimanche 28 décembre. Par la suite, le bureau, élu le 28, a toujours parlé en leur nom sans plus jamais réunir les délégués des assemblées de grévistes. La CFDT ne tenait pas à soumettre aux ADC eux-mêmes la politique qu'elle faisait mener au bureau. La coordination intercatégoriques s'est réunie, elle, trois fois au cours du mouvement. Mais qui donc manipulait selon *Rouge* ?

Si, après de nombreuses manœuvres pour l'éviter, une manifestation commune aux deux coordinations a quand même eu lieu (avec une grosse majorité de cheminots non ADC), c'est parce que la coordination intercatégoriques l'a littéralement imposée.

Inconsistance ou mauvaise foi caractérisent d'ailleurs les arguments de la LCR contre la coordination intercatégoriques. Elle se serait constituée trop vite, nous a-t-on dit. Mais même si c'était vrai, cela n'expliquerait pas que la LCR ait été contre... jusqu'à la fin de la grève.

C'est à partir de la coordination ADC qu'il fallait regrouper les autres catégories, nous a-t-on dit encore. Mais alors, pourquoi les militants de la LCR, dans cette coordination ADC, dans son bureau ou en dehors, n'ont-ils rien fait pour qu'elle s'ouvre aux autres (ils ont au contraire combattu les seuls, dans la coordination ADC, qui ont proposé cette extension, les repré-

sentants des dépôts qui participaient également à la coordination intercatégoriques, ceux de la région Paris-Sud-Ouest) ?

La grève a été arrêtée par les bureaucraties syndicales, pas par la volonté de la majorité des grévistes. Le vendredi 9 janvier au matin, prenant connaissance de l'échec des négociations entre direction et syndicats, l'énorme majorité des assemblées de grévistes votait la poursuite du mouvement. Mais la fédération CFDT, elle, se mettait à l'œuvre en sens contraire. Elle publiait un communiqué qui, évitant hypocritement de parler de reprise, affirmait que, de toute manière, les cheminots ne pourraient rien obtenir de plus, communiquait qui fut relayé un peu plus tard par les fracassantes déclarations de Maire sur la nécessité de « l'apaisement ». Et surtout, elle poussait quelques secteurs, ou même quelques individus, à reprendre le travail, sans se soucier de la majorité à l'échelle nationale.

Les coordinations, ADC comme intercatégoriques, s'étaient créées pour empêcher cette manœuvre — « pour éviter la reprise dépôt par dépôt », disait l'appel de Sotteville —, manœuvre bien connue des cheminots puisque c'est ainsi qu'on a stoppé tous les mouvements d'ampleur nationale depuis vingt-cinq ans. On pousse quelques secteurs à la reprise puis, s'appuyant sur cet exemple, on en démoralise d'autres et on amène finalement ceux-là mêmes qui seraient prêts à continuer à abandonner parce que, isolés les uns des autres, ils n'ont aucun moyen de connaître la volonté réelle de la majorité.

C'est exactement ce qui s'est passé encore cette fois-ci. La FGAAC poussait les grévistes à reprendre individuellement depuis huit jours. La CFDT s'y est mise le vendredi 9. La CGT, tout en se payant le luxe de paraître plus ferme puisque la CFDT s'était chargée du sale boulot, s'est bien gardée de donner les moyens concrets à ceux qui voulaient continuer, de coordonner et d'exprimer leur volonté.

La coordination intercatégoriques l'a tenté, mais elle a été encore trop faible pour réussir. Pourtant, comme c'était son rôle, elle a publié l'état réel du mouvement, informé dans la mesure de ses moyens sur

les secteurs qui continuaient la grève, rappelé que ce qui comptait c'était la volonté de la majorité des grévistes à l'échelle nationale. C'est ce que *Rouge* lui a reproché pour, au contraire, louer hautement tous ceux qui ont poussé à reprendre secteur par secteur, y compris certains membres du bureau de la coordination ADC, y compris certains militants de la LCR.

En fait, la coordination ADC était sans doute aussi trop faible pour remplir son rôle. Cela ne justifie pas ceux de ses animateurs qui lui ont fait jouer le rôle inverse.

Reprendre « pour éviter la division », a osé écrire *Rouge*, a toujours été le slogan de tous ceux qui ont poussé une majorité à abandonner la lutte sous le prétexte de ne pas se couper de la minorité qui n'en veut pas ou plus.

Entre nos deux organisations, il n'y a pas eu des divergences, il y a eu un choix radicalement opposé. Que celui de la LCR ait été dicté par le sectarisme envers Lutte ouvrière ou, plus sûrement, le suivisme envers la CFDT ne change rien au fait que nous nous soyons trouvés de chaque côté de la barricade.

Dans cette grève, il y a eu la politique qui combattait les divisions catégorielles ou géographiques, pour l'extension maximum de la grève et pour l'unification des grévistes en une force unique. Ce fut celle de

L'article signé « les cheminots de Lutte ouvrière » contient des affirmations graves : « La LCR a tourné le dos aux intérêts du mouvement » ; « elle a choisi d'appuyer les bureaucraties syndicales » ; la LCR et LO, enfin, se seraient trouvées « de chaque côté de la barricade ».

Pourquoi un tel déchainement sectaire ? Les militants de la Ligue et ceux de LO ont effectivement développé deux lignes politiques différentes dans la grève de la SNCF. Lutte ouvrière est allée « plus vite que la musique ». Elle a fait d'une coordination régionale — la coordination Paris-Sud-Ouest — une coordination nationale. Elle poussa donc une coordination réellement représentative au plan régional à s'autoproclamer « Coordination nationale intercatégories », et donc à prétendre à une légitimité qu'elle ne pouvait avoir.

En procédant ainsi, LO marquait cette coordination comme coordination minoritaire animée par l'extrême gauche. Elle réalisait le tour de force de prendre à contre-pied la quasi-totalité des agents de conduite, à l'origine du mouvement de grève, en qualifiant de corporatiste la première coordination réellement représentative qui était en train de se construire...

En précipitant les rythmes d'une coordination nationale intercatégories, Lutte ouvrière contribua, en réaction, à renforcer les

contre la coordination Paris-Sud-Ouest. Deux militants de la Ligue, représentants des cheminots de cette région, étaient aussi présents au bureau de la coordination intercatégories. Mais cela ne nous dispense pas, à l'heure des bilans, de marquer nos désaccords avec LO.

Il y avait bien « deux grèves en une », même s'il était de l'intérêt de tous qu'il n'y en ait qu'une. La vie — hélas — est plus forte que les souhaits. Il faut également comprendre la crainte existant chez les agents de conduite de voir leurs revendications spécifiques noyées dans une plateforme fourre-tout, la grève leur échapper et les états-majors reprendre en fin de compte le contrôle du mouvement.

Bref, « au nom de l'auto-organisation et des comités de grève », Lutte ouvrière a eu sa part de responsabilité dans les limites d'une réelle coordination nationale des assemblées générales de grévistes de tous les secteurs de la SNCF. Sans oublier les cas où Lutte ouvrière, autoproclamant des comités de grève non représentatifs, envoyait certains de ses militants à la coordination intercatégories sans réel mandat d'assemblée générale de grévistes.

Pour nous, la bataille pour l'unité des travailleurs et leur auto-organisation est décisive. Elle guida nos propositions d'assemblées générales souveraines, d'élection



Réunion de la coordination intercatégories à la Mutualité, à Paris.

Lutte ouvrière (et d'autres aussi, heureusement).

Il y a eu aussi la politique qui, dans le but de canaliser et arrêter un mouvement parti de la base et qui inquiétait beaucoup de monde, consista à jouer sur les divisions catégorielles et l'isolement de chaque secteur et, pour cela, à empêcher le développement de l'organisation indépendante des grévistes. Ce fut celle des bureaucraties syndicales. Ce fut celle que choisit d'appuyer la LCR.

Les cheminots de Lutte ouvrière

réflexes catégoriels des agents de conduite, attisés par le syndicat autonome. Elle suscita la méfiance de secteurs qui commençaient seulement à rejoindre le mouvement et à mettre en place leur propres structures d'auto-organisation. Bon nombre de comités de grève ou d'assemblées générales, bien que des militants le leur proposent, n'ont pas voulu se joindre à la coordination intercatégories. Ce refus constitua même en général la règle pour la grande majorité des régions, hormis le réseau Sud-Ouest. Il est par ailleurs faux d'affirmer que la LCR était

de comités de grève et détermina notre appui à tout mouvement réel de coordination représentative, comme la coordination des ADC.

Cette dernière, au-delà de ses travers corporatistes, réunissait au départ 37 dépôts sur 94. Puis elle s'élargit au cours du conflit jusqu'à être en contact avec environ 55 dépôts, la majorité de ceux-ci. On ne peut en dire autant malheureusement de la coordination Paris-Sud-Ouest qui n'a pas connu d'élargissement significatif et qui s'est coupée de la catégorie des ADC

— noyau dur de la grève — sans pour autant parvenir à rassembler réellement les autres filières en lutte.

Nous avons appelé en même temps à l'extension du mouvement vers la grève générale de la SNCF. Mais nous avons formulé cette perspective en tenant compte

nationale ADC. Mais elles n'étaient pas suffisantes pour pousser ce processus à terme.

A la fin du mouvement, les 11 et 12 janvier, alors que la reprise devenait effective, la coordination de Paris-Sud-Ouest appela à la continuation de la grève et à une

tions. C'est en ce sens que l'auto-organisation, les assemblées générales et les comités de grève constituent souvent les meilleurs leviers pour imposer également l'unité syndicale. C'est aussi en ce sens que l'auto-organisation, unitaire et de masse, préside non seulement une efficacité immédiate



des rythmes et des formes spécifiques de la grève chez les sédentaires, ainsi que des différenciations entre les agents de conduite et les autres catégories. En suivant ce processus, il était possible de déboucher sur une vraie coordination nationale, qui aurait été autrement plus représentative. Et ce, même s'il était difficile, compte tenu de la politique des directions syndicales et des inégalités de mobilisation, de constituer un comité central de grève, représentant tous les cheminots. Nos camarades — en particulier à Sotteville-lès-Rouen où exista une coordination de quatre comités de grève — contribuèrent partout à la tenue d'assemblées souveraines, à l'élection de délégués et de comités de grève. Les forces de la LCR ont aidé à l'auto-organisation des grévistes, à avancer dans la construction de coordinations régionales et à animer la coordination

manifestation le 13 janvier. C'était s'entêter sur une ligne dont les conséquences ne pouvaient être que minorisantes, susciter la division du personnel et apparaître comme jusqu'au-boutiste.

Tous ces désaccords avec les camarades de Lutte ouvrière renvoient à des problèmes plus généraux. Pour LO, les comités de grève sont trop souvent des regroupements de la frange radicale du mouvement, voir des instruments antisyndicaux. Pour la LCR, les structures d'auto-organisation et les comités de grève sont une des formes supérieures de l'unité et de la démocratie ouvrière.

Ces comités sont souvent animés par les militants et les travailleurs les plus combattifs, les plus radicaux. Mais ils doivent absolument représenter la masse des travailleurs, avec leurs opinions, leurs organisa-

pour la lutte, mais a aussi une valeur stratégique. Car elle permet d'avancer dans l'émergence d'éléments de direction alternative aux bureaucraties syndicales et d'assurer la suprématie des formes de démocratie directe. C'est un point essentiel pour redonner force et crédibilité à une politique socialiste et démocratique.

Voilà ce qui nous a séparés de Lutte ouvrière. Pas une barricade, mais des conceptions opposées. C'est dommage ! Car, ensemble, les révolutionnaires auraient pu intervenir avec une efficacité beaucoup plus redoutable, à la fois pour les patrons et pour les directions syndicales.

Quant à nous, ce sont toujours des objectifs que nous poursuivons, et LO ?

Les cheminots de la LCR

Au moment où paraît cette brochure, mercredi 18 mars, la direction de la SNCF annonce ses dernières mesures de réduction des effectifs. 10 800 postes seraient supprimés au cours de l'année. Une vraie provocation !

Il n'y a pas de doute : les leçons de la dernière grève ne tarderont pas à servir. Les cheminots en tireront toutes les conséquences nécessaires à l'organisation de leurs prochaines luttes.

Chronologie.....	p. 2
I. La grève de l'auto-organisation.....	p. 3
II. Une SNCF libérale ?	p. 7
III. A l'heure de l'extension	p. 11
IV. Syndicats : bilan cruel.....	p. 15
V. Rien ne sera jamais plus comme avant.....	p. 17
VI. Que propose la LCR ?.....	p. 19
Annexe 1 : « On a gagné contre le mépris »	p. 21
Annexe 2 : Deux lignes différentes.....	p. 25