

**CHRONIQUES D'UNE DÉFAITE :  
LA GRÈVE SNCF (avril – juin 2018)**

**11**

MARS 2019

DOCUMENT DE TRAVAIL

1 €

0,5 £

1 US\$

30 CZK

75 Rs

### *AVERTISSEMENT*

Nous remercions Monsieur G. Bouvin qui, en tant qu'éditeur responsable, nous permet de publier et de diffuser légalement cette publication. Nous précisons que Monsieur G. Bouvin n'est pas responsable du contenu politique des articles et plus généralement des positions programmatiques défendues dans notre presse.

### *PRÉSENTATION*

Ce document n'est publié pour l'instant qu'en français en tant que document de travail. Le texte est arrivé à maturité, c'est pourquoi nous le livrons, sous forme de document de travail, à la critique des camarades sans attendre d'autres développements de la situation. Critique dont nous tiendrons compte dans la publication éventuelle d'une autre brochure qui sera, alors, traduite dans plusieurs langues, comme à l'accoutumée.

### *CONTACTS*

Kolektivně **proti** kapitálu

Consulter le site : <http://protikapitalu.org/>

Mouvement Communiste

Attention : nous n'avons plus de boîte postale, veuillez donc adresser toute correspondance à : [postmaster@mouvement-communiste.com](mailto:postmaster@mouvement-communiste.com).

Consulter le site : <http://www.mouvement-communiste.com>

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉSENTATION</b>	<b>2</b>
<b>LA GRÈVE</b>	<b>2</b>
Chronologie (grandes lignes)	2
Préalable : la manifestation du 22 mars	4
Rapport des AG : Versailles	5
Rapport des AG : Paris Lyon	14
Rapport des AG : Paris Nord	18
Rapport des AG : Nantes	22
Premiers constats	30
<b>ÉLÉMENTS DE CONCLUSION</b>	<b>33</b>
Un aboutissement qui vient de loin	33
Forces et faiblesses du syndicalisme de base	33
<b>ANNEXES</b>	<b>35</b>
Taux de grévistes	35
Les mouvements du passé	36
Texte « <i>Tirons les leçons de la grève à la SNCF !</i> »	36

## PRÉSENTATION

Ce texte vient en complément de la lettre n°46 sur la grève SNCF (« *SNCF : Bilan de l'échec d'une grève conservatrice* »<sup>1</sup>), il concerne les aspects de la grève tels que nous avons pu les constater dans les AG et les actions des grévistes (et aussi des non-grévistes car ils sont restés, tout au long de la grève, la majorité des cheminots). Le petit nombre des comptes rendus reflète la modestie de notre présence dans l'entreprise, néanmoins, ces différents rapports révèlent des aspects concordants sur les limites de la grève et des grévistes.

## LA GRÈVE

Dans ce contexte défensif et très verrouillé par les syndicats, la grève avait-elle des capacités à s'en dégager ? Pour y répondre, nous présentons une chronologie du mouvement suivie par les rapports sur les AG dans lesquelles nous sommes intervenus. Ceux-ci montrent, malheureusement, que les grévistes n'ont pas pu se sortir du piège dans lequel tout concourait à les enfermer.

### Chronologie (grandes lignes)

#### 6 septembre 2017

Emmanuel Macron lance des pistes de réforme lors d'un entretien avec des cheminots publié par le magazine interne de la SNCF. Il appelle la compagnie ferroviaire à se « réinventer » et propose d'échanger une réforme des régimes de retraite contre la reprise de la dette<sup>2</sup>.

#### 19 septembre 2017

Le gouvernement confie à l'ancien PDG d'Air France-KLM Jean-Cyril Spinetta une mission pour faire des propositions assurant l'avenir de la SNCF.

#### 15 février 2018

Dans son rapport, Jean-Cyril Spinetta préconise, parmi 43 recommandations, d'examiner la pertinence de milliers de kilomètres de petites lignes, de supprimer le statut de cheminot pour les futures recrues et de recourir à des plans de départs volontaires. La CGT et SUD s'engagent à tout faire pour s'opposer à ce plan.

#### 23 février

Les quatre syndicats représentatifs (CGT Cheminots, UNSA Ferroviaire, Sud-Rail et CFDT Cheminots), menacent d'engager un « *conflit majeur* » en cas de recours à la procédure des ordonnances.

#### 26 février

Édouard Philippe dévoile les grandes lignes de son projet : le gouvernement reprend à son compte la suppression du statut pour les nouveaux entrants et la transformation de la SNCF en société nationale à capitaux publics mais il n'est pas question de toucher aux petites lignes.

#### 15 mars

Les syndicats appellent à la grève à partir du 3 avril. Pour tenir plus longtemps, les cheminots feront grève deux jours par tranche de cinq jours.

#### 22 mars

Lors d'une journée d'action dans la fonction publique et à la SNCF, le cortège des cheminots réunit de 16 500 à 25 000 manifestants à Paris avec plus de 35 % de grévistes nationalement alors que seul SUD avait formellement appelé à la grève.

---

<sup>1</sup> <https://mouvement-communiste.com/documents/MC/Letters/LTMC1946%20FRvF.pdf>

<sup>2</sup> [https://www.liberation.fr/futurs/2017/09/06/sncf-emmanuel-macron-lance-la-reforme-en-s-attaquant-aux-retraites\\_1594614](https://www.liberation.fr/futurs/2017/09/06/sncf-emmanuel-macron-lance-la-reforme-en-s-attaquant-aux-retraites_1594614)

### 30 mars

La ministre chargée des Transports, Élisabeth Borne, présente les modalités de l'ouverture à la concurrence. Les salariés sous statut transférés de la SNCF à un nouvel opérateur conserveront leur niveau de rémunération, le bénéfice du régime spécial de retraite et la garantie de l'emploi.

### 3 avril

Premier jour de grève, fortes perturbations avec environ un train sur huit sur les liaisons TGV. Le taux de grévistes s'élève à 33,9 % tous métiers confondus, dont 69 % pour les contrôleurs et 77 % pour les conducteurs.

### 9 avril

Le nouveau Pacte ferroviaire est examiné à l'Assemblée nationale alors que des cheminots manifestent aux Invalides.

### 17 avril

Le projet de loi est voté à l'Assemblée.

### 19 avril

Manifestations à Paris

### 25 avril

Le Premier ministre accepte de rencontrer les syndicats, à leur demande, mais rappelle que la ministre des Transports, Élisabeth Borne, est en charge des négociations.

### 7 mai

Échec des négociations entre les syndicats et Édouard Philippe. Des cheminots menés par SUD se font rudoyer par les flics à Montparnasse et finissent encerclés à la gare du Nord après un passage par la gare de l'Est.

### 14 mai

« Journée sans cheminots », remontée du taux de grévistes (27,6 % de grévistes dont 75 % pour les roulants). La direction dénonce de nombreux « actes de malveillance ».

### 23 mai

Les syndicats de la SNCF présentent les résultats du « vot'action » organisé à l'initiative de la CGT, en interne, du 14 au 22 mai : près de 95 % des votants se sont prononcés contre le projet de réforme ferroviaire avec un taux de participation supérieur à 61 %. Problème, la majorité de ceux qui ne veulent pas de la réforme se contentent de soutenir passivement la minorité de grévistes. Il n'y a que 14 % de grévistes, et à peine 50 % parmi les conducteurs.

### 25 mai

Le gouvernement annonce la reprise de 35 milliards de dette (sur 47) de SNCF Réseau.

### 29 mai

Examen du texte devant le Sénat. Une manifestation intersyndicale est organisée, à proximité, rue de Tournon.

### 5 juin

Le texte de la réforme est voté par les sénateurs. Il renforce le volet social et souligne l'« inaccessibilité » de la SNCF. Patrick Jeantet, son président, annonce que pour ne plus ré-endetter l'entreprise, SNCF Réseau ne financera plus les nouvelles lignes. Le financement sera assuré par les autorités qui souhaitent développer le réseau : État ou collectivités territoriales.

### 11 juin

200 cheminots de SUD-Rail défilent de l'Assemblée nationale au Sénat pour exiger le retrait de la réforme ferroviaire alors que sept députés et sept sénateurs, réunis en commission mixte paritaire, entérinaient ce texte de loi.

### 12 juin

« *Journée de colère cheminote* » : malgré un rebond, il n'y a que 17,6 % de grévistes et 53,4 % parmi les conducteurs. Un peu moins d'un millier de manifestants CGT, SUD et FO, après avoir tenté d'envahir les bureaux de la chaîne M6, à Neuilly, se sont rassemblés en début d'après-midi devant le siège d'OuiSNCF, à La Défense. Il y a d'autres manifestations dans différentes villes. La CFDT Cheminots appelle à suspendre le conflit durant la période du baccalauréat (du 18 au 25 juin inclus).

### 15 juin

Réunion tripartite sur la convention collective nationale du secteur ferroviaire. La division s'accroît entre CGT-SUD et les autres syndicats.

### 19 juin

L'UNSA annonce officiellement qu'elle ne poursuivra pas le mouvement au-delà du 28 juin. La CGT et SUD veulent poursuivre au-delà de cette date. Le lendemain la CGT annonce un calendrier de grèves « allégé ».

### 20 juin

La SNCF est condamnée à payer les jours de repos des grévistes.

### 22 juin

Il y a moins de 10 % de grévistes et moins de 38 % chez les conducteurs. Pour toutes les catégories, les taux de participation à la grève sont les plus faibles depuis le début du mouvement.

### 27 juin

Emmanuel Macron promulgue la loi réformant la SNCF.

### 28 juin

Manifestation enterrement à Paris : à peine 2 000 cheminots.

### 10 juillet

La direction de la SNCF présente aux syndicats, lors des négociations annuelles obligatoires (NAO), pour la quatrième année consécutive, des hausses ciblées de rémunération pour une partie des salariés, sans augmentation générale des salaires.

Pour les taux de participation à la grève, se reporter au tableau en annexe. Bornons-nous à en rappeler les points saillants. À l'exception de la journée du 14 mai (remontée à 27,58 % pour l'ensemble du personnel, 40,63 % pour l'exécution et 74,4 % pour les conducteurs), les taux n'ont, du 3 avril (33,9 % pour l'ensemble du personnel, 44 % pour l'exécution et 77 % pour les conducteurs) au 28 juin (10,26 % pour l'ensemble du personnel, 17,7 % pour l'exécution et 36,2 % pour les conducteurs), pas cessé de diminuer. Dès le 23 mai, moins de la moitié des conducteurs, 40 % des contrôleurs et 15,5 % des aiguilleurs sont encore en grève. La partie semble jouée et la suite montrera que les plus déterminés des grévistes ne pourront inverser ce cours déclinant.

### **Préalable : la manifestation du 22 mars**

Les syndicats avaient fait de cette journée une « *grande journée* » de mobilisation nationale tant à la SNCF que pour la fonction publique. En fait, c'était une journée d'action de la fonction publique auxquels se sont joints les syndicats de cheminots dont seul SUD-Rail avait appelé à la grève. Des

manifestations locales de cheminots ont eu lieu. À Paris, la manifestation des cheminots faisait le parcours gare de l'Est-République-Nation ; celle des fonctionnaires, Bercy-Bastille-Nation. Voici un récit de la manifestation cheminote :

*« Nous nous sommes postés au début du boulevard Beaumarchais, à droite, pour dominer le sujet. Premier passage à partir de 14 h 20 (donc ça ne défile pas vite, vu le départ donné à 13 h de la gare de l'Est) avec, en tête, 2 000 "autonomes" en noir et en rangs serrés (1/3 équipés, 1/3 cagoulés, 1/3 de jeunes et parmi le reste, des gens qui, par naïveté ou bêtise, sont là). Ensuite une banderole étudiante et une cinquantaine derrière. Puis les cheminots de la SNCB (une quarantaine) et ceux de la DB (une trentaine). La banderole de tête puis la première partie du cortège CGT plan-plan, sifflets et fusées éclairantes, peu de banderoles plutôt des petits drapeaux rouge et jaune avec le nom du dépôt. Seule exception : Châtillon-Montrouge avec deux banderoles locales et une centaine derrière. Peu de slogans. Ce premier tronçon est d'environ 12 000 personnes. Des hôtesse et stewards d'Air France en uniforme, mais peu nombreux. Ensuite, un grand vide d'au moins 500 mètres ! On voit les délégations symboliques de PSA Saint-Ouen, PSA Poissy, Renault Flins et Renault Guyancourt. Des EDF aussi.*

*Ensuite, de nouveau la SNCF avec Versailles derrière leur banderole habituelle. Le cortège est animé (sifflets, pétards, etc.). Il comprend environ 180 personnes. Ensuite, encore de la CGT Cheminots de province (Picardie, Normandie, Midi) et des cheminots CGT retraités (Perpignan, Toulouse). Puis SUD-Rail, 2 500, compacts avec des slogans, des belles gueules (mi-canaille, mi-cheminot), un bon tiers vient de province. C'est l'autre tronçon combatif. Ensuite la CFDT, à 1 000, et l'UNSA, 500, et, pour finir, FO avec 500. Non ! Au cul de FO, 20 militants de l'UPR<sup>3</sup> ...Donc au total environ 25 000 manifestants. »*

Pour un appel à une journée nationale de cheminots, le succès de la manifestation est plutôt mitigé. Pour la région parisienne, on trouve déjà ce qui se constatera à partir du 3 avril : un décalage entre le nombre de grévistes, le nombre de participants aux AG et le nombre de participants aux manifestations. D'autant qu'il s'agissait d'une manifestation nationale même si les délégations restaient symboliques pour laisser des cheminots manifester dans les provinces. La CGT a annoncé « plus de 180 rassemblements et manifestations partout en France, regroupant plus de 500 000 manifestants dans les rues ». Selon le ministère de l'intérieur, ils étaient 323 000.

Quant à la grève elle-même, selon la direction, elle n'a touché que 34,5 % de l'effectif. Ce n'était pas forcément mieux en novembre 1995 mais, le premier jour de mobilisation, aucun train ne roulait car les conducteurs étaient déjà en grève à plus de 85 %. Cette fois-ci, tous les TGV ont roulé et les commerciaux n'étaient pas massivement en grève même si certaines gares de banlieue étaient fermées, à l'initiative de la direction. Donc pas d'impact du mouvement sur les « pôles d'excellence » ou « foyers de valeur » que la SNCF (selon son jargon) veut rentabiliser.

## Rapport des AG : Versailles

### Les grévistes

Il est difficile, y compris pour les grévistes, d'estimer le nombre exact de participant à la grève. En effet, et cela a été décuplé par les ponts du mois de mai, on peut compter, par services, les présents (à condition d'y faire un tour le matin ce qui est plus difficile pour les équipes de chantiers, par exemple), mais les absents ne sont pas forcément grévistes. *Grosso modo*, on peut estimer que les effectifs de

---

<sup>3</sup>Voir : <https://www.upr.fr/actualite/ne-trompons-de-combat-mise-concurrence-destruction-de-sncf-consequence-directe-de-appartenance-a-lunion-europeenne>

Versailles ont suivi les mêmes chiffres que nationalement, avec les mêmes décrues, et les mêmes forces parmi les effectifs en pointe (conducteurs et contrôleurs). En fait, c'est lorsque les paies sont versées qu'on peut vérifier qui a été gréviste ou pas.

Le trafic voyageur de banlieue (principalement en région parisienne) est une indication de l'impact de la grève mais il ne faut jamais oublier que c'est la direction qui décide, en fonction des non-grévistes ou des membres de pool FAC disponibles, de quels trains vont circuler ou pas et quand. Ainsi, s'il n'y a eu aucun train sur la ligne U, du 3 avril au 14 avril, ce n'était pas parce que tous les conducteurs affectés à cette ligne étaient grévistes mais parce que la direction a privilégié d'autres lignes, de même pour la section du RER C entre Brétigny et Dourdan, souvent sans circulation. En général, la grève a été plus forte (pour ce qui est visible de Versailles) sur le RER C que sur les lignes R et U, avec des niveaux de trafic s'étalant d'un train sur quatre à neuf sur dix pour le RER C et d'un sur trois à trois sur quatre pour les autres. En moyenne, sur les trois mois, cela s'établit à un train sur deux.

## **Les actions**

### Internes

Même si ce n'est pas vérifiable (en tant qu'extérieur), pendant les journées de travail, les cheminots grévistes essaient de discuter avec leurs collègues pour les convaincre de rejoindre le mouvement. Les actions visant l'entreprise ont été constituées de blocages légers ou d'occupations ponctuelles de bureaux ou de PCC :

Blocage du hall de la gare de Versailles Chantiers – « filtrage » léger des voyageurs – (14 mai de 6 heures à 11 heures) ; manifestation au CHST de PRG (le 18 avril) ; occupation de la direction Fret (le 23 avril) ; visite du technicentre de Trappes (23 avril) ; occupation du siège de PRG (le 7 juin) ; occupation des RH de PRG (le 22 juin) et du PCC de Vaugirard (les 18 mai et 22 juin) ; participation aux meetings de soutien aux cheminots de Paris Masséna (le 7 juin)<sup>4</sup> menacé de fermeture en 2019 et de Chartres (le 18 juin).

Il n'y a donc pas eu de piquets ou de blocage des trains. Cela s'explique par plusieurs raisons : le climat plutôt pacifique des relations entre grévistes et non-grévistes (voir plus loin), le manque d'effectifs pour pouvoir bloquer les trains et la prise de risque (compte tenu des dispositifs de surveillance TV) trop importante.

### Externes

Les grévistes ont organisé des actions à l'extérieur pour populariser la grève et recueillir des fonds pour la caisse de grève gérée localement<sup>5</sup> : blocage des péages autoroutiers (A13, A10), du dépôt Phébus de Versailles-Satory<sup>6</sup>, blocage du magasin Carrefour de Versailles, le 18 mai<sup>7</sup>.

---

4 Au grand dam des Versaillais, il n'y aura pas d'invasion du chantier de nettoyage et d'entretien des rames (opposition de la CGT locale) mais un meeting boulevard Masséna.

5 Ce n'est pas la première fois (déjà en 2014 et 2016) que la CGT de Versailles organise une caisse locale en dehors des caisses nationales ou syndicales par méfiance envers les autres caisses. Les fonds recueillis sont distribués aux grévistes avérés, syndiqués ou pas, de la CGT ou pas (voir plus loin dans le texte).

6 Voir : <http://www.leparisien.fr/yvelines-78/versailles-les-cheminots-en-greve-ont-bloque-le-depot-de-bus-04-05-2018-7698171.php>

7 Voir : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-ile-de-france/yvelines/versailles-salaries-carrefour-market-protendent-rejoins-cheminots-1478001.html>

Bien sûr, les grévistes ont participé aux manifestations nationales de cheminots (gare de l'Est-Saint-Lazare, le 3 avril, aux Invalides, les 9 avril et 3 mai, Montparnasse, le 18 avril) ou spécifiquement parisiennes (visite au domicile de Pépy, le 3 mai, blocage du siège LREM, le 4 mai<sup>8</sup>, gare de l'Est-République le 10 mai, Denfert-Rochereau le 24 mai, au Sénat le 29 mai, à Neuilly le 12 juin au siège de M6 puis aux bureaux SNCF au CNIT de La Défense, Bastille-République le 28 juin) mais aussi à des actions de solidarité envers d'autres salariés : ceux du Monoprix d'Issy (5 mai, 19 mai et 2 juin), des militants de la CGT Poissy au tribunal de Versailles (le 23 mai, avec manifestation libre de 120 personnes dont 40 cheminots de Versailles entre la gare des Chantiers et le tribunal), aux postiers de Bois d'Arcy (le 29 mai)<sup>9</sup>.

Note : compte tenu du caractère de surprise de certaines actions, elles étaient proposées et discutées en petit comité hors de l'AG (par le noyau constant des grévistes CGT) puis le point de rendez-vous était annoncé en AG. La participation était libre et se faisait sur la base du volontariat. Le bilan en était fait à l'AG suivante.

## **Les AG**

### Composition

Dès le premier jour, les AG sont composées de toutes les catégories en grève : conducteurs, contrôleurs, aiguilleurs, commerciaux, agents d'entretien et d'équipement. Aucune ne domine numériquement les autres. Il y a beaucoup de jeunes ; les plus de 40 ans sont rares<sup>10</sup> et il y a beaucoup de femmes (environ 40 %). Les AG se veulent ouvertes à tous : cheminots retraités ou d'autres sites, postiers, électriciens, ouvriers de la logistique ou de la distribution, ouvriers de PSA Poissy, enseignants, travailleurs de la santé, etc., mais aussi étudiants (de la faculté de Saint-Quentin-en-Yvelines en groupe, et de Nanterre individuellement), voire lycéens de Versailles. Quasiment sans exception, ces extérieurs salariés ne représentaient qu'eux-mêmes. Lorsqu'ils étaient des militants syndicaux venant exprimer leur solidarité, ils venaient sur leurs heures de délégation. Les seules exceptions étant les postiers des Yvelines lors de leur journée de grève et des électriciens du Chesnay lors de la grève, le 28 juin. La quasi-totalité des cheminots grévistes présents sont statutaires mais il y a aussi quelques contractuels. Des intérimaires ou des sous-traitants passeront saluer les grévistes qu'ils connaissent (en général en fin d'AG ou lors de cortèges traversant la guerre), mais cela reste de l'ordre de l'anecdote.

La grande majorité des grévistes participant aux AG milite à la CGT « de Versailles »<sup>11</sup> ; il y a peu de SUD-Rail et de CFDT et un de FO mais aussi des non-syndiqués. Cela ne pose d'ailleurs ni problèmes, ni avantages. Par ailleurs, la CGT Cheminots de Versailles étant adhérente à la FSM<sup>12</sup>, des délégations de cheminots syndiqués d'autres pays sont venues : RMT britannique de Londres (conducteur de la Southern Railway company) deux fois, FGTB et CSC contrôleurs belges de la SNCB de Liège (quatre fois), USB italiens de Rome des FS (deux fois) et PAME grec d'Athènes (une fois) et aussi des syndicalistes FGTB de la métallurgie venus apporter un soutien financier. Inversement, des cheminots de Versailles se sont rendus en Italie et en Belgique (une fois).

---

<sup>8</sup> Voir : <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/sncf/sncf-des-cheminots-s-invitent-brievement-au-siege-de-lrem-paris-5740157> pour lequel un cheminot de Paris Austerlitz qui a été condamné à 2 jours de TIG le 17 mai.

<sup>9</sup> Voir : <http://www.leparisien.fr/yvelines-78/le-nouveau-centre-de-tri-traite-plus-de-600-lettres-a-la-minute-02-03-2010-832885.php>

<sup>10</sup> Ce qui veut dire que la plupart ne connait de 1995, ni ses forces, ni ses faiblesses, uniquement un mythe du « tous ensemble » et « on a gagné ».

<sup>11</sup> Voir : <https://fr-fr.facebook.com/cgtcheminots.versailles.1/>

<sup>12</sup> Voir : [https://fr.wikipedia.org/wiki/F%C3%A9d%C3%A9ration\\_syndicale\\_mondiale](https://fr.wikipedia.org/wiki/F%C3%A9d%C3%A9ration_syndicale_mondiale)

Parmi les extérieurs, tout le spectre politique a été couvert : Génération.s, Front social, France Insoumise, PCF, JC, POI, NPA, LO, etc. Il faut reconnaître que les plus constants et les plus nombreux aux AG et aux actions ont été les militants du PCF ; les plus intéressants et ouverts à la discussion, ceux des JC. On notera la présence d'une fonctionnaire des RG, connue et se présentant comme telle, à partir de la fin avril. En revanche, l'huissier, connu lui-aussi, viendra peu et restera en dehors de l'AG. La TV (BFM) est venue le 3 avril et France 3 et la 5, le 14 mai.

### Participation

La participation a été très variable pendant les trois mois de grève. Pour les cheminots de Versailles, au plus haut 70 (le 14 mai, journée nationale « sans cheminot » et vote au référendum), 70 (le 3 mai), 68 (le 3 avril, premier jour de grève) et 54 (le 7 juin), au plus bas 13 (le 8 juin), 20 (le 8 avril), 22 (le 4 mai – ce jour-là, il y avait eu un blocage du dépôt de bus à 5 h et beaucoup de grévistes étaient partis se coucher – et le 6 juillet, jour du dernier « baroud » de la CGT). Pour les cheminots retraités, leur nombre a varié d'un à cinq. Pour les cheminots d'autres gares, leur nombre a varié d'un (Saint-Lazare) à sept (Austerlitz et Masséna). Pour les extérieurs, leur nombre a varié d'un (le 13 juin) à 14 (le 3 avril, premier jour de grève) et à 25 (le 28 avril, samedi où l'AG était suivie d'un barbecue).

La moyenne de la participation des cheminots s'établit donc entre 30 et 35. Il y a un fort décalage entre le nombre de manifestants, le nombre de présents à l'AG et le nombre de grévistes. Visiblement, à Versailles, la majorité des grévistes sont restés chez eux. Cela est dû à plusieurs facteurs. L'absence (surtout en région parisienne) de cité cheminote<sup>13</sup>, la dispersion donc des habitations (et les difficultés pour se rendre aux AG les jours de grève) ; pour les jeunes, la garde des enfants (surtout quand la compagne ou le compagnon, travaille en équipe, plus les vacances scolaires<sup>14</sup>) ; les congés fin avril début mai ; la grève en fonction du temps (« *Je suis en grève, mais j'ai ma terrasse à terminer* ») ; la grève par intérêt (ainsi des ouvriers des chantiers, lorsqu'ils étaient d'équipe de jour, faisaient grève alors que lorsqu'ils étaient de nuit, ils ne faisaient pas grève pour toucher les primes). Ceci est renforcé par l'existence d'un préavis de grève illimitée déposé en début d'année par SUD-Rail. Mais évidemment le fait que la grève était en 2/5 vidait en partie les AG de leur pouvoir de décision, à quoi il faut ajouter les déclarations en D2I pour les trois catégories concernées.

Si le pôle Versailles couvre environ 600 personnes (Versailles, Trappes, Rambouillet, Dreux), l'AG de Versailles ne compte que 150 personnes au maximum. Il y a des AG à Trappes et à Dreux. Formellement, les roulants du RER C dépendent du dépôt de Vitry-Les Ardoines mais sont affectés à Versailles Chantiers car c'est là qu'ils prennent leurs services.

### Déroulement

L'AG a lieu dans la cour de l'infrapôle de Versailles (à trois occasions, à cause du mauvais temps, les AG se tiendront dans un local technique, portes ouvertes) donc au vu et au su des usagers, longeant la cour pour aller et venir de la gare ou sur les quais, des cheminots non-grévistes et des sous-traitants de Colas Rail, entre autres. Les AG commencent à 10 h (ou plus tard, quand il y a eu des actions le matin tôt) et se terminent au plus tard à midi (sauf quand les départs de manifestations obligent, par manque de trains, à partir plus tôt).

Les AG se déroulent selon le même rituel. M, conducteur, secrétaire de la CGT, démarre, fait le bilan de la journée précédente, des actions passées ou à venir, invite à profiter des trois jours entre

---

<sup>13</sup> Paradoxalement, il existe, rue des Chantiers/rue de la porte de Buc, une cité ICG Habitat La Sablière mais peu de grévistes y habitaient.

<sup>14</sup> Ma proposition de créer une crèche pour enfants de grévistes s'est perdue en route.

deux séquences pour discuter avec les collègues non-présents et préparer des actions (voir plus loin) et rendre la grève vraiment active. Puis L, le secrétaire de SUD-Rail, évoque l'apocalypse qu'est la réforme, la convergence des luttes miraculeuse (il déclenche les sourires). Il parle souvent de ce qu'il ne connaît pas tant pour l'entreprise que l'extérieur. Enfin S, le secrétaire CFDT, intervient parfois (en général pour dire qu'il est d'accord avec la CGT), surtout lorsque nationalement sa fédération a appelé à la reprise, le 7 juin, pour dire que la section CFDT PRG était pour poursuivre le mouvement.<sup>15</sup>

Ensuite, la parole est libre. S'expriment, en général et en premier, les invités syndiqués CGT, pour la plupart, d'autres entreprises mais aussi de FO enseignement, par exemple. Et « *bla bla solidarité* » et « *bla bla les cheminots locomotive du mouvement social* » et « *bla bla Macron président du MEDEF* » et « *bla-bla dans mon syndicat, j'ai fait signer une motion de soutien aux cheminots* » et « *bla bla convergence des luttes, hôpitaux, Carrefour, étudiants.* »

Les cheminots grévistes s'expriment peu sur le devenir de la grève, tout du moins jusqu'à la fin mai. En revanche, dès le début, les discussions portent sur l'inquiétude engendrée en cas de transfert de cheminots vers le privé, le « sac à dos », sur qui fait grève là où ils sont et qui ne fait pas, comment élargir, etc. Ces discussions se feront plus nombreuses, à partir du 3 mai, et s'exprimeront ouvertement, après le 28 mai, mais dans un mode consommateur critique de la CGT et de Martinez (par exemple, lors de la visite de dirigeants de la fédération CGT de la Chimie venus remettre un chèque de soutien) et ensuite sur le devenir éventuel de la grève après juin. Apparaît, début juin, le problème des accords locaux qui risquent d'être supprimés selon le nouveau directeur de PRG.<sup>16</sup>

En fin d'AG, M appelle au vote entre la grève en 2/5 et la grève illimitée, préconisée par SUD-Rail. Le résultat est immuable, SUD-Rail ne recueille qu'une voix (celle du secrétaire), ou deux (quand d'autres sudistes sont là).<sup>17</sup>

En fonction de l'état de la grève et de sa perception par les présents, on constate que plus le moral est haut, moins on parle de service public, de statut, de Macron, alors qu'au contraire, quand le moral est bas, il y a un repli « identitaire » sur l'entreprise et la défense du service public, des cheminots hérauts de la France qui souffre, etc.

## Discussions

Il y a beaucoup de discussions en aparté pendant l'AG et ensuite au local syndical ou à côté. Mais elles ne s'expriment que peu en AG. En revanche, ces discussions individuelles étaient riches du questionnement des grévistes et des limites de la grève. Souvent, ils expriment un accord avec ce qui a été proposé de façon critique lors de l'AG, ils sont conscients du faible rapport de force – qu'il y a un gros problème pour mobiliser, que beaucoup travaillent et sont contents que les grévistes fassent le boulot pour eux (le référendum a accru cette perception) – mais ne voient pas comment l'améliorer et surtout ne le disent pas pendant les AG, sauf fin juin.

Sur l'entreprise, deux attitudes se complètent. Pour les jeunes grévistes, une haine de la boîte, inédite, ne serait-ce que par rapport à 1995 (« *Dès que je peux, je me casse de cette boîte de merde* »),

---

<sup>15</sup>Après avoir annoncé qu'il respecterait la consigne de suspendre la grève pendant les épreuves du bac, le 7 juin, finalement il annonce, le 13 juin, que la section CFDT de PRG s'y oppose.

<sup>16</sup>M énumère ceux qui vont sauter (le midi-midi ; les transports payés pour prise de service, etc.) et dit que c'est un bon moyen pour faire entrer les non-grévistes dans la grève, qu'il faut expliquer sans relâche. Là la discussion a plutôt pour sujet « comment faire ? » Certains proposent des contournements, d'autres en revanche proposent de collectivement faire la grève du zèle.

<sup>17</sup>Ce qui accroît le ridicule du vote en faveur de la grève illimitée, car SUD comprend plus de deux adhérents à Versailles, mais s'est montré incapable de les mobiliser pour participer à l'AG.

mais cela les rend encore plus volatiles dans la participation à la grève, aux AG et aux actions. Pour les plus anciens, la compréhension que quelque chose s'est perdue avec les différentes réformes et réorganisations de l'entreprise couplées aux défaites lors des grèves de 2003, 2010, 2014 et 2016. La SNCF n'est pas « une entreprise » mais des centaines, ce qui fragmente les salariés, les isole au sein de microentreprises. Ainsi, un aiguilleur racontait : « *Avant, lorsque je traversais la gare en venant du poste d'aiguillage pour aller à la cantine, tout le monde se serrait la main et se connaissait ; aujourd'hui personne ne se connaît et, ça, ça sert le patron qui n'est pas idiot.* »

Lors des interventions d'extérieurs, on distingue facilement leur appartenance politique ou leur amour pour Martinez quand ils sont cégétistes, et leurs tentatives de plaquer leur débouché politique sur la grève. Mais les grévistes aussi sont loin d'être idiots, ainsi l'un deux (CGT mais sans appartenance politique) répondit : « *la lutte des cheminots n'est pas là pour virer Macron car 20 ans passés nous ont appris que la gauche est comme la droite, contre les travailleurs* »

Plus la grève se prolonge, plus le ressentiment augmente envers d'autres catégories de salariés ou les dirigeants syndicaux et politiques. Ainsi, toujours à l'occasion d'une visite de responsables CGT de la Chimie (venus apporter un chèque de soutien), ils furent pris à partie par un gréviste : « *Je ne comprends pas pourquoi les mecs de la RATP qui ont des conditions similaires aux nôtres auraient besoin de politique pour entrer en lutte* » ; « *Les politiques, les Martinez, les Laurent (que j'ai vu appeler à la reprise du travail en 2014 à Invalides), j'en n'ai rien à foutre* » ; « *Et vous dans le pétrole pourquoi ça ne démarre pas ?* » ; « *Qu'est-ce qu'ils branlent à la Confédération alors ?* » Réponse : « *Ça prend du temps mais on pousse.* » À quoi, le gréviste répliqua : « *Mais on n'a pas le temps, on est seuls.* » J'interviens alors pour dire que « *les liaisons à la SNCF et avec les autres, c'est à nous de les organiser et pas attendre de miracle.* » En aparté, ce gréviste énervé reconnaîtra qu'il n'a pas été voir de salariés de la RATP pour discuter mais que, la RATP n'étant touchée que plus tard (2029), il comprenait l'absence de motivation.

Au-delà des limites générales de la grève et des moyens éventuels pour les dépasser, deux points en sont l'illustration : premièrement les salaires et les primes, deuxièmement le service minimum et les D2I.

Plusieurs fois, nous avons mis en avant, dans l'AG, la nécessité d'augmentation uniforme des salaires de façon à unifier toutes les catégories de travailleurs au sein de la SNCF mais aussi ceux travaillant dans le groupe SNCF ou en sous-traitance. Ceci est plutôt bien accueilli mais personne ne propose les moyens de le mettre en avant et de le réaliser. En revanche, la question des primes et leur éventuelle intégration dans le salaire, rencontre une franche hostilité. Pourtant, c'est un sujet permanent de discussion entre grévistes (souvent pour se plaindre qu'un tel en obtient alors que tel autre pas). Il faut savoir que dans certains cas, le cumul des diverses primes peut monter à 60 % du salaire de base ; en moyenne, c'est de 20 à 40 %. Ce sujet est revenu plusieurs fois sur la table. Les primes sont une vraie prison pour les cheminots, un outil de division mais défendre leur intégration dans le salaire de base est une proposition qui ne passe pas. En fait, tous les cheminots ont au minimum une prime de 300 à 500 euros, mais les primes sautent en cas de congés et de maladie. Raison de plus pour demander 500 euros pour tous a minima. Certains répondent « *je suis d'accord mais aujourd'hui, c'est tout ce qui est lié au statut qui va sauter et on ne peut pas l'accepter* ». Mais alors comment intégrer ceux qui ne sont pas au statut ?

Pour en revenir aux salaires, bien qu'encadrés par la grille statutaire, les dispersions en résultant sont importantes. Ainsi, en discutant avec trois aiguilleurs, on découvre que le « vieux » bientôt à la retraite, diplôme bac moins un, après 34 ans de SNCF, gagne 2 200 euros net, le jeune, diplôme bac moins un, après quatre ans de SNCF, gagne 1 500 euros net, l'autre jeune, diplôme BTS, après cinq

ans de SNCF, gagne 2 700 euros net. Lorsqu'on évoque avec eux le problème des primes et de cette saleté de grille qui divisent et font retraite maigre, ils acquiescent et le vieux ajoute « *vu ton âge et le mien, je ne connais qu'à travail égal, salaire égal* ».

Peut-on faire grève sans être couvert par un préavis syndical ? Formellement non mais pratiquement oui, sauf en évoquant le droit de retrait. Donc si on veut faire rebondir la grève et quitter les 2/5, il faudrait s'appuyer sur le préavis de SUD. Certes, à cause du D2I, « l'imprévisibilité » est limitée mais si on outre passe cela, que risqueraient ceux qui le pratiqueraient ? Ça discute dans tous les coins. Réponse : on perd trois jours par jour de grève « sauvage », si bien que 10 jours de grève coûteraient le mois de salaire. Ensuite, il y a les sanctions. Pour un jeune aiguilleur, cela a été un blâme. Pour M, la fois précédente, cela a été convocation et avertissement non-amendable. Réfléchir au contournement des D2I n'est pas pour l'instant à l'ordre du jour. En discuter sans hostilité est possible, mais la réponse reste : « *Oui, mais on fait ce qu'on peut avec les règles du jeu que l'on a* ».

Le localisme est aussi une grande limite des grévistes. Par exemple, lors du rassemblement, le 12 juin, à La Défense, où il y avait environ 1 000 personnes (de gare du Nord, Châtillon, Montparnasse, Trappes, Austerlitz, gare de l'Est, gare de Lyon, sans personne de Saint-Lazare) mais surtout aucune envie de faire autre chose qu'une photo de famille avec tiraillements (ceux de la CGT critiquant ceux de SUD et réciproquement, dans les conversations entendues, sans parler des oppositions de tendances au sein du NPA). Certes, le lieu ne se prêtait pas à faire une AG, juste discuter entre connaissances, mais il n'y avait pas de volonté de transformer le « sit-in » en AG proposante et agissante. Le « chacun chez soi » semble le point commun.

### **Dépassement de la grève, dépassement des syndicats**

Assez rapidement, les grévistes se sont rendus compte de la faiblesse de la mobilisation (et de sa décréue, exception faite du 14 mai), mais outre le « travail » auprès des non-grévistes, ils pensaient qu'il fallait tenir le calendrier et tenir bon (« *Ne rien lâcher !* ») car, tôt ou tard, les effets de la grève aux ateliers de maintenance porteraient leurs fruits et fléchiraient la direction. Même si ces effets se sont fait sentir (avec des résultats variables selon les régions), dans le même temps la chute du nombre de grévistes les a annulés, et plus encore la capacité d'organisation de la direction s'est révélée efficace, dès le mois de mai.

Naturellement donc, les grévistes se sont posé la question, à partir de la fin mai, d'améliorer l'efficacité de la grève, de faire plus mal au patron au moindre coût pour eux. Par exemple, lors des journées de travail, de pratiquer la grève du zèle en observant scrupuleusement le règlement de façon à ralentir l'activité. Ces tentatives sont restées confidentielles. À partir du début juin, est enfin apparu, dans les discussions, le fait d'être imprévisible et donc de remettre en cause le calendrier ou de peut-être laisser le calendrier en place mais ne pas faire grève ces jours-là, puis en faire une ensuite un autre jour, afin de paralyser les dispositifs de la direction. Mais cela en resta là, de même pour l'idée d'arrêter la grève à mi-juin, pour retenter aux moments des pointes d'été (14 juillet, 15 août). Outre le fait que ce n'était pas partagé par la majorité, tant s'en faut, à Versailles même, l'absence de liaison réelle entre AG de grévistes aurait étouffé de telles tentatives, sans parler du saut dans l'illégalité que constituerait le refus du D2I.

Tout cela révèle la complète mainmise des syndicats (quels qu'ils soient et à quelque niveau de leurs structures que l'on se situe) sur les liaisons entre sites grévistes. Dans le cas de Versailles, avec toutes les limites déjà évoquées, où les grévistes ont l'impression de maîtriser leur grève, ils s'imaginent que la situation est la même partout, non seulement en région parisienne mais dans le reste de la France et ils ne se posent pas la question d'établissement de liens fiables (sans même parler de

centralisation). *De facto*, ils laissent cette tâche aux structures syndicales. Quand le vent devient mauvais, alors la critique s'adresse aux directions syndicales à qui on reproche de ne rien faire ou pas comme il faut ou pas assez rapidement, mais sans jamais se poser la question de pourquoi ne pas le faire par soi-même. Corolairement, cela renforce le localisme. Cette absence de critique du syndicat, en tant que tel, et non pas du point de vue du consommateur, s'explique aussi par la jeunesse des grévistes. Même si des grèves ont eu lieu en 2010, 2014 et 2016, qui ont forgé des militants, les grèves du passé et surtout 1995 appartiennent à la mythologie et donc la critique des syndicats y est inexistante.

## **Finances**

Sur le financement de la grève, les cheminots savaient au départ qu'il y aurait la prime de participation qui tombe fin avril, la prime d'intéressement fin mai et la prime de vacances fin juin, ceci pour rassurer ceux qui avaient des problèmes éventuels de finances. Par ailleurs, lorsqu'un cheminot est en grève, ce qu'il perçoit est déductible des impôts. Post-AG, beaucoup de grévistes discuteront des problèmes de finances personnelles, et des moyens d'utiliser le règlement pour, par exemple, faire grève 3,99 heures et de s'arranger avec d'autres collègues pour ainsi paralyser un service.

Le délégué CFDT, après une AG début juin, expliquera en petit comité que tout adhérent depuis six mois touchera, à partir de juin, 51 euros par jour de grève. Il explique qu'un gars a même payé six mois de cotisation d'un coup (soit 72 euros) pour en bénéficier.

Le 13 juin, la caisse de grève locale a récolté 28 000 euros et a commencé à être distribuée à raison de 40 euros par jour et par gréviste<sup>18</sup>. À la fin juin, 35 000 euros auront été récoltés et redistribués.

## **Non-grévistes**

Plusieurs fois, nous avons discuté avec des non-grévistes pour essayer de comprendre leurs raisons (sans leur en prêter plus qu'ils n'en disaient). Car de toute façon, c'est une réaction individuelle qui ne s'est jamais coagulée en force collective antigrève (et heureusement). Beaucoup de non-grévistes ont dit avoir participé à la grève, les 22 mars et 14 mai. Plusieurs raisons ont été avancées. Bien sûr, un fait massif est que beaucoup comptent sur la minorité gréviste pour ne pas se mouiller et limiter la casse et que beaucoup d'autres savent adopter une posture de dédouanement.

*« C'est plié d'avance. On n'arrive pas à gagner depuis longtemps et ce coup-ci le rapport de force n'y est pas. La réforme est déjà passée, le plan n'est que la conclusion. » « Au lieu de se battre pour un statut, mieux vaut préparer les luttes pour la convention collective du rail. »*

Parfois, s'exprime la rancœur contre les conducteurs qui s'en sortent *« toujours mieux que les autres. »* *« Tu sais les deux catégories les plus en grève, les conducteurs et les contrôleurs, peuvent mieux s'en tirer »* Comme en 2014 ? *« Comme en 2014 »* (en 2014, les conducteurs avaient obtenu, grâce à une directive européenne, deux jours de congés supplémentaires alors que les autres catégories, nib).

La critique des syndicats et de leur absence de travail préparatoire a plusieurs fois été pointée surtout de la part de grévistes des fois précédentes : *« à Invalides, on ne les a jamais vu venir expliquer les raisons de faire grève, ni avant le 22 mars, ni avant le 3 avril. »* Cette critique des syndicats qui ne font pas le boulot est juste mais s'apparente à du consumérisme.

---

<sup>18</sup> Ce qui fait 700 jours de grève, ce qui ne couvre environ qu'avril.

Il y a aussi des conditions très objectives. En fin d'AG, une veste rouge et une veste bleue viennent faire un tour. Un de leurs collègues va discuter avec eux et je m'y invite. Ils ne font pas grève. Je demande à la veste rouge (qui est statutaire SNCF) s'il veut bien me dire pourquoi. Il a fait grève le 22 mars et le 14 mai. Il n'est pas hostile mais pour raisons personnelles il ne fait pas grève. Comme je rebondis avec le gréviste en soulignant la maigreur de l'AG et le nombre de non-grévistes, il convient mais dit c'était déjà comme cela en 2014 et 2016. Enfin, la chemise bleue m'explique qu'il est intérimaire (chez Manpower qui est, *a priori*, le fournisseur exclusif de la SNCF) et qu'il est pour la grève, mais autant se tirer une balle dans le pied s'il faisait grève. De toute façon, il est seul à Versailles. Au service commercial, il y aurait 10 % d'intérimaires sur tout PRG.

À Montparnasse, en attendant l'affichage du train, j'interpelle (gentiment) une tunique rouge d'une trentaine d'années. « *Statutaire, contractuel ou intérimaire ?* » « *Statutaire.* » « *Comme vous les non-grévistes êtes majoritaires, quelles sont vos raisons de ne pas faire grève ?* » « *C'est perdu d'avance, les jeux sont faits.* » « *Dernière question : est-ce que les délégués sont venus vous voir, avant le 22 mars, ou entre le 22 mars et le 3 avril, pour vous expliquer les raisons de faire grève ?* » « *Non, jamais.* » Pour ceux qui sont proches de la retraite, deux attitudes ont été rencontrées : soit « *c'est ma dernière grève et j'y vais à fond* », soit « *je me barre en fin d'année, je n'en ai plus rien à foutre* ».

Et puis, il y a les faux-culs, ceux qui ne font pas grève et qui disent qu'ils la font (visiblement, le travail en trois-huit de certains ne donne pas de visibilité sur la grève, c'est uniquement la paie de fin de mois qui fait remonter l'effectivité ou non de la grève). Ce qui provoquera, en juin, l'ire des grévistes dont certains évoquent la possibilité d'aller leur dire de ne plus jouer sur les deux tableaux.

## **Encadrement**

Il est difficile d'avoir une vue exacte de l'attitude de l'encadrement lors de cette grève. On peut néanmoins identifier quelques attitudes. D'abord, une partie de l'encadrement est contre la réforme et certains se sont mis en grève les 22 mars et 14 mai. Quelques-uns ont même fait fuiter des informations de la direction à destination des grévistes. D'autres proches de la retraite cherchent avant tout à éviter les ennuis tant avec la haute hiérarchie qu'avec les ouvriers. Enfin, si certains étaient hostiles ou crispés (comme le chef de gare de Versailles Chantiers), il n'y a jamais eu de bousculade ou d'accrochage. Au contraire, grévistes et non-grévistes qui se connaissent se serrent la main, même après trois mois de grève. En revanche, la fin du conflit a réveillé certains « petits chefs » ou « grands chefs » qui sont devenus arrogants, mais cela ne se traduira pas, pour l'instant, par des sanctions.

Par ailleurs, on a pu apprécier un nouveau type de « managers » formés à la discussion même avec un auditoire hostile comme lors d'envahissements de bureaux et même capables de se présenter à l'AG pour discuter de la réforme avec les grévistes. En étant capables de manier habilement les arguments pour contrer les grévistes ou les accompagner dans la nécessité de penser à l'après-grève. Cette capacité leur sera d'ailleurs bien utile pour faire face aux multiples conflits qui vont surgir lors de la remise en cause des accords locaux<sup>19</sup>. Exemple : lors de l'envahissement des bureaux, la réunion se passe dans le couloir, l'adjointe RH subit les demandes de paiement mais tient bon en disant qu'elle enregistre, qu'elle n'a pas de consigne pour annuler le non-paiement des repos mais qu'elle va se renseigner pour payer des acomptes.

---

<sup>19</sup> Ces accords, pour les conducteurs, sont très complexes et portent sur l'amplitude des vacances de conduite, mais cela concerne aussi toutes les catégories.

## Rapport des AG : Paris Lyon

Comme les autres grandes gares parisiennes, les grévistes de la gare de Lyon adoptent un rythme qui devient vite habituel durant les jours de grève : le matin, tournée à la production et dans les bureaux pour discuter avec ceux qui travaillent ; avant midi, AG dans la cours des bâtiments de la rue du Charolais ; l'après-midi, action, souvent symbolique et à visée médiatique.

Cependant, contrairement aux autres grandes gares parisiennes, les grévistes réussissent à tenir un piquet de grève sur les quais de la gare souterraine de la ligne D du RER, ainsi que dans d'autres gares du tronçon banlieue Sud-Est, où s'opèrent des prises de service pour les conducteurs. La présence continue de ce piquet (avec de fortes variations dans le nombre des grévistes y participant) demande qu'on s'y intéresse avec attention.

### Le piquet

Avant tout, il faut clarifier ce qu'on entend par piquet. Si, durant les premières séquences d'avril, les grévistes ont les mains libres du fait d'un retard de réaction de l'encadrement, lorsque ce dernier s'en remet, il devient clair que le rapport de force n'est pas favorable aux grévistes. Le piquet ne parviendra jamais à empêcher les jaunes de monter à bord des trains et de les conduire. Au-delà de cette faiblesse fondamentale, il reste des choses à dire.

### Le lieu

Les quais des RER A et D sont séparés du reste de la gare de Lyon de surface et se trouvent dans la gare souterraine. Deux quais avec chacune deux voies sont affectées au RER D, encadrés par deux quais du RER A. Ce dernier, quant à lui, est géré par la RATP sur le tronçon Est sur lequel se situe la gare de Lyon, ce qui explique que ses conducteurs ne soient pas concernés par la grève.

Les jours de grève, la direction de la SNCF coupe le trafic du RER D entre les arrêts Châtelet et gare de Lyon, avec pour but affiché de se faciliter la gestion des prises de service et celle du matériel roulant. Les trains en provenance du Sud-Est s'arrêtent tous donc à la gare de Lyon, avant de repartir dans l'autre sens. En conséquence de quoi, les jours de grève, quel que soit leur lieu de prise de service, tous les conducteurs du tronçon Sud-Est du RER D doivent traverser les quais de la gare de Lyon. Ce qui permet la tenue d'un piquet sur ces mêmes quais.

De plus, dans les gares des tronçons Sud-Est du RER D où ont lieu des prises de service (Malesherbes, Melun et Corbeil), se tiennent chaque matin des piquets et des actions. Les grévistes qui y participent remontent en fin de matinée à l'AG centrale de la gare de Lyon. Sur les quais souterrains de la gare de Lyon, le nombre de grévistes présent sur le piquet varie grandement. L'arrivée des grévistes s'étale sur plusieurs heures, de 7 h à 10 h environ. Dans l'ensemble, on peut compter une vingtaine de présents lors des journées habituelles, le double durant la journée « sans cheminots » du 14 mai, et moins d'une dizaine les week-ends.

### La répression patronale

À la gare de Lyon, la présence sur les quais d'un huissier et d'un nombre important de chefs (parfois aussi nombreux que les grévistes), ainsi que la vidéo-surveillance, découragent chez les grévistes tout comportement illégal : pas d'obstruction à la montée des jaunes, pas de bousculades avec les chefs et même, alors que le rapport de force se creuse en faveur de l'encadrement, contrôle du langage des grévistes (pas d'insultes, pas de moqueries, etc.). Lors de la journée du 14 mai, lorsqu'après une provocation de la part d'un jaune, a lieu une bousculade et que deux grévistes font

partiellement<sup>20</sup> obstruction à la montée du jaune, ces grévistes tombent sous le coup de sanctions disciplinaires. La direction utilise l'accident pour faire chanter les syndicalistes : tenez vos troupes, où les deux grévistes seront licenciés.

De leur côté, les chefs se comportent comme des militants politiques. Ils débattent avec les syndicalistes du bien-fondé de la réforme. Sans relâche, ils vont voir les grévistes un par un : « *les syndicats vous mentent à propos de la réforme* », « *ça ne se passera pas comme la CGT et SUD vous le raconte* », « *chez nous, à Paris Sud-Est, on n'est pas concerné* », etc.

Dès le mois de mai, la SNCF fait accompagner chaque conducteur du pool FAC (mais pas les autres) par un autre cheminot, conducteur ou non. Le but est d'avoir un témoin supplémentaire en cas d'accrochage avec les grévistes. C'est bien sûr à double tranchant : il s'agit aussi de vérifier que les jaunes ne se dégonflent pas, en faisant par exemple jouer leur droit de retrait sans raison acceptable pour la direction.

### Les grévistes

Malgré un champ d'action restreint, les grévistes essaient de faire usage de leur piquet. Par les invectives, les insultes, les provocations, l'ironie ou de simples regards, on intimide les jaunes, en particulier ceux du pool FAC<sup>21</sup>, on leur montre qu'ils ne sont pas les bienvenus. Lorsqu'il s'agit de collègues considérés comme de bonne foi – ceux qui ont « oublié » de poser leur D2I, qui devaient être de repos et que la direction a rappelé, ou encore qui ont fait grève quelques jours et qui viennent de reprendre – le ton est différent. Il s'agit alors de discuter, d'argumenter, de convaincre de se remettre en grève la prochaine séquence.

Et cela fonctionne : aux plus hauts points de la grève, sur le tronçon banlieue Sud-Est, moins de dix trains le matin, aucun train en journée, et moins de dix trains le soir. La majorité des trains sont conduits par des employés du pool FAC ou bien même par des employés qui ne sont plus conducteurs et que la direction a rappelé. Si le piquet ne peut pas empêcher les jaunes, venus de « l'extérieur », de conduire, sa présence dissuade les conducteurs du RER D les plus hésitants à reprendre le travail, de peur de la confrontation, au présent ou dans l'avenir, avec leurs collègues grévistes. Après qu'une conductrice reconnue soit montée en cabine, on entendra un gréviste s'exclamer : « *elle est trop comme celle-là, elle est mère célibataire, on s'arrangeait pour la dépanner en la remplaçant, mais là, plus personne va vouloir le faire* ».

Slogans, musique, déguisements, il s'agit aussi de créer de l'animation, de casser l'ennui des trente minutes à attendre le prochain train. La présence varie fortement selon les jours : d'une demi-douzaine jusqu'à une trentaine. Des cheminots grévistes autres que conducteurs, souvent des délégués du personnel relativement isolés dans leurs propres services, viennent pour apporter leur soutien. Le piquet est surtout un point de discussion entre les grévistes. Connectés grâce aux téléphones portables avec les autres gares du tronçon, on apprend en direct ce qu'il s'y passe et on en discute immédiatement, informellement. On discute aussi de l'état du mouvement, du piquet, du rapport de force, des rapports avec les chefs. Si régulièrement la question se pose de déplacer le piquet, de remonter sur les quais des TER ou des TGV, voire de partir à Châtelet afin de parler aux conducteurs des dépôts Nord du RER D, les tentatives en ce sens restent maigres ou avortées.

---

<sup>20</sup> L'une des deux portes qui permet d'accéder à la cabine du conducteur était obstruée ; l'autre restait aisément accessible.

<sup>21</sup> Pour des exemples de l'hostilité au pool FAC, voir par exemple : <http://www.cheminots.net/forum/topic/20382-pool-fac/>

## L'assemblée générale

Elle a lieu durant la plupart des jours de séquence de grève, avec l'exception de certains week-ends. Elle rassemble habituellement une grosse centaine de cheminots. Contrairement au piquet, on y croise une douzaine d'étudiants et de gauchistes, durant les premières semaines. À la mi-mai, ceux-ci se font rare, ayant enfin compris que malgré les invocations abstraites, ni la « *grève reconductible* » ni la « *convergence des luttes* » ne sont à l'ordre du jour. Malgré des velléités de résistance d'une infime minorité de grévistes, la présence d'employés des RH, non-grévistes, venus pour surveiller l'AG, est autorisée.

Concernant les cheminots, voici une idée de la composition de l'AG :

La tête syndicale : le délégué syndical et porte-parole de SUD-Rail et le secrétaire général de la CGT de la section Paris Sud-Est. Ce sont eux qui tiennent l'AG. Ils ouvrent toutes les séances par des discours d'une dizaine de minute chacun, choisissent les sujets de discussion et prédéterminent les actions post-AG. Ils prennent la parole plusieurs fois par séance. Quelques représentants de l'UNSA font acte de présence : « *c'est difficile de parler après SUD et la CGT* » les entendra-t-on régulièrement chouiner.

La masse des syndicalistes : tous grévistes, mais pas toujours actifs sur le piquet ou les actions, ni même présents à toutes les AG.

Des cheminots grévistes non-encartés. Le plus souvent, ils font grève isolément et viennent à l'AG pour avoir des informations sur l'état de la grève.

Les grévistes actifs, très majoritairement conducteurs, militants syndicaux ou délégués du personnel, de l'ordre d'une douzaine, mais pouvant entraîner d'autres cheminots, qui tiennent les piquets.

Le contenu des discussions reste très abstrait et idéologique. À chaque séance, les chefs syndicaux ouvrent avec des discours concernant la privatisation, la défense du monopole public, la fierté d'être cheminot, la beauté de ce travail, la grande famille cheminote, etc. On dénonce les privatisations en Allemagne, Italie et Angleterre comme sources de tous les maux du transport ferroviaire dans ces pays. Régulièrement, le discours a des relents du petit nationalisme d'entreprise, voire même de la valorisation des uniques « roulants » perçu comme productifs<sup>22</sup>. On entendra, entre autres : « *aujourd'hui, ils nous demandent toujours plus de flexibilité, mais qu'est-ce qu'ils nous demanderont demain, de balayer les trains ?* » Comme si effectuer ce nettoyage était une tâche indigne. On passe également au nationalisme tout-court, quand il s'agit de présenter la SNCF comme une des grandes richesses du pays.

En dehors de l'AG, un des dirigeants syndicaux déclare pour défendre leur ligne : « *On ne maîtrise pas les conditions objectives. Je ne peux jouer que sur les conditions subjectives. Je connais mon public, et mon but est que les grévistes ressortent de l'AG remontés à bloc.* »

L'AG ne discute pas des actions, ni du piquet. Le seul débat qui prend forme se résume à l'opposition grève perlée (défendue par les centrales syndicales) contre grève reconductible (poussée par certains gauchistes). Les chefs syndicaux en appellent alors à l'unité syndicale que la grève reconductible casserait nécessairement.

---

<sup>22</sup> On pourra trouver cocasse les différentes contorsions verbales visant à expliquer en quoi les contrôleurs, considérés comme roulants, sont productifs. On parle alors de « sécurisation », de « contact » ou encore d'« information voyageur ».

Il est évident que les chefs syndicaux ne sont que des représentants de leurs syndicats, qui ont de fait le contrôle de l'AG. Lorsque se pose, depuis la base, la question d'un glissement ou d'une flexibilité du calendrier de la grève perlée, afin de prendre la direction à contre-pied, la discussion devient saugrenue. D'un côté, les chefs syndicaux répondent que oui, bien évidemment, l'AG est souveraine. Mais de l'autre, il faut en parler à l'intersyndicale, qui décidera de la pertinence de la chose : « *moi, je suis d'accord, mais on ne peut pas décider de cela tous seuls à Paris Sud-Est* ». Le maximum de pouvoir de l'AG est de mandater les syndicalistes pour remonter des propositions à l'intersyndicale, qui n'en a visiblement rien à faire.

Les premières semaines, le discours des syndicalistes (à part l'UNSA) ne laisse aucune ouverture à la négociation avec le gouvernement. Après les allers-retours au parlement, ce discours change. D'abord, il s'agit de dire que la dette ou le statut de l'entreprise ne sont pas importants, mais que les compromis obtenus sur ces points montrent qu'on peut faire plier le gouvernement. Enfin, quand il semble certain que la grève est défaite, la dernière mutation du discours sera d'afficher ces compromis comme des acquis de la lutte.

## Conclusion

Bien qu'à la gare de Lyon, et en particulier sur le tronçon Sud-Est du RER D, ait lieu une grève plus active (relativement à d'autres gares où il n'y a pas de piquet ou bien où les grévistes restent chez eux), cette dernière rencontre des limites, internes comme externes.

À l'intérieur, d'abord, comme ailleurs, l'idéologie du service public et de la qualification devient un frein objectif à l'élargissement de la lutte à d'autres catégories du personnel.

Si des militants syndicaux honnêtes sont capables de se jeter à corps perdu dans la grève, ils se heurtent à la passivité des autres grévistes, à la « grève canapé ». Si l'ensemble des grévistes participaient à des piquets, il est évident qu'ils bénéficieraient d'un rapport de force autrement favorable.

À un autre niveau, les grévistes laissent l'initiative de la grève et de son organisation aux centrales syndicales. L'AG, qui pourrait être un lieu de rencontre et de débat entre les grévistes les plus impliqués et ceux qui le sont moins, mais restent de bonne volonté, est détournée de cette fonction première d'instance vivante de la grève en un meeting syndical au seul contenu idéologique. Lorsque les discussions se détachent du déroulement réel de la grève, il ne s'agit plus de se confronter aux raisons pour lesquelles certaines catégories participent de manières différentes (ou pas du tout) à la grève ; ces limites sont vécues comme infranchissables, « *ah mais ceux-là feront jamais grève* », plutôt que comme des obstacles à tenter de dépasser. En plaçant la discussion dans un registre entièrement idéologique, les chefs syndicaux se placent comme les seuls médiateurs entre les différents grévistes et entre les grévistes et les non-grévistes. Ceux qui ne font pas grève, ou pas de manière assez active, ne sont bientôt perçus que comme, au mieux, des imbéciles, au pire, comme des jaunes.

Le calendrier de la négociation entre centrales et gouvernement domine et écrase les besoins de la lutte, au niveau local. Les grévistes sont utilisés par les syndicalistes professionnels et les politiciens pour avancer les intérêts de corps politiques distincts de la classe ouvrière, partis et syndicats. Et encore, quand il ne s'agit pas simplement d'avancer la carrière individuelle de tel ou tel politicien opportuniste. On verra un représentant de l'UNSA remercier SUD et la CGT, qui grâce à leurs « *outils syndicaux différents* » de celui de l'UNSA, permettent à cette dernière de mener ses négociations avec le gouvernement.

À l'extérieur, ensuite, les autres cheminots franciliens sont restés incapables, quelles qu'en soient les raisons, d'organiser des piquets au moins aussi efficaces que celui du tronçon Sud-Est du RER D. Or, cette incapacité des uns a une conséquence immédiate sur le piquet des autres : aux moments les plus suivis de la grève, la quasi-totalité de l'effectif conducteur du pool FAC francilien était affectée au tronçon Sud-Est du RER D. Ne serait-ce qu'un petit nombre de piquets avec une efficacité comparable auraient pu mettre en péril la capacité de la direction à mobiliser suffisamment de jaunes, avec en potentiel une modification du rapport de force, au moins sur l'Île-de-France.

Or, cette impression d'être les seuls à réellement lutter a probablement joué un rôle négatif quant à la compréhension des limites rencontrées par les cheminots de la gare de Lyon. Puisqu'ils sont déjà les meilleurs, qu'ils font déjà plus que les autres, il n'y a, après tout, aucune raison de critiquer leur propre activité. Ce qui ne va pas est uniquement la faute de ceux qui ne font pas grève ou pas assez grève, que ce soient les catégories autres que les roulants, ceux qui font grève mais chez eux, ceux des autres gares qui font grève mais sans piquet.

### **Rapport des AG : Paris Nord**

Depuis 1986 et 1995, la gare du Nord est un site toujours important lors des grèves SNCF, moment où les AG ont été ouvertes aux extérieurs. La rançon de cette gloire, outre que c'est la première gare visitée par la presse, c'est aussi qu'elle est la plus visitée par tous les touristes politiques d'Europe et d'ailleurs venus frissonner auprès des travailleurs en lutte. Autre originalité, le fait que l'AG se déroule en deux temps : le premier pour les grévistes de la gare elle-même, rejoints ensuite par les grévistes d'autres sites de la région Paris Nord. Mais quelle a été la réalité contradictoire de cette AG durant la grève ?

### **Le BORG**

Une sorte de comité de grève avait été nommé au début du mouvement, désigné lors de l'assemblée générale du 22 mars, le BORG, Bureau d'ORGanisation de la Grève. Ses membres étaient censés représenter les différents sites (la gare du Nord proprement dite, les gares de banlieue rattachées, des ateliers et des postes d'aiguillages, etc.) et les différentes sensibilités syndicales et politiques. Cette forme d'organisation est héritée des mouvements de grève précédents, à partir de 2007.

Toutefois une partie de ceux qui devaient participer au BORG ne l'ont pas fait, soit par indifférence, soit pour privilégier leur participation à l'assemblée inter-gares (voir plus bas). Cette situation a donc fortement limité l'activité et les débats du BORG.

Cette limite reflétait celle de l'AG. La démocratie formelle – chacun peut s'exprimer –, était une conquête des luttes précédentes, un héritage de la grève de 1986, une lutte démarrée contre l'avis de la CGT, syndicat alors largement majoritaire. La CGT ne reconnaîtra jamais le BORG et, lorsque ses militants assistent aux assemblées (lors de grèves en 2/5), ces derniers refusent de participer aux votes.

### **L'assemblée générale**

Les AG de la gare du Nord seront ouvertes régulièrement par la secrétaire du BORG, M militante de Lutte Ouvrière<sup>23</sup> (ça a été dur pour une femme de s'imposer) qui commence les réunions par un tableau de la situation. C'est elle également qui organise les votes et les comptabilise en fin d'AG.

---

<sup>23</sup> [https://www.liberation.fr/france/2018/04/11/monique-dabat-ce-n-est-pas-un-mouvement-comme-d-habitude\\_1642737](https://www.liberation.fr/france/2018/04/11/monique-dabat-ce-n-est-pas-un-mouvement-comme-d-habitude_1642737)

Durant les AG, une dizaine de militants s'expriment régulièrement, en particulier des syndicalistes (plusieurs membres de SUD avec des positions différentes<sup>24</sup>, un FO et un CGT). Les AG se terminaient par un vote sur la validation des actions proposées, sur les délégués nommés pour réaliser certaines tâches (gestion du fric ramassé, par exemple) et par un vote sur la poursuite de la grève. Contrairement aux autres AG évoquées dans ce document, celle de gare du Nord a souvent pris des décisions formelles pour la participation à différentes actions. Ceux qui allaient à l'inter-gares étaient probablement les seuls mandatés par l'AG de gare du Nord.

Il y eut 450 participants à la première AG, lors de la journée d'action du 22 mars. Sinon le nombre de participants a varié de 50 à pas loin de 250, et parfois seulement une dizaine en dehors de jours de grève en 2/5.

Participent à l'assemblée des grévistes de la gare du Nord, conducteurs, contrôleurs, commerciaux, agents d'escale, ouvriers... Les proportions varient d'une AG à l'autre. Les contrôleurs sont peu représentés. Les autres métiers sont représentés par les grévistes les plus actifs. Il y avait également un pourcentage important des participants venus du Bourget et du technicentre du Landy. Certains ont préféré se consacrer à l'assemblée inter-gares plutôt qu'à l'AG de la gare du Nord.

## Actions

Il n'y a eu que très peu de piquets de grève : un barrage filtrant fut mis en place à plusieurs reprises, dans les dernières semaines de la grève, devant le bâtiment où les conducteurs prennent leur poste, qui est aussi le lieu de l'AG. La direction a appris à contourner les piquets en envoyant les conducteurs directement au lieu de leur prise de poste. Les piquets n'ont donc été que très peu efficaces, malgré, une fois, un noir et spectaculaire nuage de fumée au-dessus de la gare, provoqué par un feu de pneus. Les quelques barrages construits de bric et de broc n'ont servi qu'à discuter avec ceux qui n'étaient pas en grève et à débattre avec le directeur local.

Beaucoup d'actions se sont contentées d'être symboliques. La plus ridicule a été celle organisée, le 24 avril, par la CGT devant la Bourse de Paris pour protester contre la finance<sup>25</sup>. Il n'y a eu que peu de manifestants pour se réunir devant ce monument parfaitement symbolique (puisque les opérations sont gérées depuis les banques depuis 1987 et que les serveurs des places financières électroniques sont désormais à Londres).

Plusieurs manifestations, par exemple le 5 juin place des Étoiles à Saint-Denis, ont eu pour cibles des bâtiments de direction de la SNCF. Si les participants étaient plutôt satisfaits de ces actions, ceux qui travaillaient sur ces sites, beaucoup de cadres et d'administratifs, restaient plutôt indifférents.

Plus intéressant, plusieurs actions, avec quelques occupations, par exemple celle de la direction régionale Paris Nord, 76 boulevard Magenta, en avril, ont été organisées en réponse à des actes de répression ou à des menaces. Elles ont été suivies d'effets, les responsables expliquant qu'il s'agissait de malentendus. Les sanctions ou les menaces étaient rapportées.

À plusieurs reprises des grévistes sont allés occuper des péages, en banlieue Nord, récoltant un peu d'argent (plusieurs milliers d'euros en tout) et obtenant un certain succès, tout symbolique. Fait intéressant, l'argent récolté avait du mal à trouver preneur. Les grévistes les plus actifs s'étaient organisés de leur côté pour tenir financièrement.

---

<sup>24</sup> Dont, entre autres, les différentes tendances du NPA.

<sup>25</sup> [https://lexpansion.lexpress.fr/actualites/1/actualite-economique/environ-200-personnes-manifestent-a-paris-contre-une-privatisation-de-la-sncf\\_2002520.html](https://lexpansion.lexpress.fr/actualites/1/actualite-economique/environ-200-personnes-manifestent-a-paris-contre-une-privatisation-de-la-sncf_2002520.html)

De même, plusieurs distributions de tracts ont été organisées dans la gare, à destination des voyageurs : peu d'hostilité déclarée, beaucoup d'indifférence polie (ou pas, entre un tiers et la moitié des passants ont les yeux rivés à leur portable), et des soutiens peu nombreux mais forts.

Dans un registre abstrait, malgré la bonne volonté, des grévistes de gare du Nord et de gare de l'Est ont reçu et accompagné une délégation d'une trentaine de travailleurs de Ford Blanquefort. Ceux-ci allaient en Allemagne pour tenter d'infléchir la direction de Ford Europe qui a l'intention de fermer leur usine.

## **Revendications**

Si la revendication centrale était la défense des statuts, celui des travailleurs de la SNCF et celui de l'entreprise elle-même avec un refus global de toute privatisation, d'autres revendications ont été avancées au cours du mouvement.

Lors des AG, certains intervenants, militants et syndicalistes, ont ainsi pu revendiquer l'attribution du statut de cheminot à tous ceux qui travaillent pour la compagnie, aux 10 % de salariés de la SNCF qui n'ont pas ce statut, mais pas que. Rappelant la longue lutte des nettoyeurs d'ONET à Saint-Denis<sup>26</sup>, à laquelle avait participé activement des militants de gare du Nord, les cheminots ajoutèrent à leurs revendications l'intégration de ces nettoyeurs à la SNCF.

## **La grève reconductible**

L'AG de la gare du Nord est l'une des seules AG où la grève reconductible a été votée régulièrement et très majoritairement, en particulier au début du mouvement. Ceci s'explique par la participation à l'AG de grévistes particulièrement décidés. Ceux-ci seront majoritaires durant les votes, en partie à cause de la faible participation à l'AG des grévistes « ordinaires » et à l'abstention de la CGT durant les votes. Ce qui explique que malgré une majorité de voix pour la reconductible en AG, la grève était très minoritaire en dehors des jours de grève du calendrier. La participation à l'AG dépendait également du calendrier, elle était bien plus importante les jours de grève en 2/5.

Sur les lieux de production comme les ateliers, la grève en 2/5 était particulièrement inutile lorsqu'elle tombait un samedi ou un dimanche. En réponse à cette faiblesse, des grévistes du technicentre du Landy ont pris l'initiative, fin mai, de déplacer les jours de grève. Une décision qui a porté ses fruits en réduisant la quantité de matériels réparés. Plusieurs autres centres ont alors décidé de modifier également les dates de grève.

## **Tenter de gagner les travailleurs passifs à la grève**

À plusieurs reprises, les militants de l'AG ont fait le tour de la gare du Nord et se sont rendus dans des gares de banlieue, des dépôts et des postes d'aiguillage pour expliquer la grève et tenter de gagner à la grève ceux qui se contentaient de la soutenir passivement. Ce sont des groupes composés de 6 à 10 grévistes, de différents métiers et différents secteurs, qui faisaient ces tournées en dehors des périodes de grève en 2/5. L'accueil dans la gare, notamment par ceux qui travaillent aux guichets, étaient plutôt favorable. Mais si le climat général était contre la réforme voulue par l'entreprise, la grève ne s'est renforcée que lors de la journée du 14 mai.

Des cadres techniques se sont cependant déclarés contre la grève et favorables à la réforme et à la privatisation. Même son de cloche dans des gares de banlieue. Des employées affirmaient que le

---

<sup>26</sup> Grève de 45 jours, du 2 novembre au 15 décembre 2017, des salariés de l'entreprise H. Reinier appartenant au groupe ONET.

problème c'étaient les collègues qui ne travaillaient pas, qui profitaient de la situation, et qui mettaient leurs attentes d'amélioration de leur sort dans une privatisation de la SNCF.

### **Les contributions extérieures**

Les interventions extérieures lors des AG ont été aussi nombreuses, surtout au début, qu'inopérantes. Des militants d'un groupe maoïste allemand sont venus apporter un petit chèque, mais surtout le salut du prolétariat d'Allemagne. Un responsable de la France Insoumise est venu expliquer que leurs députés se battaient pour que la SNCF demeure « *réellement* » incessible. Quelques militants étudiants (Saint-Denis et surtout Tolbiac) venaient régulièrement pour apporter des nouvelles des occupations et des luttes dans l'université contre la loi ORE. Quelques infirmières de Lariboisière, l'hôpital tout proche de la gare, sont venues parler de la situation dans la santé. Elles ont proposé à l'AG de venir en masse pour aider à la mobilisation. Une grosse centaine de cheminots se sont rendus en manifestation à l'hôpital (de gare du Nord et gare de l'Est). Une fois arrivé devant l'hôpital, seules deux infirmières se sont jointes au petit cortège. Il y a eu également l'intervention de travailleurs d'un MacDo proche de la gare de l'Est. En grève, ils ont obtenu la venue à plusieurs reprises de grévistes de gare du Nord et de gare de l'Est.

### **La démocratie ne fait pas la force de la grève**

L'AG de gare du Nord était certainement la plus ouverte et la plus formellement démocratique. Cette liberté était un acquis des luttes précédentes, en particulier de la grève de 1986, démarrée contre la CGT, qui était alors quasiment hégémonique (hormis chez les conducteurs) à la SNCF. Toutefois, cette liberté formelle de l'AG n'a pu contrecarrer la faiblesse de la grève. La participation est restée minoritaire, et encore bien plus faible en dehors des jours de grève en 2/5.

Les réflexions et les décisions étaient surtout prises en dehors de l'AG, entre des militants de diverses obédiences, de divers sites, par l'intermédiaire des réseaux sociaux et de groupes privés sur WhatsApp, ce qui a fortement contribué à sa dévitalisation. Malgré les efforts de certains, les militants ont été impuissants à renforcer le mouvement. Ils se sont contentés d'organiser des actions plus spectaculaires qu'efficaces. À la fin du mouvement, ils ont justifié leur appel aux directions syndicales, à la CGT en particulier, par leur incapacité à mobiliser eux-mêmes les travailleurs.

### **L'assemblée inter-gares**

Ce regroupement de travailleurs de la SNCF, se composait d'une grosse centaine de militants qui, minoritaires sur leur lieu de travail, pouvaient décider d'actions en dehors du contrôle de la CGT. On trouve l'origine de l'assemblée inter-gares dans le barbecue organisé, le 18 avril, sur le parking de la gare de Saint-Denis à l'initiative de grévistes de gare du Nord et d'anciens grévistes d'ONET. Cette forme d'organisation a été évoquée par les quelques dizaines de grévistes et d'étudiants de divers facs présents. Le lendemain une réunion s'est tenue à Paris I Tolbiac avec une quarantaine de grévistes de différentes gares (gare du Nord, Saint-Lazare, Châtillon...).

L'assemblée inter-gares a ainsi regroupé jusqu'à une centaine (voire plus lorsque des militants sont venus de province) de participants, qui ont trouvé le lieu pour s'exprimer, alors que leurs AG étaient verrouillées par les directions syndicales, avant tout la CGT. Ne représentant souvent qu'eux-mêmes, (seule l'AG de gare du Nord validait la présence de ceux qui y participaient) ceux et celles qui militaient à l'assemblée inter-gares pouvaient échanger des informations mais constataient également leur incapacité à dépasser le carcan syndical.

L'assemblée inter-gares sera toutefois à l'origine d'actions (occupations de lieux) limitées et symboliques. Elle servira également de refuge à des grévistes de provinces trop minoritaires pour s'exprimer ou agir sur leurs lieux de travail. Mais le fond des réflexions des « coordinateurs » ne dépassait pas l'appel aux centrales syndicales pour qu'elles fassent sérieusement leur travail. Misère de l'impuissance et de la cécité de ces basistes qui sont incapables de comprendre ce que sont nature et rôle des syndicats, mais c'est normal pour des syndicalistes.

De toute façon, cette inter-gares, comme elle l'explique très bien elle-même, dans son tract d'explications, du début mai 2018<sup>27</sup>, n'avait :

- pour organiser la grève qu'un moyen, les AG locales, certes se coordonnant, mais la centralisation de la grève restait entre les mains des syndicats dont on regrette seulement qu'ils ne fassent pas le travail : « *mais si la CGT Cheminots, qui dit être d'accord avec le principe d'une grève reconductible, y appelait avec SUD-Rail, nul doute que cela aiderait à entraîner les collègues* », et encore : « *si les directions des confédérations syndicales s'engageaient pleinement dans la bataille, elles pourraient récolter facilement de quoi payer 12 jours de grève à 40 000 grévistes* », sans jamais essayer de comprendre pourquoi, justement, les syndicats ne suivent pas les désirs de l'inter-gares ;
- pour recette miracle que la grève reconductible, sans voir qu'après un mois de grève, elle n'était déjà plus possible ;
- pour revendication principale que le retrait du Pacte ferroviaire, mais derrière cela, c'est uniquement la défense du statut, rien que le statut (c'est-à-dire le refus de l'étendre aux contractuels, aux salariés du groupe, à ceux de la sous-traitance) sans jamais évoquer le problème des salaires bas (et évidemment pas des primes).

## Rapport des AG : Nantes

### Quelques éléments d'information supplémentaires sur la grève à Nantes<sup>28</sup>

Ce texte rassemble quelques éléments sur la conduite de la grève à Nantes et recoupe globalement les informations présentées sur le secteur de Versailles. Quelques discussions avec des grévistes de Lyon et Paris nous avaient fait penser que le mouvement en France avait suivi les mêmes caractéristiques, avec des différences notamment dans la composition et la concentration plus élevée des effectifs en région parisienne.

Le point de vue présenté est évidemment limité. Je travaille dans un secteur qui ne s'est pas fait remarquer par sa combativité. Je suis embauché depuis pas longtemps en comparaison des effectifs (3 ans d'ancienneté). Pour une raison personnelle, j'étais en congé au mois de juin et j'ai dû suivre le mouvement à Saint-Nazaire où la lutte a été peu importante. En gros, entre 15 et 20 grévistes présents aux AG, retraités cheminots compris, tous sont syndiqués ou élus CGT. Quelques déplacements aux manifestations de l'UL CGT. Après avoir rencontré quelques camarades du technicentre de Nantes-Blottereau, j'ai privilégié les bonnes relations et la discussion politique avec eux. Aussi je ne me suis pas toujours associés aux actions pilotées par la CGT et qui m'apparaissaient comme stériles à tous points de vue.

J'envisage les mouvements de lutte immédiate non pas isolément, comme le fait l'activisme, mais dans leur liaison et leur dépendance aux buts communistes – buts qui permettent par ailleurs de

---

<sup>27</sup> Voir : <https://tendanceclaire.org/contenu/articles-pdf/artpdf-1390.pdf>

<sup>28</sup> Les camarades qui ont rédigé ce rapport, avaient déjà écrit le texte « *Tirons les leçons de la grève à la SNCF !* » auxquels ils font référence, texte que nous reproduisons en annexe.

dégager les méthodes de lutte les plus efficaces. N'étant pas organisé et subissant le poids des organisateurs de la grève, il n'était pas évident d'envisager une activité alternative, même sous l'angle de l'enquête et de la théorie. Bien que je trouve indispensable de mener un tel travail d'enquête, il faut cibler des questions et différents secteurs ouvriers, cela ne pouvant être réalisé qu'avec l'appui d'un minimum de collectif organisé.

## **1. L'état d'esprit avant le début de la grève**

Dans mon secteur, c'est l'attentisme qui prévaut entre la publication du rapport Spinetta annonçant l'essentiel de la loi et la manifestation parisienne du 22 mars. La CGT organise des diffusions de tracts aux usagers (défense de l'entreprise publique), des tournées et heures d'info syndicales. Un délégué organise à l'embauche une réunion peu animée. L'idée est bien présente qu'avec cette nouvelle loi et les transformations de l'entreprise en cours, la SNCF telle qu'elle existait va être définitivement restructurée.

La défense du statut leur semble prioritaire, bien qu'on ne connaisse pas vraiment le contenu de ce fameux statut. De plus, la défense de son contenu dépend d'une lutte sur plusieurs fronts qui paraît perdue d'avance (la caisse de prévoyance et de retraite SNCF, l'ouverture à la concurrence dans l'exploitation pour ce qui touche à la quasi-gratuité pour les déplacements en train). Or il faut bien avoir à l'esprit que toute la filière équipement (voie, caténaire, etc.) est d'ores et déjà ouverte à la concurrence – alors que cela ne doit se réaliser qu'au début des années 2020 pour la circulation des trains. Aussi les ouvriers SNCF travaillent régulièrement avec des entreprises privées (ou filiales SNCF ce qui est indifférent de ce point de vue). Ces entreprises réalisent en fait les gros chantiers et de plus en plus l'activité courante d'entretien. Fort logiquement, les collègues estiment que la concurrence va s'imposer et qu'on n'y peut rien. Comment pourrait-on défendre durablement un statut isolé dans ces conditions ?

Il y a des encouragements à venir à la manifestation à Paris mais peu d'engagements fermes à y aller ou faire un truc concret. Les plus près de la retraite regardent ça de loin. À la réunion du syndicat (une dizaine de présents), la prise de parole du secrétaire cadre la discussion autour de la défense du service public. L'essentiel de la discussion est consacré aux problèmes de D2I puisque la plupart des syndiqués y sont soumis. Dans l'ensemble, ce n'est pas une réunion de débat ni sur le mouvement ni sur les méthodes, puisque les participants sont acquis aux choix de la CGT. Je retrouverai cette unanimité au cours de cette manif parisienne annoncée comme très nombreuse. Elle sera effectivement très nombreuse, bruyante, enfumée. On a noté dans notre bilan le caractère stérile de cette journée qui visait à démontrer la capacité de la CGT à mobiliser la corporation. Ce fut donc une journée défouloir, durant laquelle la discussion était rendue très difficile, arrosée d'alcool pour certains. La majorité s'affirme en soutien avec la « grève perlée », certains avec quelques nuances avec comme argument, les difficultés à mobiliser.

## **2. Composition et évolution de la grève**

La première AG, le 3 avril, à Nantes, regroupe au moins 200 cheminots, ce qui en fera un des moments de plus forte participation. La gare de Nantes est déserte. Au fil des périodes de grève, cette participation ne fera que refluer, avec quelques journées plus mobilisatrices (le 14 mai, jour du référendum et de la journée « sans cheminots »). Les directions de l'entreprise ont organisé leur plan de bataille, privilégié certaines lignes au détriment d'autres. Il n'empêche que les effets de la grève sont visiblement moins évidents au cours des semaines de grève. D'ailleurs, je peux venir et repartir de Nantes en TER sans trop de difficultés.

La moyenne d'âge est plutôt élevée, je dirais un âge moyen de 40 ans, situation explicable en partie par la politique de la boîte de suppression d'emploi et de limitation des recrutements. Il faut relever aussi la composition très « gauloise » des effectifs SNCF<sup>29</sup>, même en comparaison avec le prolétariat de cette région (non sans lien avec le fléau du chauvinisme dans cette boîte). Les femmes sont au moins aussi nombreuses que les hommes. Concernant la participation d'agents contractuels, sans pouvoir le démontrer je dirais qu'elle n'est pas nécessairement plus faible que celle des agents au statut. Bien qu'il s'agisse d'une différence nette dans le déroulement de la carrière et la caisse de retraite, les contractuels sont quand même intégrés à leur équipe avec laquelle ils ont la même organisation de travail. Jusqu'à un certain point, les syndicats sont forcés de s'adresser à eux car ils sont une part non négligeable du marché électoral.

En revanche, pour les intérimaires et précaires je n'ai jamais entendu aborder leur cas autrement qu'à l'occasion, de même pour les agents du CE<sup>30</sup>. Il a été question parfois d'ouvriers sous-traitants (refus de remplacer un agent SNCF sur le chantier de rail dans le tunnel de Chantenay, sanction disciplinaire dans une entreprise de nettoyage) mais à la marge. Sans doute la domination du corporatisme ne prépare pas à d'autres attitudes. Par ailleurs, les relations de travail avec les entreprises, en particulier à l'équipement, sont marquées par la précarité, la flexibilité, la concurrence, les changements d'entreprises avec les appels d'offre, la mobilité entre les régions de France voire de l'Europe. S'il y a un travailleur collectif organisé matériellement dans la production, malgré sa dispersion en diverses entreprises et filiales, il y a loin avant qu'il agisse socialement comme tel ! On peut dire aussi qu'à Nantes « *il y a un fort décalage entre le nombre de manifestants, le nombre de présents à l'AG et le nombre de grévistes* ». Les statistiques de la grève sont connues tous les jours.

Les responsables syndicaux martèlent le besoin d'aller rechercher les grévistes et les syndiqués pour les faire venir aux rendez-vous quotidiens. La réunion de syndiqués nantais elle-même donne une piteuse image du syndicat qui ne réussit pas à faire venir tous ses adhérents et même ses élus mandatés. Il sera mis en avant que tous les emplois (maintenance, voie...) peuvent gêner la production et ont un effet dans la grève. Arrive bientôt l'affaire de la caisse de grève pour soutenir le plan de la CGT, la fameuse « Caisse des intellectuels et artistes » à la distribution sélective. Pourtant, il n'y aura pas de franche relance du mouvement.

La composition entre les différentes branches de l'entreprise est ici plutôt orientée vers la gare de Nantes, les roulants et le technicentre. L'équipement n'y est pas, à l'exception de quelques éléments et d'une équipe de 6 ou 7 ouvriers assez soudés. Pour expliquer cette différence, il y a bien sûr l'évolution déjà réalisée vers la concurrence. La direction de SNCF Réseau a expliqué à ses agents qu'ils n'étaient pas concernés par les mesures de libéralisation, pour les éloigner de la lutte. Les restructurations s'étant déjà imposées, la nouvelle loi est dans la suite logique. Dans ce cadre-là, on peut comprendre le peu de prise des revendications alternatives de la CGT visant à reformer une entreprise SNCF intégrée (sans même discuter du contenu de classe d'une telle revendication).

On peut aussi évoquer parmi les jeunes ouvriers, un désintérêt de plus en plus évident pour leur travail, celui-ci évoluant souvent vers l'encadrement d'entreprises extérieures alors qu'ils étaient entrés pour une activité de production – tout en gardant un salaire de base au ras des pâquerettes. Il y aurait en ce moment un paquet de démissions et de retours vers leur premier métier pour ceux qui avaient une autre formation. Il faut aussi évoquer la mentalité individualiste qui règne dans cet établissement où le salaire peut devenir relativement élevé grâce aux primes (déplacement en région et hors région,

---

<sup>29</sup> « Tout candidat à un emploi du cadre permanent doit posséder la nationalité française ou celle d'un autre État membre de l'Union européenne. »

<sup>30</sup> Il s'agit du personnel travaillant pour le comité d'entreprise : cantines, centre de loisirs et de vacances, bibliothèques, etc.

nuit, conduites). Mentalité confortée par le calendrier même qui favorisait cet opportunisme, du type : « *si je travaille à Nantes (donc sans primes), je me fous en grève. Si je travaille en déplacement, je ne fais pas grève* ». Il existe encore quantité de moyens matériels pour faire accepter aux travailleurs des concessions, bien que l'étau se resserre.

Pour ceux qui font grève mais ne viennent pas aux AG, il faut voir que les uns et les autres vivent parfois loin, sans lien avec leurs collègues. L'équipement est divisé entre Infrapôle et Infralog régionaux. L'infralog régional est basé à Nantes (donc le rattachement syndical éventuel aussi), mais on travaille en déplacement et on peut donc habiter aussi bien au Mans qu'à Luçon, Châteaubriant ou Laval. Le gréviste peut rejoindre l'AG la plus proche de son domicile, mais il n'y connaîtra personne. Cette dispersion particulièrement vraie dans cet établissement est une donnée générale pour la classe aujourd'hui, étant donnée la dispersion des centres de production.

On pourrait, dans d'autres secteurs, évoquer des raisons très concrètes. Par exemple, l'instauration de la D2I au technicentre qui rend totalement inefficace le piquet de grève à l'embauche puisque les non-grévistes qui n'ont pas fait leur déclaration (à rendre 48 h avant l'entrée en grève), ont cette fois un argument valable à opposer aux grévistes. Tandis que les grévistes s'épuisent devant les ateliers à 5 h du matin sans résultats... Cependant je serais d'avis qu'il faut aussi analyser de façon détaillée le rôle des syndicats en liaison avec la base ouvrière.

Je peux confirmer que les militants locaux ont fait durant cette période un travail de proximité, notamment avec les tournées d'information. Si à Saint-Nazaire, le syndicat est en passe de se casser la gueule, il reste quand même un certain nombre de militants au secteur de Nantes. Il s'agit souvent de tournées liées à l'utilisation des heures de délégation et de mobilisation des plus fervents cégétistes. On ne voit en aucun cas de simples grévistes faire le tour des services pour élargir la lutte. Les blocages et piquets ont été très *soft*, pour ne risquer ni sanctions ni affrontements avec des cheminots qui pourraient revenir à la grève durant d'autres préavis. Il est bien évident que la base n'est pas empêchée de lutter par la CGT, comme si sa combativité était présente mais qu'on lui barrait la route. Cependant l'opinion sur le mouvement, de la part des grévistes déterminés comme de ceux qui n'ont fait que quelques journées ou heures de grève, se construit en partie en fonction des syndicats qui sont la force dirigeante d'une grève.

Les syndicats sont ainsi un élément à part entière du bilan à réaliser. Il faudrait alors replacer ce moment de lutte dans la succession des autres mouvements, auxquels les plus combatifs avaient déjà pris part, et dans lesquels les méthodes syndicales n'ont pas brillé par leur efficacité.

Or cette grève survient en même temps qu'une restructuration substantielle des rapports entre le capital et les syndicats, avec la mise en place des CSE à la place des anciennes structures CHSCT et DP. La CGT va s'adapter à ce changement qui lui coûte un nombre considérable d'heures de délégation et d'élus proches de la base ouvrière. Même l'Orphelinat du chemin de fer est ciblé par une mesure qui va le priver d'une partie de ses moyens.

Puisque la CGT joue dans le même temps un rôle dominant et que ce rôle ne lui est pas encore contesté à la SNCF, il n'est pas étonnant que le scepticisme, le sentiment d'impuissance, de l'inutilité de la lutte, les phrases du type « *Macron va gagner de toutes façons* », aient cours. J'ai pu constater que certains cadres de la CGT avaient pas mal de mépris pour « les moutons » qui n'entrent pas dans la grève ; il ne leur vient pas à l'esprit leur propre responsabilité là-dedans. Le sentiment d'impuissance et d'inefficacité est en grande partie fondé, tant qu'une fraction significative d'ouvriers ne redécouvre pas des moyens de lutte plus efficaces.

### 3. Les actions

On peut faire sur ce sujet les mêmes observations qu'en région parisienne, avec cette nuance que dans notre secteur, il n'y a qu'une seule AG et moins de cibles potentielles de pouvoir. Les autres AG sont à St Nazaire, Angers, Cholet... c'est-à-dire trop loin pour une activité commune sauf exception (manifestation régionale devant le Conseil régional). En interne, les syndicats ont maintenu deux, voire trois piquets de grève tous les matins (technicentre, Moutonnerie<sup>31</sup>, poste de régulation, gare). Aux mois de mai et juin, ils se sont portés sur des actions encore plus inefficaces comme des rendez-vous devant des petites gares en voie de fermeture (Vertou) ou platement symboliques (défilé dans le petit train touristique ; construction d'une partie de voie aux Nefs<sup>32</sup>, chacun portant son bleu ou uniforme de travail ; le « vot'action »). Il y a eu plusieurs visites en cortège, mais très courtoises, à la direction TER à la Moutonnerie et une AG-meeting à côté de la Tour LU où se trouvent des services de gestion voyageurs. Vers l'extérieur, une diffusion plus importante a été organisée un week-end au Vieux-Doulon qui fut un quartier cheminot, un rassemblement devant la permanence de la députée LREM, une diffusion au marché de Basse-Indre. Les grévistes sont allés en cortège à deux manifestations appelées par l'intersyndicale 44 (samedi 14 avril, jeudi 19 avril) et certains se sont retrouvés ensuite lors de la dite marée populaire de LFI, le 26 mai. Des actions plus musclées ou blocages n'ont pas eu lieu faute du nombre suffisant de participants.

Durant cette grève, les agents circulation du PRS (les aiguilleurs) me semblaient les plus collectifs, organisés et relativement indépendants. Ils tenaient un piquet devant leur portail, avaient des discussions plus critiques, et, à l'occasion, ils ont invité certains à tourner le dos lors d'une prise de parole de la CFDT. Mais ils restaient entre eux et ne sont jamais allés au-devant de l'AG même avec leur délégué SUD. Il va sans dire qu'après le casse-croûte, les troupes n'étaient plus au rendez-vous pour agir.

### 4. Les assemblées générales

Comme nous l'avons signalé dans notre bilan, les AG ont surtout été marqué par leur caractère rébarbatif (je ne parle même pas des AG le week-end). Il m'est apparu que la prise en main de leur déroulement puis du casse-croûte (assez cher il faut le dire) par la CGT, est en partie un repoussoir pour certains, le repas ayant un peu l'aspect d'une amicale CGT. Ainsi on y croisait peu de monde (quarantaine maximum), certains préférant ne pas y aller du tout pour « *ne pas donner à la caisse noire de la CGT* ». On peut dire que les AG nantaises ont suivi le même rituel que celles de Versailles. Cela ne peut nous étonner car la fédération CGT avait passé des consignes sur le déroulement pratique de la grève. Selon une note aux secrétaires de syndicats, l'enjeu était de verrouiller toute initiative :

*« Il va nous falloir être clairs avec le moins de voix dissonantes possible. Nous ne pouvons pas refaire la stratégie en fonction de l'humeur, des tergiversations environnantes sur les sites. Il n'y en a qu'une seule ».* La fédé recommandait donc de « *tenir les assemblées générales régulièrement, avec des AG de syndiqués avant celles de cheminots* » (selon le mensuel de LO).<sup>33</sup>

C'est bien cette organisation qui a été suivie localement : vient en premier la réunion de la commission exécutive du syndicat qui planifie l'activité. Ensuite, arrive la réunion des syndiqués qui reprend globalement les explications et les actions proposées pour « *parler d'une seule voix* ». Enfin, vient le déplacement à l'assemblée interservices à la gare, où prennent la parole tour à tour CGT,

<sup>31</sup> Dans le quartier de la Moutonnerie, le long des voies ferrées, côté Paris, sont installés notamment les ateliers et la direction de l'Infralog ainsi que la direction du TER.

<sup>32</sup> Les Nefs sont les anciennes halles de montage des chantiers navals Dubigeon, situées dans l'île de Nantes.

<sup>33</sup> Voir *Lutte de classes*, n°193 [https://mensuel.lutte-ouvriere.org/2018/06/24/la-greve-des-cheminots-premieres-lecons\\_108807.html](https://mensuel.lutte-ouvriere.org/2018/06/24/la-greve-des-cheminots-premieres-lecons_108807.html)

CFDT, SUD, UNSA et CFE-CGC. Durant les premières périodes de grève, il y aura entre 40 et 50 syndiqués présents à la réunion CGT. La participation baissera dans la même proportion que la participation globale aux AG. Les participants à ces AG sont plutôt syndiqués ou affichent une proximité avec la CGT ou SUD. Des cheminots souvent syndiqués prennent la parole pour appeler à renforcer les actions ; dans l'ensemble, on assiste à des réunions peu intéressantes durant lesquelles le débat et les enjeux sont très faibles. SUD a été solidaire de l'intersyndicale de bout en bout et proposera une seule fois un vote sur une grève reconductible, plutôt pour acter l'impossibilité de s'y lancer que pour militer franchement en sa faveur (une grosse dizaine de voix sur 140 votants environ). De toutes façons, comme vous le signalez, la reconduction de la grève est au calendrier intersyndical « *ce qu'est la mort subite au regard d'une lente agonie* »...

Il faut signaler quelques prises de parole extérieures dont des délégués syndicaux (SUD PTT, CGT Énergie, Éducation nationale, Impôts) et quelques militants individuels (INSEE) surtout au début. Des étudiants sont présents le premier jour de la grève (des autonomes et quelques zadistes) puis à plusieurs occasions avec la proposition de rencontres à la fac, proposition qui n'a pas trouvé beaucoup de succès (ce groupe étant en fait la fraction L'Étincelle du NPA). Il faut également signaler le coup de bluff organisé par Alternative libertaire qui s'est présentée, le 22 mars, puis au début de la grève sous l'étiquette « *collectif d'usagers pour la grève* ». Si un de leur militant est effectivement un usager, il s'agissait en fait d'un regroupement para-syndical leur permettant de faire une apparition qui retiendrait l'attention des syndicalistes et des journalistes. Pour le reste, je ne peux qu'être d'accord avec votre courrier sur l'absence de jonction avec d'autres secteurs un peu conséquents, l'occupation des voies par quelques dizaines d'étudiants (en fait de la mouvance autonome) étant éloquente de cette absence. Les interventions politiques ont été peu nombreuses dans l'ensemble.

Quelques cheminots affichent leur adhésion politique à LFI. Le PCF n'est pas apparu beaucoup aux AG mais il existe une proximité suffisante entre la CGT et le PC pour que les militants nombreux du PC dans le syndicat soient satisfaits. Il faut en revanche parler du cheminot de la gare de Nantes, militant bien connu et candidat présenté à plusieurs reprises aux législatives et municipales par LO, N. Il se signale par une capacité organisatrice autour de quelques sympathisants et de son secteur mais un peu au-delà ; son travail d'information et de relance directe, par SMS et Whatsapp ; une position plus combative exprimée à chaque fin d'AG. Il a organisé un petit groupe de grévistes pour un « *café solidaire* » consistant en un point de collecte pour une caisse de grève, en direction des voyageurs, de manifestants, etc., caisse gérée par eux en concurrence avec celle du syndicat. Dans ses interventions, il intègre à la marge quelques éléments plus politiques : le fric dépensé par le gouvernement pour faire la guerre, ou bien la SNCF pour ses opérations de développement, mais rien pour les salaires ; Macron comme représentant d'une classe sociale, la bourgeoisie. Il monte en épingle le moindre événement pour le mettre à l'actif du mouvement et, au bout du compte, du syndicat dont il était élu. Dans toutes ces initiatives, il est soutenu par les militants LO nantais qui interviennent depuis longtemps à la SNCF (tract d'entreprise distribué, tous les 15 jours, à la cantine et sur deux sites). Ses camarades le soutiennent de façon fort mécanique en criant après ses prises de parole « *tous ensemble, tous ensemble, ouais* », « *la force des travailleurs, c'est la grève* ». On peut synthétiser en disant que les grévistes combattifs sont portés à la sympathie avec lui (lui-même ayant un côté clownesque à la A. Laguiller), que les responsables CGT sont parfois irrités par la partition qu'il joue au sein du syndicat, mais qu'il fonctionne, en définitive, comme un rabatteur pour la CGT. Celle-ci trouve avec lui sa main gauche, ayant avec d'autres, sa main droite. Que ce militant soit mis en avant par LO n'indique pas pour autant que le mouvement ait brillé à Nantes, mais que LO y a joué un (petit) rôle et manie le bluff politique.

LO a dressé un bilan de la grève dans cette ligne, totalement biaisé. Selon elle, le mouvement est « déjà l'un des plus importants conflits à la SNCF des vingt dernières années... il dresse depuis près de trois mois une fraction des travailleurs face au gouvernement, sous le regard de toute l'opinion ouvrière »<sup>34</sup>. Suivent des arguments sur le nombre de grévistes, la bonne participation au « vot'action », l'opinion des cadres supérieurs SNCF, la réaction d'orgueil des syndicats, et même « le caractère non corporatiste du mouvement » ! LO justifie son opportunisme par le slogan « l'émancipation des travailleurs sera l'œuvre des travailleurs eux-mêmes » en commentant : « cela commence par le fait que les travailleurs soient maîtres de leur mouvement et la seule forme de lutte adaptée est celle qui s'appuie sur la conscience et la détermination des grévistes à chaque étape ». Comme si les travailleurs avaient été maîtres de ce mouvement !

## 5. Quelques conclusions

Si les AG étaient des moments sans vie, elles n'étaient pas non plus représentatives des discussions individuelles. On peut dire qu'ici aussi les désaccords, les critiques ont pu s'exprimer par petits groupes, dans les services, sans que ces discussions émergent en AG. Des formes d'action pouvant gêner la production ont pu être évoquées sans déboucher concrètement, par exemple prétendre avoir perdu son permis. À ma connaissance, seuls les agents du PRS à Nantes sont allés plus loin vers mai-juin en décalant leur grève du calendrier 2/5, leur impact sur la circulation étant très important. Sur WhatsApp ils ont montré un affichage sauvage sur leur poste de travail pour se moquer des chefs les remplaçant lorsqu'ils sont en grève. Mais ces exemples restent isolés dans un cadre localiste.

Quant au débat sur le contenu de la grève tel que vous l'évoquez dans le rapport et le tract « SNCF : les syndicats et les partis de la gauche du capital ont saboté... », je suis convaincu et de sa nécessité et de son caractère très minoritaire. J'avais noté à ce sujet des « manques » évidents dans le mouvement : 1 - l'absence de revendications proprement ouvrières au profit de la défense interclassiste du statut et de l'entreprise (le slogan CGT, c'est « *La SNCF, ils veulent la descendre, nous on la défend* » ; la recherche du soutien de l'encadrement lequel possède une organisation propre dans la CGT) ; 2 - l'absence d'unité avec les ouvriers d'entreprises privées, entreprises largement présentes dans le secteur ferroviaire (la CGT étant championne pour parler des autres travailleurs comme de sagouins au boulot, pas organisés de surcroît) ; 3 - la défense de l'outil de travail et du métier, comme vous le dites un « *bla-bla sur la beauté de la profession de cheminot* », en lieu et place de revendications de classe portant sur les salaires, le refus du travail abrutissant, de nuit, la mobilité imposée, etc.

Les fédérations syndicales ont d'abord présenté une plate-forme en 8 points : 1°- reprise de la dette SNCF par l'État ; 2°- relance du fret ; 3°- conservation du statut juridique de la SNCF comme entreprise publique garantissant sa « *propriété à la nation* » ; 4°- réorganisation de la production dans le sens d'une entreprise SNCF intégrée ; 5°- retour de l'activité à la SNCF et de sa maîtrise sur le ferroviaire ; 6°- retrait de l'ouverture à la concurrence, celle-ci n'étant pas adaptée au secteur ferroviaire ; 7°- garantie et amélioration du statut comme « *équilibre entre les droits et les devoirs du cheminot* », et 8°- amélioration de la convention collective de branche.

Le refus de la nouvelle loi n'est pas apparu très franchement. En revanche d'autres éléments apparaissent sur la circulation des TER, la fermeture de guichets dans les gares intermédiaires, etc. Or les AG n'ont jamais été le lieu pour que s'expriment façon vivante les grévistes. Les revendications ont donc évolué avec la dégradation du rapport des forces et de sa direction par les syndicats : à la fin, on ne nous proposait plus que d'influencer la négociation sur la future convention collective.

---

<sup>34</sup> Ibid.

Considérant un tel écart entre la nécessité d'un contenu de classe mobilisant plus largement d'un côté, et la forme et le contenu pris par la grève de l'autre, seuls des petits groupes pouvaient débattre franchement d'autres perspectives. Avec le camarade gréviste mûrit l'intérêt, une fois le mouvement arrêté, de réaliser un bilan lucide de cette période. Le premier point serait d'abord de reconnaître sa défaite, ce que ne faisaient ni la CGT – certains s'imaginant même continuer des journées d'action sur le même mode pendant l'été –, ni les organisations gauchistes (sous divers arguments, comme j'en ai cité pour LO). Deux camarades ont participé à l'AG régionale de syndiqués CGT et en sont ressortis éccœurés, la réunion ayant versé dans l'autosatisfaction générale.

Nous avons de solides arguments à opposer à ce bilan. Le nôtre ne serait pas antisindical dans son principe mais critiquerait franchement l'impasse de la direction donnée au mouvement. Il serait diffusé en petite quantité mais il creuserait la réflexion. Il aurait pour cible des connaissances immédiates dans l'entreprise, plus une diffusion anonyme sur nos deux lieux de travail, et internet. Nous formalisons nos rencontres autour d'un collectif qui serait animé avec deux voire trois collègues, plus les étudiants de L'Étincelle (ainsi qu'un cheminot parisien ayant participé à l'inter-gares) et le contact du CCI rencontrés pendant le mouvement. Je faisais le pari que ces collègues trouveraient de l'intérêt à poursuivre leur engagement, une fois la grève terminée, sur un autre mode : le débat politique (ce qui n'est pas possible dans la CGT). Or, il faut constater que le texte a bien circulé dans les milieux militants sur internet<sup>35</sup>, mais a rencontré pas mal d'indifférence sur notre lieu de travail. Même si le texte recoupait des préoccupations bien réelles (voir ci-après, le mail reçu d'un cheminot d'une autre région), la participation à un tel collectif ne correspond sans doute pas à un besoin politique de nos contacts initiaux. Dans cette forme, le collectif ressemble à l'alliance de la carpe et du lapin et nous mettrons un terme au projet au mois de janvier.

#### **Reçu par mail :**

*Suite à votre article du 26 août, je voudrais vous remercier de dire tout haut ce que beaucoup pensent tout bas et n'osent pas dire sous peine d'être insultés.*

*Je suis cheminot, j'ai fait 27 jours de grève et j'en suis ressorti avec du dégoût mais aussi l'impression que l'UNSA, la CFDT et la CGT voulaient maîtriser le mouvement sans laisser décider aux cheminots. La grève perlée comme vous l'expliquez, nous a permis de durer mais a été aussi notre perte.*

*Prévenir d'un calendrier en avance a bien sûr marché un mois, le temps que la direction s'organise. Après dans mon AG, j'ai essayé de proposer de garder un calendrier 2/5 mais de bouger les dates de 24 h ou 48 h pour éviter de faire grève sur des journées où les trains sont vides et où la direction est organisée. J'ai voulu faire grève sur les veilles ou les lendemains car les trains étaient bondés comme le métro parisien aux heures de pointes. J'ai eu deux réponses : la première c'est que je suis à FO et d'en avoir un qui parle, c'est déjà bien et la deuxième on m'a affiché comme un casseur de grève (propos encore actuels du secrétaire régional CGT Cheminots). De là, les discours ont changé. On entendait parler uniquement de peser sur les négociations de CCN. Mais on n'avait pas commencé cette grève pour ça... les revendications en interne de certains syndicats avaient changé mais comme étant plus nombreux toutes personnes voulant évoquer ce sujet se faisait insulter.*

*La grève n'a jamais appartenu aux cheminots comme ils l'ont laissé entendre car c'était soit le 2/5 soit on reprenait le travail. Pas mal de cheminots l'ont compris car pendant les tournées on l'entendait régulièrement, on nous disait que si le calendrier ne changeait pas c'était la défaite... j'ai annoncé la défaite début mai et j'avais malheureusement raison. On nous a fait croire que l'unité*

---

<sup>35</sup> <https://nantes.indymedia.org/articles/42402>

*nous ferait gagner mais au lieu de laisser les cheminots décider ce sont les responsables syndicaux qui ont décidé à notre place et qui nous ont fait perdre cette grève.*

*La CGT n'en est pas à son coup d'essai vu qu'en 2016 on a eu droit aux prémices de la grève perlée avec la fameuse grève rectangle qui a aussi bien marché. Mais en plus de cela, la CGT a demandé un vote à ses syndiqués pour ou contre la signature... ils étaient contre à 56 % et ils ont signé. En 2016, on a envoyé les forces vives de chaque région à Paris et pendant que les régions étaient vides de leurs grévistes certains syndiqués CGT restés sur place votaient la reprise du travail sans nous consulter. J'ai déjà vécu cela comme une trahison et cette année cela recommence. J'ai remarqué, depuis 8 ans, que cela ressemblait à une secte : ils boivent les paroles de leurs dirigeants sans bouger, ils votent ce qu'on leur dit de voter en AG... ils sont forts, car on réfléchit pour eux, ils sont forts parce qu'on parle pour eux mais ils ne sont rien sans les cheminots et les cheminots vont disparaître à cause de leur besoin de pouvoir et de rester un syndicat fort.*

## **Premiers constats**

### **Les grévistes**

Globalement, c'est une grève du refus, donc défensive, par procuration (accentuée par les 2/5), où les grévistes consomment la grève et en sont peu partie prenante. Les éventuels dépassements sont bridés par l'absence de liaisons horizontales entre AG en région parisienne, sans parler des liaisons Paris-province. La coordination déjà faible est tenue par les syndicats. De plus, ceux qui lucidement savent que la défaite est annoncée (les militants de LO, certains de Versailles) ne le disent pas pour ne pas « démoraliser Billancourt ».

La grève n'appartient pas aux grévistes, les vellétés d'en reprendre le contrôle aux syndicats sont quasi inexistantes, même chez les plus énervés. Le respect du calendrier officiel de la grève en est la manifestation directe, et ce en dépit de la compréhension par les grévistes les plus avancés, des capacités d'adaptation de la direction (amenuisant le coût de la grève pour le patron) et du préavis illimité de SUD-Rail, qui offre pourtant la possibilité légale de surprendre l'adversaire par des arrêts de travail inopinés et stratégiques. L'absence de centralisation de la lutte interdit tout mouvement autonome d'ampleur. La reprise en main de la lutte aurait nécessité un changement radical de ligne politique, qui serait passé par la rupture avec « l'amour de la boîte » et aurait considéré les syndicats, cogestionnaires, comme des composantes de cette entreprise d'État. L'extension de la grève était également conditionnée à une révision profonde des objectifs de la grève : statut de cheminot pour tous, hausses salariales uniformes, intégration des primes dans la base du salaire, afin d'inclure dans la lutte les travailleurs hors statut et les sous-traitants de la SNCF.

### **Les non-grévistes**

Cette grève a révélé sa faiblesse par le nombre majoritaire de non-grévistes, nombre qui n'a cessé d'augmenter (à l'exception de la pointe du 14 mai) et qui plus est, vus les résultats du référendum, à montrer qu'une part significative (38 % de l'effectif total) de ceux qui s'opposaient (58 % de l'effectif total) au plan de réforme, ne faisaient pas grève et comptaient sur les 20 % de grévistes pour obtenir satisfaction. Certes, une grève et le rapport de force qu'elle essaie d'imposer ne se jugent pas seulement sur le nombre dans l'absolu mais dans son évolution. Une grève peut même gagner en étant minoritaire comme le montre l'exemple de la grève à la SNCF en 1995 qui mit longtemps à prendre son essor et n'eut que quelques journées avec 50 % de grévistes. Mais évidemment, les catégories les plus capables de faire mal au patron (conducteurs, aiguilleurs, etc.) étaient beaucoup plus en grève que cette année.

Pour en revenir aux non-grévistes, les gagner aux raisons de la grève était vital d'autant qu'avant le 22 mars, ou entre le 22 mars et le 3 avril, un intense plan de mobilisation et de consultation des cheminots n'avait pas été mis en place par les syndicats contrairement à certains mouvements précédents. Certes, dès le 5 avril, et après, en plusieurs endroits les cheminots les plus déterminés ont, collectivement ou individuellement, essayé de convaincre leurs collègues, avec peu de succès. Peut-être fallait-il essayer de comprendre les raisons des non-grévistes.

Nous ne faisons évidemment pas ici l'apologie des non-grévistes, ni ne les parons de toutes les vertus, notamment d'un scepticisme antisyndical de bon aloi. On ne leur prête aucune capacité collective, ce sont des individus (peu ont dû intervenir aux AG ; à Versailles, certains arrivaient et discutaient à la fin des AG) mais lorsque le rapport de force démarre *grosso modo* à 35 %, le 3 avril, pour s'écrouler à 8 %, le 28 juin, (à l'exception de la remontée du 14 mai), on ne peut ignorer ce poids mort et il faut essayer de comprendre leurs raisons pour mieux les convaincre car ce ne sont pas des jaunes (à part certains cadres et encore, les seuls identifiés comme jaunes sont les conducteurs du pool FAC). Certes la raison de base est qu'ils ne font pas grève. Mais derrière cela, il y a plusieurs autres raisons ; par nous-mêmes, on a essayé de les identifier : elles vont du manque d'intérêt (« *c'est déjà plié depuis des années* ») à l'égoïsme (« *je pars en retraite bientôt, je ne me sens pas concerné* »), mais aussi à une certaine lucidité (« *le statut, c'est plié, mieux vaut se battre sur la convention collective du ferroviaire* ») et toute variation possible sur le même thème, voire de mauvaises excuses (« *j'ai un crédit, j'ai des enfants, c'est dur de faire grève.* »). À partir du moment où de plus en plus de grévistes (après le 14 mai) devenaient des non-grévistes, il y avait moins de possibilité de les toucher.

## L'absence de violence

Comme l'ont montré les témoignages recueillis, la grève est restée bon enfant dans les rapports entre grévistes et non-grévistes. Cette attitude représente bien la compréhension que les grévistes ont du rapport de force. D'ailleurs, la violence n'a de sens que si elle est produite par la force collective, dans ce cas des grévistes, qu'elle est la conséquence, à un moment donné du conflit, de leur organisation. Dans le cas de cette grève déjà faible, les actes de sabotage n'entraient pas dans ce cas et étaient l'expression, non pas de la force des grévistes, mais de leur faiblesse et de leur impuissance à retourner le cours de la grève. Ils sont d'ailleurs restés limités.<sup>36</sup> La critique ne porte pas sur le fait que ces actes soient réalisés par des « minorités » mais sur ce qu'ils n'expriment rien et sont incapables d'inverser le cours à la défaite.<sup>37</sup> D'ailleurs, cette interprétation était largement partagée par les grévistes ; eux-mêmes ayant constaté leur propre incapacité à, ne serait-ce que, bloquer les voies pour empêcher la circulation des trains.

## Les piquets

L'exemple de la gare de Lyon et de son piquet matutinal, pour bloquer les trains du RER D, montre les limites de l'exercice, tel qu'il a été pratiqué durant la grève. Un piquet n'est pas un moyen (pas plus que tous les autres) à utiliser systématiquement lors d'une grève. Si celle-ci est majoritaire, alors l'arrêt de la production (car c'est cela le but d'une grève, bloquer la production ou la circulation de marchandises) coule, si l'on peut dire, de source. La puissance de la grève et son organisation (c'est-à-dire le contrôle des buts et des moyens, décisions prises par les grévistes eux-mêmes sinon la

<sup>36</sup> Le 24 avril, un train de fret de la compagnie Lineas est bloqué par des pétards, entre Tergnier et Chauny, puis le train immobilisé, les câbles de freins entre wagons coupés. Le 18/05, un train de fret est bloqué à Don-Sainghin et 21 des 25 wagons sont désaccouplés. Le 24 mai, la direction SNCF constate des sabotages de caténaires dans le triangle Lens-Béthune-Don-Sainghin. Le 13 juin, un aiguillage est bloqué à Woippy et des voies obstruées à Uckange. Le 27 juin, des pierres sont placées sur la voie à Metz-Chambière.

<sup>37</sup> Pour connaître nos positions sur la violence, voir la lettre n°36 « *La violence ouvrière n'est pas toujours synonyme d'autonomie ouvrière* », in : <http://mouvement-communiste.com/documents/MC/Letters/LTMC1336FRvF.pdf>.

grève n'est qu'un arrêt de travail) sont alors suffisantes pour empêcher sinon toutes actions des non-grévistes, du moins leur enlever la velléité. En revanche, quand après quelques jours, lorsque le rapport de force n'est pas favorable aux grévistes, que la direction peut utiliser, même passivement, les non-grévistes et que tout simplement la production n'est pas arrêtée, alors plutôt que de s'enfoncer dans une grève minoritaire qui le sera de plus en plus, avant de devenir désespérée, les grévistes doivent tenter d'emporter le « morceau » par la force, au moyen du piquet, pour que chaque non-gréviste décide, sous la pression des grévistes, de quel côté il est. Bien sûr, si le piquet est un échec, alors les grévistes doivent se retirer en bon ordre, tirer le bilan et essayer de mieux repartir la prochaine fois.

Se trouvait-on dans le deuxième cas lors de la grève SNCF ? Oui, sans conteste. Le problème est que le piquet n'a pas été un succès (tout du moins à gare de Lyon) ; au mieux, il a empêché une hémorragie du front gréviste. Mais, à partir du moment où les grévistes en ont fait, non pas un moyen, mais un but, alors il ne pouvait remplir son rôle, d'autant que les grévistes pratiquaient une autolimitation de l'emploi de la force. Certes, il y a des raisons objectives à cela qui sont bien expliquées dans le rapport : présence des chefs qui prennent les noms, présence d'huissiers et de moyens audiovisuels, tout cela dans le cadre général d'une grève bon enfant. Mais il y a aussi un élément subjectif important : les grévistes, à gare de Lyon comme ailleurs, n'étaient pas prêts à tenter, au moins une fois, le saut dans l'illégalité.

Un contre-exemple (mais sans plus de succès quant au rebond de la grève) est celui qu'ont pratiqué des conducteurs de Saint-Lazare, le 8 mai au matin. Lassés de ce que trop de conducteurs travaillent, que la grève dure dans la mollesse, les grévistes, à 80, ont fait un piquet sur les quais à l'arrivée ou au départ des trains pour faire pression sur les non-grévistes, en leur rappelant que, comme les gilets rouges, ils se comportent en jaune. Après deux tentatives, et vu l'insuccès, les grévistes ont replié bagage.

### **La convergence miracle**

Depuis longtemps, la fameuse convergence des luttes sert de panacée au manque de vitalité des grèves. Alors qu'avant toutes choses, se posent deux questions : « *se passe-t-il quelque chose ailleurs ?* » et « *si oui, que signifierait pratiquement converger ?* » Pour qu'il y ait convergence des luttes, il faut qu'il y ait au moins deux luttes réelles et qu'elles puissent avoir des perspectives communes. Si l'on applique cela à la grève SNCF, on constate que la grève dès la première journée (3 avril) ne mord pas et, à l'exception du rebond fugace du 14 mai, les effectifs grévistes ne feront que diminuer. Donc d'un côté, on a une grève mal partie et qui ne trouve pas les moyens de rebondir. Avant qu'elle aille chercher d'autres luttes pour converger, il faudrait au moins qu'elle se redresse ou sinon, il y a peu de chance que deux faiblesses ajoutées fassent une force.

Car, de l'autre côté, il n'y a pas eu de luttes réelles (c'est-à-dire qui soit autre chose que du bluff syndicaliste ou gauchiste, ou les deux.). Certainement notre expérience parisienne ne permet pas de trancher ce qui a pu se passer ailleurs, mais elle reste significative comme le montrent les comptes rendus des AG. Les « extérieurs » ne représentaient qu'eux-mêmes. Lorsqu'ils étaient des militants syndicaux venant exprimer leur solidarité, ils venaient sur leurs heures de délégation, à de rares exceptions. Tout cela pour dire qu'il ne pouvait y avoir de convergence avec d'autres luttes car, à part les cheminots, même avec leur faiblesse, il n'y avait personne. Donc poser abstraitement une convergence, dans ces conditions, outre les illusions que cela pouvait engendrer chez les cheminots (ce qui n'a pas été le cas à Versailles, par exemple) ne pouvait que renforcer, relancer la comédie de 1995 où les cheminots et les salariés de la RATP furent considérés comme les champions de la cause ouvrière qui se battaient pour tous les autres, prototype de la grève par procuration. Dans cette

situation, il fallait d'abord que la grève se renforce à la SNCF et y intègre statutaires et contractuels, mais aussi les salariés du groupe SNCF et de la sous-traitance. Ce qui, bien sûr, n'entraîne pas dans les perspectives syndicales, mais pas non plus dans la compréhension des grévistes, en général.

## ÉLÉMENTS DE CONCLUSION

### Un aboutissement qui vient de loin

Au bout d'un peu plus de 20 ans, la direction et les gouvernements successifs ont réussi à effacer les stigmates de la grève de novembre-décembre 1995, si bien qu'il n'en reste plus qu'un objet de mythe. Un patient travail de restructuration de l'outil productif, la modification de la composition de classe, l'arrivée de nouvelles générations et le départ des anciennes, et surtout les défaites successives de 2003, 2010, 2014 et 2016 dont aucun bilan sérieux n'a été tiré par les cheminots eux-mêmes, tout cela n'annonçait rien de bon pour cette grève contre la réforme de 2018.

Pour la direction, en revanche, tout avait été bien préparé. D'abord les échéances de la mise en place de la réforme (même s'il y avait des effets prévus dès janvier 2019) pour seulement 2021, permettaient qu'une partie des effectifs statutaires seraient déjà partis en retraite et qu'ils seraient moins enclins à participer à la grève. Ensuite, elle avait préparé son plan de substitution aux effets de la grève (et pas seulement par le remplacement, pour les conducteurs, de grévistes par des membres de pool FAC ou de cadres réservistes), en mobilisant les gilets rouges pour le contact avec les voyageurs, mais en étant capable de répondre de façon centralisée aux blocages locaux. Et en étant capable de mobiliser des cadres et une maîtrise qui étaient d'accord avec la réforme, car si 58 % du personnel, lors du référendum syndical du 14 mai, a voté contre la réforme, cela laissait un socle de 42 % lui étant indifférent ou favorable, sur lequel la direction s'est appuyée. Enfin, c'est une évidence, la grève en 2/5 planifiée sur trois mois et rigidement maintenue par les syndicats, lui a déroulé le tapis rouge pour le succès de sa contre-offensive.

Le modèle déjà éprouvé auquel direction et gouvernement voulaient parvenir avec la réforme, c'est le passage du modèle de France Télécom à celui d'Orange. Le résultat, c'est un modèle éclaté d'organisation de la production qui engendre de nombreux conflits locaux, parfois victorieux, mais qui empêche toute réponse d'ensemble. Et c'est ce qui est arrivé, c'est donc cela que les cheminots doivent comprendre pour trouver les moyens d'y pallier, s'ils veulent renouer avec le succès.

### Forces et faiblesses du syndicalisme de base

Qu'on se rassure, il n'existe pas, à la SNCF, de syndicat de base au sens où nous l'entendons, c'est-à-dire un organe créé par les ouvriers eux-mêmes à la faveur d'une lutte et qui tente de se maintenir après celle-ci, dans la protection d'un cadre législatif, tout en ignorant ou s'opposant aux syndicats existants.

*« Dans la période présente marquée par la reconnaissance et l'intégration des syndicats à l'État, et ce depuis au moins la fin de la Seconde Guerre mondiale (bien avant en France), il ne peut y avoir d'organes permanents de défense des intérêts des ouvriers. Si plusieurs luttes autonomes ont abouti à la formation d'organes indépendants, ceux-ci n'ont désormais plus aucune chance de survie en l'état. Une alternative simple leur apparaît. Ou bien l'organisation autonome est à même de dépasser ses limites originelles, au prix de se retrouver minoritaire, pour se placer essentiellement sur le plan politique, ou bien elle est vouée à enrichir les instituts de la démocratie sociale du capital en se cantonnant à la défense des intérêts immédiats des travailleurs. En réalité, il y a une troisième issue qui, au demeurant, s'est produite le plus souvent : la disparition pure et simple de l'organisation*

*autonome à la fin d'un cycle politique prolétarien, accélérée ou pas par la répression. C'est le cas italien des années 1968/1978.*

*On comprend bien alors que la question de l'autonomie ouvrière ne doit aucunement être réduite à une banale affaire de techniques et de formes d'organisation. Il ne suffit pas de proférer les paroles magiques de comité, coordination, Cobas ou autre syndicat révolutionnaire pour changer la donne. Tout au long de l'histoire du mouvement ouvrier, on a eu affaire à toutes sortes de combinaisons : des partis ouvriers sans ou avec syndicats, des syndicats plus ou moins politisés sans ou avec un parti, des conseils ou des milices sans ou avec parti et/ou syndicat. Aucune alchimie organisationnelle n'a démontré être un gage suffisant de la victoire. Lorsque la lutte de classe engendre des organes ad hoc, la dynamique du mouvement, si elle n'est pas interrompue, tend toujours à leur unification, à leur fusion au service de la concentration maximale des forces disponibles. »<sup>38</sup>*

La décentralisation de la SNCF a bouleversé non seulement son organisation productive mais aussi l'organisation collective des cheminots. Un exemple, comme celui de l'AG de Versailles, permet de comprendre un peu plus la situation des syndicats à la SNCF, en tout cas celle de SUD-Rail et de la CGT qui sont de moins en moins centralisés. Cela ne les rend pas plus révolutionnaires mais cela crée, dans la tête de certains grévistes, la perception qu'il y a des choses à jouer au niveau local, y compris dans le cadre des 2/5. Et c'est ce qui s'est passé mais bien sûr dans le cadre d'une non-remise en cause du rôle des fédérations. On l'a dit plusieurs fois aux grévistes : « *critiquer les syndicats qui ne font pas le boulot, c'est juste mais c'est aussi du consumérisme* ». Cela pour dire que la critique des syndicats à la SNCF fait son œuvre mais uniquement vis-à-vis des appareils, pas vis-à-vis de leur nature même et surtout à la base et encore plus à Versailles. Ce qui restera la plus grande faiblesse chez les grévistes, c'est que toutes leurs analyses, perceptions et ressentis recueillis, ne s'exprimeront pas en AG et ne se transformeront pas en force matérielle. Pour cette fois seulement, nous l'espérons. C'est parmi ceux-ci que se trouvent potentiellement les forces qui pourraient arracher aux syndicats la direction des grèves dans des temps prochains.

---

<sup>38</sup> Lettre de n°11. Voir : <https://mouvement-communiste.com/documents/MC/Letters/LTMC0311.pdf>

## ANNEXES

### Taux de grévistes

	22 03	03 04	04 04	08 04	09 04	13 04	18 04	19 04	23 04	24 04	28 04	29 04	03 05	04 05	08 05	09 05	13 05	14 05	18 05	19 05	23 05	24 05	28 05	29 05	02 06	03 06	07 06	08 06	12 06	13 06	18 06	22 06	27- juin	28- juin
total	35,4	33,9	29,7	NC	24,9	22,5	19,8	22,73	17,45	17,87	NC	NC	18,15	17,12	NC	14,46	NC	27,58	15,74	NC	14,22	14,97	13,97	14,41	NC	NC	14,28	13,68	17,63	12,78	10,8	9,87	8,43	10,26
exécution	NC	44	42	NC	36	33	28	33,6	26,5	27	NC	NC	27,8	28	NC	24,76	NC	40,63	24,5	NC	21,6	23,6	22,3	22,8	NC	NC	22,2	22,7	26,6	21,1	19,2	17,3	14,4	17,7
maîtrise	NC	40	31	NC	25	22	20	21,9	16,5	16,5	NC	NC	17	14,8	NC	12,17	NC	27,39	14,1	NC	13,2	13,4	12,6	12,9	NC	NC	13,1	11,7	17,4	10,9	8,6	7,8	6,9	8,4
cadres	NC	17	11	NC	9	8	7,4	7,1	5,7	5,5	NC	NC	5,7	4,7	NC	3,1	NC	10,14	4,9	NC	4,7	4	3,9	3,9	NC	NC	3,6	2,9	5,3	2,9	2	1,6	1,5	1,7
conducteurs	NC	77	74	NC	75	66	60	66,4	62,6	63,4	49,6	NC	56,7	63	NC	53	NC	74,4	51,5	NC	49,2	54,7	49,8	51,4	NC	NC	43,7	49,2	53,4	49,5	43,8	37,9	32,1	36,2
contrôleurs	NC	69	77	NC	71	60	51	60,9	48,7	53,3	NC	NC	53,1	58,9	NC	45,5	NC	74,3	44,5	NC	40,1	48,3	40,9	46,7	NC	NC	38,9	42,1	45,5	41,5	38,1	31,6	28,5	34,2
aiguilleurs	NC	39	46	NC	35	29	23,4	30,2	24,4	26,3	NC	NC	24,74	24,5	NC	20,9	NC	36,7	18,8	NC	15,5	19,6	20,4	21,8	NC	NC	18,6	20,2	21,3	19,7	16,7	14,2	11,3	14,5
maintenance réseau	NC	39	37	NC	28	26	24	25,3	18,7	19,7	NC	NC	20	17,7	NC	15,1	NC	28,7	17	NC	16,4	17	14,4	14,9	NC	NC	15,3	14,1	18,5	13,9	10,6	9,6	8,3	9,9
matériel	NC	43	34	NC	29	29	25,7	29,4	20	19,8	NC	NC	20,25	17,9	NC	14,6	NC	31,8	20,8	NC	19,2	17,5	17,8	17,6	NC	NC	20,9	17,5	23,6	16,8	14,5	12,1	11	12,8
commerciaux administratifs	NC	28	36	NC	15	15	13	16,4	12,2	11,5	NC	NC	12,6	12	NC	11,2	NC	28,6	10,8	NC	9,5	9,8	10,2	9,5	NC	NC	10,2	8,9	16,8	9	8,8	8,6	7,2	9,9
	NC	15,5	10	NC	10	8	8	7,8	6	6,2	NC	NC	6,5	5,1	NC	3,4	NC	10,6	5,5	NC	4,9	4,6	4,5	4,8	NC	NC	4,7	3,8	7,5	3,3	2,6	2,3	2,2	2,5
TRAFIC																																		
transilien	1/3	1/5	1/5	1/3	1/3	2/5	2/5	2/5	3/7	2/5	3/5	3/5	1/2	1/2	7/10	1/2	1/2	1/3	1/2	3/5	1/2	1/2	3/5	3/5	7/10	2/3	3/5	3/5	3/5	3/5	2/3	2/3	2/3	2/3
TER	1/2	1/5	1/5	1/3	1/3	1/3	2/5	2/5	3/7	2/5	2/5	2/5	2/5	1/2	1/2	2/5	1/3	2/5	2/5	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	3/5	3/5	3/5	3/5
TGV	2/5	1/8	1/7	1/5	1/5	1/3	1/3	1/3	2/5	1/3	1/2	1/2	1/2	1/2	3/5	1/2	1/2	1/3	1/2	3/5	3/5	3/5	2/3	2/3	4/5	2/3	7/10	4/5	3/5	2/3	3/4	9/10	4/5	4/5
intercités	1/4	1/8	1/8	1/5	1/6	1/5	1/4	1/4	3/10	1/3	1/3	1/3	1/3	1/3	3/10	1/3	1/3	1/5	2/5	2/5	2/5	2/5	2/5	1/2	2/5	2/5	1/2	1/2	2/5	1/2	1/2	3/5	3/5	3/5
international	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	1/2	1/2	2/3	2/3	3/5	3/5	2/3	1/2	1/2	2/5	2/3	7/10	2/3	4/5	3/4	3/4	3/4	4/5	1/2	7/10	1/2	3/5	4/5	4/5	9/10	9/10

### Les mouvements du passé

Deux mouvements de grève, à la SNCF, ont marqué l'histoire des cheminots : 1986 et 1995. Nous indiquons ici deux documents qui permettent d'en saisir les enjeux :

#### 1986

Pour cette grève, nous renvoyons au numéro 2 de *Liaisons* « 1986 – 1987 »<sup>39</sup>.

#### 1995

Pour cette grève, nous renvoyons au supplément du numéro 1 du *Bulletin ouvrier* « Premiers éléments d'analyse sur le mouvement de novembre/décembre 1995 »<sup>40</sup>

#### Texte « *Tirons les leçons de la grève à la SNCF !* »

Nous reproduisons donc, ci-après, le document des camarades nantais en juillet-août 2018.

---

<sup>39</sup> Disponible au format pdf, ici : <http://archivesautonomies.org/IMG/pdf/echanges/liaisons/liaisons-n02.pdf>

<sup>40</sup> Disponible au format pdf, ici : [https://mouvement-communiste.com/documents/WorkerBulletin/bo\\_1\\_supp.pdf](https://mouvement-communiste.com/documents/WorkerBulletin/bo_1_supp.pdf)

# Tirons les leçons de la grève à la SNCF !

*Ce texte est la synthèse de discussions menées entre cheminots de la région de Nantes sur le mouvement de mars à juillet 2018. Issue d'échanges entre grévistes, elle se veut une contribution au bilan de cette lutte.*

La longue période de grève perlée n'est pas encore terminée, mais le résultat est là. Déroute complète devant les plans gouvernementaux. Ce mouvement, qui se représentait comme le dernier verrou d'un secteur organisé, a subi une défaite sous le regard de tous les travailleurs. Même les responsables syndicaux se grattent la tête pour trouver des conquêtes à mettre à l'actif de la grève : des négociations avec le premier ministre plutôt qu'avec la ministre ; la reprise par l'État d'une partie de la dette de la SNCF, reprise déjà actée par le rapport Spinetta et rendue nécessaire par le changement de statut de l'entreprise en société anonyme (S.A.) Bref : on a gagné que dalle !

Alors un bilan, pour quoi faire ? Cette défaite d'une lutte ouvrière s'inscrit dans la suite impressionnante de revers qui nous est infligée par l'offensive capitaliste. Fort de son succès, le gouvernement va multiplier ses initiatives sur tous les plans (retraite, chômage, etc.) en mettant à profit le sentiment que résister est sans effet. Si l'on veut rompre avec ce sentiment, contribuer à ce que les luttes ouvrières se hissent à la hauteur de cette offensive débridée et retrouver les véritables forces du mouvement ouvrier, il faut un bilan sans concession. Bilan en positif comme en négatif qui doit nous servir pour continuer de militer en apprenant du passé.

On pourra nous dire : vous noircissez le tableau à parler de défaite, il n'y a qu'à voir les chiffres de participation à la grève pour se convaincre du contraire. Oui bien sûr, la base des grévistes a été souvent nombreuse. Mais cette réalité pose encore plus de problèmes. Comment, dans ces conditions de forte participation, arrive-t-on à une sortie de lutte sans qu'aucune concession, même la plus minime, n'ait été arrachée au gouvernement ? Nous sommes

d'avis que la critique et l'auto-critique sont vitales pour tirer les leçons de ce mouvement.

Les points de vue développés ici reflètent une expérience locale et limitée. Nous sommes donc très intéressés à les approfondir à la lumière d'autres expériences de lutte (*contact : [collectifdouvriers@protonmail.com](mailto:collectifdouvriers@protonmail.com)*). Il est bien possible qu'ailleurs la lutte ait pris des formes différentes. Enfin et surtout, nous voulons ouvrir la discussion dans l'intérêt de l'ensemble de notre classe sociale, sans nous limiter au cadre étroit d'une entreprise. Il n'y a pas de raccourci sur le chemin de l'organisation des ouvriers par les ouvriers eux-mêmes.

## Premières réactions

Le rapport Spinetta est publié le 15 février. Dans ses grandes lignes est déjà annoncé le contenu du plan gouvernemental : reprise de la dette, transformation de l'entreprise en S.A., mise en concurrence, suppression du statut, etc. Le gouvernement avance ouvertement.

De l'autre côté, c'est l'attentisme. Il faut attendre le 22 mars pour voir la première réaction organisée par les syndicats. Cette journée d'action à Paris est annoncée comme une démonstration de force et c'est le cas... en trompe l'œil. Plusieurs milliers de manifestants dans la rue, qui défilent en deux cortèges parallèles : cheminots d'un côté, salariés de la fonction publique de l'autre. Pour faire du bruit, on a fait du bruit ! Mais entre les fumigènes, les sonos, les pétards éclatés à la masse, difficile de s'entendre et de discuter. Déjà l'option choisie par les syndicats (CGT en tête) apparaît : montrer la force de la corporation organisée du haut vers le bas.

Pourtant des manifestations de la fonction publique ont lieu le même jour dans les différentes villes, à Nantes et ailleurs. On voit déjà que cette option tourne le dos à la recherche d'unité là où les travailleurs, localement, pourraient en maîtriser le développement.

Entre-temps est connu le calendrier de grèves : deux jours suivis de trois jours de reprise du travail. Notre première impression est négative : est-ce vraiment en étalant en longueur le mouvement qu'on va gagner ? Avec ce calendrier on donne des billes à la SNCF pour la laisser s'organiser (pas de réservation TGV ouvertes les jours de grève, par exemple). On peut se rassurer en se disant que des moyens d'action différents peuvent se compléter et monter en puissance. Il resterait possible de déborder le calendrier intersyndical après les premières périodes de grève.

Des discussions sur les modalités de grève ont lieu, mais la grande majorité s'affirme pour. D'autres y sont favorables avec quelques nuances. Quelques-uns espèrent un mouvement puissant qui déborde le cadre fixé. L'argument principal de cette majorité, ce sont les difficultés à mobiliser. Mais dans l'ensemble il reste difficile de tirer les vers du nez des uns et des autres pour faire un bilan du 22 mars et des suites. Or il y aurait un grand besoin de débattre de l'action.

Participation forte à la grève visible dans les taux de grévistes, aux premières AG aussi (240 le 3 avril) mais rapidement la démobilisation et la routine s'installent.

## Le train-train de la grève

L'alternance jours de grève / jours travaillés devient une routine, certains choisissent leurs jours en fonction de leurs besoins personnels, du week-end, ... La participation oscille entre 60 et 150 grévistes aux AG, avec un rebond parfois à 200. Le train-train s'installe et se reproduit jusqu'au bout de cette période.

Il y a bien des discussions, des interrogations. Mais pourquoi le calendrier de l'intersyndicale CGT-UNSA-CFDT n'a jamais été débordé ?

- il est évident que la masse des grévistes n'a jamais été en position d'aller plus loin que ce cadre, qui s'est imposé sur tout autre initiative. Soyons directs : il manque la détermination chez bon nombre de se déplacer pour construire le mouvement,

- comment l'expliquer ? Les pertes de salaires ne peuvent sérieusement expliquer les freins à la combativité. Les menaces disciplinaires sont réelles, mais pas générales. On constate quelques fois un individualisme affirmé, on croise plus souvent le sentiment d'impuissance. « À quoi bon lutter puisque Macron veut aller jusqu'au bout ? » Ce manque de détermination, de liens actifs avec la grève, peuvent s'expliquer : éloignement du domicile du lieu de travail, des collectifs de travail, poids des restructurations successives, etc.

- mais les doutes sur les méthodes syndicales sont plus que justifiées. L'intérêt de l'AG comme assemblée de débat avait déjà été vidé de sa substance par les syndicats qui organisent le mouvement. On est assommés par la lecture de longs communiqués syndicaux tout faits. En revanche le débat sur place est inexistant. Seules quelques interventions plus « pêchées » rompent cette monotonie, mais ne remplacent pas le véritable débat. L'issue de l'assemblée est connue d'avance.

## Convergence des luttes ?

On a entendu cet argument ahurissant : les cheminots seront plus forts s'ils restent sur leurs revendications propres à la défense de la SNCF et du statut. Rien de plus faux ! L'intersyndicale a travaillé constamment dans une optique corporatiste en mettant en avant l'unité des cheminots (donc entre exécution, maîtrise et cadres), par l'épuisement du mouvement dans la fameuse « vot'action », etc. Et elle parle au bout du compte d'une « *lutte exemplaire* » !

En avril, plusieurs mouvements ou grèves locales (Nantes métropole, EDF, étudiant-e-s) permettaient d'envisager une possible extension du mouvement. Cependant les luttes ou début de luttes resteront isolées entre elles, telle la journée d'action (22 mai) de la fonction publique décalée par rapport au préavis SNCF. Les syndicats de ENEDIS de leur côté lanceront une grève large à la toute fin du mouvement cheminot...

La manifestation du 14 avril a vu la succession de deux manifestations : la 1ère appelée par l'intersyndicale, la 2nde par les soutiens de la ZAD de NDDL. Sans être ridicule, la participation à la première est limitée et les cadres syndicaux sont exaspérés parce que le cortège cheminot est dépassé par d'autres éléments. Même si la manifestation reste assez solidaire pour le « deuxième tour », seule une poignée de cheminots reste sur place. De toutes façons, la manifestation est arrêtée par les flics et stérilisée par les affrontements.

À la fin de la manif du 19 avril, nous avons été accueillis par les forces de l'ordre au bout du pont Anne de Bretagne par un petit jet de gaz lacrimo. Nous avons mis un peu de temps pour arriver à se rassembler devant les anciens chantiers Dubigeon. Plein de monde était déjà parti à cause de l'attente, des gaz et de la mise en place tardive du camion du syndicat pour que les gens prennent la parole. Les mêmes discours aussi long, nous sommes restés à une centaine de personnes. Par la suite les flics ne sont plus intervenus et sont partis. Pour une manif interpro, c'était bien maigre !

Il faut bien remarquer le peu d'intérêt de la base porté aux autres luttes. Nous voyons peu de curiosité pour aller échanger avec d'autres sur des perspectives communes. Il est remarquable que malgré les nombreuses journées de grève, presque tous les rendez-vous aient lieu dans un rayon de 500 mètres autour de la gare. Des échanges auront lieu (intervention d'un représentant CGT de l'EDF, de groupes étudiant-e-s à plusieurs reprises, rencontre aux finances publiques) sans déboucher sur une quelconque mobilisation.

Chacun reste devant son lieu de travail plutôt que d'aller rechercher l'extension du mouvement. Ces initiatives attirent peu et manquent vraiment de combativité. On voit bien que des mots d'ordre séparés, chacun de son côté, ne sont pas un terrain favorable à la lutte collective.

La création d'une caisse de solidarité et la publicité qui lui est faite dans les media accèdent l'idée que les cheminots serviraient de bouclier pour les autres travailleurs. Ceux-ci

devraient soutenir les cheminots, non par leur propre action et leur lutte, mais par le don d'argent. *La Tribune des cheminots* (juillet-août 2018) valorise cette attitude de spectateur, pas d'acteur, en reproduisant des messages reçus de donateurs : « *merci de vous battre pour vous et pour nous* », « *ne lâchez rien, tenez bon* », etc. Les acteurs de cette caisse sont connus : des intellectuels de gauche qui trouvent là leur raison d'exister et les organisations syndicales. Si l'importance des dons témoigne d'une sincère solidarité à la base, la stratégie syndicale de grève longue et d'unité par délégation est une impasse pour l'avenir.

Il existe certes une petite minorité active composée de militants syndicaux ou politiques qui cherche à provoquer des convergences. Mais il ne lui appartient pas de créer des conditions que seul le mouvement des travailleurs peut développer, conditions qui manquent encore. Au printemps 2018, la dynamique du mouvement étudiant était localement assez importante et aurait pu être un terrain de convergences (on fait exception de la lutte à NDDL qui renvoie à une autre composition sociale, d'autres buts et donc d'autres développements). Or le mouvement des cheminots n'est jamais allé vers la solidarité agissante, et c'est par là que les grévistes ont perdu.

## Le verrou syndical

Les syndicats sont restés de bout en bout aux commandes de la lutte. Beaucoup de collègues sont critiques, sceptiques, ne se sentent pas représentés par les syndicats, mais ne sortent pas des habitudes de délégation. Nombreux sont les militants de la grève à être encartés ou à s'afficher avec un badge syndical (90 % à vue d'œil). Le rôle dirigeant de la CGT ne lui a jamais été disputé.

Le syndicat a un fonctionnement basé sur l'homogénéité de façade, une structure pyramidale à l'image de l'État. Les AG interservices sont balisées au préalable par l'intersyndicale et les AG de syndiqués (elles-mêmes dirigées en amont).

SUD n'a pas joué un rôle plus positif : des interventions certes moins corporatistes, plus combatives, mais sa position sur le passage à la grève reconductible est restée très timorée. SUD est resté solidaire de l'intersyndicale et n'a pas cherché à transformer le mouvement dans le sens d'une organisation de la grève par les grévistes eux-mêmes. Ainsi l'enjeu n'est pas d'opposer un syndicat à un autre, mais de débattre d'une orientation sur le fond.

Le matériel syndical est abondant pour diffuser les consignes d'action et les explications techniques. Les syndicats ne manquent pas de propositions et d'inventivité, comme si Macron avait seulement fait de mauvais choix et que d'autres choix seraient à portée de main.

Il n'y a donc aucune explication véritable de la crise qui mène au démantèlement de l'ex-monopole SNCF. Il n'y a pas non plus de contenu positif pour les ouvriers (conditions de travail, nuit et travail décalé, mobilité imposée, salaires, etc.) La CGT défend au contraire le statut avec des droits comme contre-partie des devoirs du cheminot envers son entreprise.

## **Nous avons dégagé de ces expériences quelques leçons :**

1°- Après la fin du calendrier initial (28 juin), la CGT lance de nouvelles journées, elle nous appelle à « *continuer la lutte* » dans le cadre de cette « *mobilisation inédite* ». Plutôt que d'appeler à de nouvelles actions qui ne peuvent que reproduire l'échec de celles auxquelles nous avons déjà participé, l'urgence est de se regrouper pour discuter et exercer notre esprit critique.

La classe ouvrière n'est pas épargnée par l'inculcation, dès le plus jeune âge, d'idées puantes : concurrence, chacun pour soi, nécessité d'écraser les autres pour s'en sortir.

Face à toute cette pollution dans les têtes, la conscience de classe est notre 1ère force. Cette conscience ne peut s'affirmer qu'en prenant le temps de débattre, de remettre en question les consignes, surtout quand elles viennent des syndicats qui prétendent être nos défenseurs. D'autres mouvements vont venir : il faudra se regrouper dès le début pour favoriser cet état d'esprit et éviter de se mettre à la traîne des événements,

2°- la situation actuelle est marquée par un mécontentement ouvrier général. Mais notre lutte n'a pas été prise en main par les grévistes eux-mêmes, elle n'a pas cherché à déborder le cadre traditionnel du syndicat et des mots d'ordre propres à la SNCF. Or la conscience véritable de la situation passe par des revendications communes aux ouvriers contre toutes les divisions d'entreprises, de régions, de secteurs, etc. puisque nous avons tous en commun d'être salariés (ou privés d'emploi) par le capital,

3°- au-delà de la résistance indispensable au gouvernement et au patronat, il faut donner à notre lutte un contenu beaucoup plus large et radical. Les ouvriers forment la classe qui par son travail est à l'origine du profit. C'est par notre travail que les Vinci, SNCF, Arcelor-Mittal, E.Leclerc, LU et autres capitalistes se battent dans la course au profit. Nous n'avons aucun devoir ou respect à observer pour les entreprises responsables de l'exploitation et la hiérarchie.

Le progrès technique ne doit plus servir à augmenter le chômage et la précarité. Il devrait servir au contraire à réduire drastiquement le temps de travail. Il devient clair que le système capitaliste s'enfonce dans la crise. Défendre nos conditions de vie doit donc déboucher sur une lutte contre ce système dans sa globalité. Nous ne voulons pas servir la machine à fric, mais nous en débarrasser.

Un collectif d'ouvriers  
juillet-août 2018

Si ce texte t'a intéressé, si tu veux le commenter, le critiquer, ...  
contacte-nous à : [collectifdouvriers@protonmail.com](mailto:collectifdouvriers@protonmail.com)

## LISTE DES PUBLICATIONS

### DOCUMENTS DE TRAVAIL

N°1	Les 35 heures contre le prolétariat –Considérations liminaires sur les agitations des chômeurs	Juin 1998	gratuit
N°2	Nazisme et question ouvrière	Juin 2001	2 €
N°3	Modalités de l’exploitation capitaliste	Juin 2001	2 €
N°4	Critique du « concept » de la nouvelle économie	Juin 2001	2 €
N°5	Argentine : Développement du capitalisme et lutte des classes/Péronisme et classisme/Dépasser l’Argentinazo	Juin 2003	5 €
N°6	L’antimondialisation, variante moderne dégénérée du socialisme petit-bourgeois	Juin 2003	2 €
N°7	Égypte : un coup d’État au nom du peuple et de la démocratie	Novembre 2013	1 €
N°8	Question des migrants : réalité du marché du travail contre nationalisme de la société civile	Mai 2016	1 €
N°9	Islamo-fascisme : Définition, utilisation, soutiens et actions dans les entreprises et les quartiers	Octobre 2016	1 €
N°10	Crise du libéralisme politique	Décembre 2018	1 €
N°11	Chroniques d’une défaite la grève SNCF (avril – juin 2018)	Mars 2019	1 €

---

*« Si la classe ouvrière lâchait pied, dans son conflit quotidien avec le capital, elle se priverait certainement elle-même de la possibilité d'entreprendre tel ou tel mouvement de plus grande envergure »*

Karl MARX,  
*Salaire prix et profit, 1865*