

SNCF : Les syndicats et les partis de la gauche du capital ont saboté la grève en la canalisant vers la défense de l'entreprise ferroviaire et de l'État-patron. Seul un sursaut d'autonomie ouvrière peut la sauver

Après deux mois de grève - minoritaire dès le début -, la lutte s'épuise tout doucement. À l'exception du 14 mai, qui fait figure d'une sorte de baroud d'honneur, le nombre de grévistes diminue y compris chez les catégories les plus mobilisées comme les conducteurs et les contrôleurs. La grève ne mord pas sur les non-grévistes. Les AG, au nombre réduit et variable de participants, sont une pâle imitation de ce qu'elles devraient être. Elles n'ont pas la force de décider quoi que ce soit de décisif pour redresser le cours du combat et sont à la merci de chefs syndicaux qui monopolisent la scène.

La programmation en 2/5 décidée par la CGT correspond à l'état réel des forces mais vide de sens la participation aux AG et accroît la passivité, le côté « consommateur » de la grève, voir le côté je-m'en-foutiste de certains grévistes qui se mobilisent en fonction du climat. Mais, compte tenu de la faiblesse chronique du mouvement actuel, la grève reconductible proposée par SUD est au 2/5 ce qu'est la mort subite en regard d'une lente agonie.

Le nombre des non-grévistes augmente. Ils ne sont pas tous des jaunes vendus à la Direction. Il faut comprendre leur scepticisme face à une grève qui a d'emblée cantonné les cheminots au rôle de spectateurs plus ou moins engagés. Aux dires des syndicats, le référendum aurait dû les impliquer davantage. Or, il n'a servi à rien. Son succès (en gros 65 % du personnel s'est prononcé contre le plan) n'est que le revers de la médaille de la faiblesse du mouvement. En effet, 45 % au minimum de ceux qui sont contre le plan ne font pas grève. L'idée entretenue savamment par les syndicalistes qu'il suffit d'un vote pour faire bouger les lignes a éloigné encore plus de monde des actions musclées, pourtant indispensables pour faire plier l'État-patron. Parmi les grévistes, s'affirme l'idée que ces 45 % ne veulent pas se mouiller et comptent sur eux pour limiter la casse. Une grève par procuration en somme. Le contraire exact de ce qu'il faudrait pour gagner quelque chose.

Tant que la grève ne sort pas du diktat étatique du préavis, elle n'a aucune chance de faire mal à l'État-patron. La SNCF se sert très efficacement du préavis pour minimiser les effets de la lutte sur son chiffre d'affaires et ses profits. Tant que des actions coup de poing ne frappent pas la principale source de gains de la SNCF, c'est-à-dire les TGV et les lignes internationales, l'entreprise étatique peut résister à la pression des cheminots. En décembre 1995, lorsque la grève a gagné en puissance, aucun train ne circulait. Quand il y en avait qui tentaient de rouler, on pouvait les bloquer, même avec seulement 50 % de grévistes parce qu'on avait établi un rapport de force favorable. Aujourd'hui ce n'est pas le cas.

Le problème est que cette grève n'a pas été préparée par un intense plan de mobilisation et de consultation des cheminots avant qu'elle ne démarre. De plus, elle a été imprégnée dès le départ du culte de l'entreprise SNCF, des balivernes sur le service public et les bla-bla sur la beauté de la profession de cheminot. Autant de conneries dont les salariés qui en savent le plus n'ont rien à faire. La dette ? Le statut de l'entreprise ? Le service public ? Autant de sujets qui concernent certes les syndicalistes qui siègent aux conseils d'administration des deux EPIC, qui défendent la boîte pour défendre leur fonction, qui sont farouchement attachés à leurs heures de délégation, à leurs promotions négociées, etc. Les cheminots, eux, en revanche ont une seule préoccupation : que vont devenir leurs conditions de travail, leurs salaires et leur protection sociale ?

On résume tout cela dans la défense du « statut » du cheminot. Pourtant, ce statut ne concerne pas la totalité des salariés de la SNCF ni les dizaines de milliers de salariés des entreprises sous-traitantes. Pour que la défense du « statut » du cheminot devienne un véritable levier de mobilisation il aurait fallu qu'on se batte clairement pour son application aux contractuels, aux intérimaires de Manpower, aux autres salariés du

groupe SNCF (comme Geodis-Calberson, par exemple) et, surtout, à la sous-traitance, toute la sous-traitance : nettoyage des gares, comme les salariés d'Onet ; les ouvriers des chantiers de rénovation comme les salariés de Colas Rail, d'ETF ou de Transalp renouvellement ; les conducteurs de bus de remplacement, etc.

En cas contraire, le « statut » du cheminot restera la cage dans laquelle l'État-patron maintient les cheminots à la laisse de la SNCF et divise les salariés de l'entreprise ferroviaire. Si les cheminots en lutte n'inscrivent pas en tête de leurs objectifs l'application de leurs conditions contractuelles à tous les salariés qui travaillent pour la SNCF, le patron a la partie facile quand il fait passer les cheminots à « statut » pour des « privilégiés ». Malheureusement, aujourd'hui, cette extension du statut n'est pas envisagée par l'immense majorité des cheminots. D'autant plus que les syndicats s'en moquent complètement.

Puis, il y a la question des salaires, congelés depuis trop longtemps. Ce gel a été partiellement atténué par les nombreuses primes qui améliorent l'ordinaire des maigres payés fixes. Pourtant, ce système de primes est un double piège pour les cheminots :

- parce qu'il accroît la division entre ceux qui les touchent et ceux qui ne les touchent pas,
- parce que ces primes n'entrent pas dans le calcul des retraites.

Ainsi, pour contribuer à unifier dans la lutte toutes les catégories de salariés de l'entreprise ferroviaire, il faudrait exiger que les primes communes soient intégrées dans les salaires de base, qu'on ait le fameux « statut » ou pas. Il faut également arracher des augmentations de salaire uniformes pour tous en rompant avec plusieurs années de reculs (2003, 2007, 2010, 2014 et 2016) et de « modération salariale ».

Pour l'heure, ce tournant de la grève ne semble pas se profiler à l'horizon. Pendant ce temps, le jeu des syndicats pour annihiler la lutte se précise. La CFDT et l'UNSA s'appêtent à lâcher prise après le 5 juin en prétextant quelques avancées dans leurs tractations avec l'État-patron. Des « avancées » dont la plupart étaient déjà inscrites dans la première mouture de la loi ferroviaire. Les amendements syndicaux n'ont été, à les écouter, que de l'ordre « du renfort de langage », c'est-à-dire du coupage de cheveux en quatre et des précisions peu utiles. Quant à la CGT et à SUD, ils se plaindront une nouvelle fois de la trahison de leurs copains de la CFDT et de l'UNSA avant de rebrousser à leur tour chemin. Le risque réel est que ces deux organisations laissent les cheminots les plus déterminés s'engouffrer dans un combat solitaire et ultra-minoritaire assorti d'appel abstraits à une solidarité imaginaire. Si ce scénario se réalise, les grévistes n'auront été que des porteurs d'eau des syndicats, tous les syndicats, pour les aider à maintenir leur place de choix dans la cogestion de l'entreprise ferroviaire étatique. Si ce scénario se réalise, les cheminots les plus déterminés, une fois isolés, seront abandonnés à la répression patronale.

Que faire maintenant ? On a perdu beaucoup trop de temps mais la messe n'est pas encore dite. Une première condition est d'arracher la direction de la grève aux syndicats. Une deuxième est de cesser de respecter le diktat des préavis de grève, de redevenir mobiles, de faire grève à l'improviste en ne suivant pas le calendrier officiel, de s'arrêter et de redémarrer au moment opportun. Pour cela, il faut gagner aux raisons de la lutte ceux qui n'y ont pas participé jusque-là en organisant des AG dans les services, dans tous les secteurs de l'entreprise ferroviaire.

On ne gagnera pas les indécis sans mettre en tête des objectifs de la grève les hausses de salaires égales pour tous, l'intégration des primes au salaire de base et l'extension du « statut » du cheminot à tous les salariés qui travaillent, directement ou indirectement, pour la SNCF.

Combattre l'entreprise SNCF et l'État-patron. Abandonner les illusions sur le « service public »

POUR LA REPRISE DE L'INITIATIVE OUVRIÈRE

Paris, le 03 juin 2018