

Après un mois de lutte et 14 jours de grève perlée, le gouvernement maintient son attaque et garde le sourire.

Que faire pour gagner le retrait du Pacte Ferroviaire ?

L'appel à la grève reconductible jusqu'au retrait du Pacte Ferroviaire semble, depuis le début, une nécessité. Pourtant, l'intersyndicale a choisi une orientation et une tactique toutes autres, qui commencent à faire débat dans les AG. En effet, il apparaît chaque jour plus clairement que la grève perlée ne sera pas suffisante pour faire reculer le gouvernement. Pourtant, tout le monde n'est pas convaincu à ce stade. Afin de préparer les AG des jeudi 3 mai et vendredi 4 mai, il peut être utile, après avoir rappelé les principales raisons de penser que la seule façon de gagner, c'est la grève reconductible pour le retrait pur et simple du Pacte Ferroviaire et la recherche de la convergence avec les autres secteurs en lutte, d'examiner les objections faites à cette idée lors de différentes AG et discussions.

Il est nécessaire d'exiger le retrait pur et simple de la réforme

Il y a un accord unanime pour reconnaître que le Pacte ferroviaire est **la pire attaque contre la SNCF et le statut de cheminot.e.s depuis sa création**. La réforme implique en particulier :

- 1- **la perte pure et simple du statut au bout de 15 mois pour les cheminot.e.s transféré.e.s à des entreprises privées concurrentes de la SNCF** qui gagneraient les marchés contre cette dernière ; en cas de refus de transfert, ce serait le licenciement sans même le droit à une indemnité chômage, car on serait considéré comme démissionnaire. Beaucoup de Régions sont dirigées par des exécutifs qui veulent passer à la concurrence.
- 2- **le statut deviendrait le contenu d'un simple accord d'entreprise, constamment révisé à la baisse sous la pression de la concurrence, pour les cheminot.e.s restant à la SNCF**, même si le gouvernement et Pépy assurent le contraire, pour dissuader des collègues d'entrer dans la grève.
- 3- l'ouverture à la concurrence implique **des dizaines de milliers de suppressions d'emplois** avec notamment la volonté de faire rouler les trains sans contrôleur, de réduire le personnel commercial, de diminuer les effectifs des technicentres, etc., comme à France Telecom dont les effectifs ont fondu, passant de 196 000 à 167 000 entre 2005 et 2009 et où 30 000 départs sont encore prévus d'ici 2020, concurrence oblige !
- 4- **Avec la fin du service public, environ 9000 km de lignes seraient fermés au détriment des usagers**, car elles ne sont pas rentables. Mais, habilement, Macron, au lieu d'en endosser la responsabilité, jure ses grands dieux qu'il n'en fera rien, mais transfère le bébé aux Régions, qui n'auront pas les moyens de les maintenir.
- 5- La transformation de la SNCF en société nationale à capitaux publics **prépare sa privatisation, même si le gouvernement jure le contraire**, comme d'autres avant sur EDF-GDF, France Telecom, Air France, ADP, etc.

Dans ces conditions, il est incompréhensible que l'intersyndicale CGT-CFDT-Unsa n'exige pas le retrait du Pacte Ferroviaire et avance seulement des propositions, certes justes dans l'ensemble mais qui n'auraient aucun sens en cas de maintien du Pacte Ferroviaire. **Comment ne pas demander le retrait pur et simple de la pire réforme faite contre les cheminot.e.s et le service public ferroviaire ?** De même, les modalités de grève — la grève « perlée », en fait une succession de grèves de 48h tous les 3 jours — sont très surprenantes. **Comment adopter une modalité de lutte moins dure que la grève reconductible, si l'attaque est la plus dure connue par les cheminot.e.s ?**

La grève reconductible est la seule modalité de lutte permettant de gagner

Pour le gouvernement, il ne s'agit pas simplement de briser le statut des cheminot.e.s, ni d'ouvrir à la concurrence, ni de privatiser la SNCF, ni de fermer des milliers de kilomètres de ligne. Il s'agit d'infliger une défaite à un bastion particulièrement combatif pour démoraliser l'ensemble des travailleurs.ses et s'ouvrir ainsi un boulevard pour la suite de ses « réformes », avec notamment la liquidation des retraites : **il ne cèdera donc que s'il y est acculé**.

Seule une grève reconductible, permettant la convergence des secteurs en lutte, peut y arriver, car, elle seule :

- ✓ **a un impact économique réel**, en perturbant fortement le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.
- ✓ **a un impact politique véritable** : difficile de gouverner un pays où le transport ferroviaire, si important, est paralysé
- ✓ **permet réellement de construire la grève**. En libérant tout le temps les grévistes, elle leur permet d'aller en masse convaincre les non-grévistes : un piquet de grève tenu à 5 collègues ou à 50, voire 100 collègues n'a pas du tout le même impact sur un non-gréviste. En outre, une grève reconductible implique des AG journalières pour décider de quoi faire, comment construire la grève, se lier avec les cheminot.e.s des autres centres. Ces AG attirent en nombre, car il y a des choses à débattre et à décider. Se réunir tous les jours à plusieurs centaines de grévistes, discuter de la stratégie de la lutte, décider d'actions, cela donne la pêche et crée une dynamique.
- ✓ **permet de construire une véritable convergence avec d'autres secteurs en lutte**, comme le sont en ce moment les étudiant.e.s et comme pourraient l'être demain les lycéen.ne.s, enseignant.e.s, collègues de la RATP,...

Réponses à un certain nombre d'objections entendues dans les AG

Objection : Si on obtient le retrait du Pacte Ferroviaire, tout ne sera pas réglé. On ne peut pas se satisfaire du *statu quo*. D'où la nécessité de propositions.

Réponse : Certes, mais si on obtenait le retrait du Pacte Ferroviaire, on aurait obtenu le retrait de la perte/casse du statut, de l'ouverture à la concurrence et de la marche vers la privatisation : ce n'est pas rien. En revanche, sans retrait du Pacte Ferroviaire, toutes les modifications pourraient se faire que dans le cadre du triptyque perte/casse du statut, ouverture à la concurrence, privatisation. Le retrait du Pacte Ferroviaire est donc un préalable incontournable.

Objection : Il ne faut pas minimiser l'impact de la grève perlée. Le Premier Ministre vient d'accepter de recevoir l'intersyndicale le 7 mai, alors qu'au début, il ne voulait pas. C'est la preuve que la grève gêne le gouvernement.

Réponse : a/ Bien sûr, l'impact de la grève n'est pas nul. **Mais la question est de savoir si une telle grève, même prolongée pendant trois mois, peut être suffisante pour forcer le gouvernement à retirer son projet.**

b/ Le fait que le Premier Ministre accepte de recevoir l'intersyndicale ne veut pas dire qu'il va lui céder quoi que ce soit. **Lors de la loi Travail n° 1, au printemps 2016, le Premier Ministre, Valls avait fini par accepter de recevoir Ph. Martinez, le secrétaire général de la CGT, mais il n'avait pas pour autant cédé quoi que ce soit.**

c/ **Cette entrevue est inquiétante.** Selon les *Écho* du 02/04, voici la stratégie de Macron : « *Premièrement, la sidération ; deuxièmement, des portes ouvertes aux syndicats réformistes dans la concertation* ». Déjà en 2016, la CFDT et l'Unsa ont lâché la mobilisation contre des miettes. Or, l'intersyndicale n'exige pas le retrait du Pacte Ferroviaire. Ph. Martinez, secrétaire général de la CGT, a affirmé : « *La grève à la SNCF peut s'arrêter si on trouve enfin des interlocuteurs qui ne font pas semblant de pratiquer le dialogue social* » (Le Progrès, 24/04) ! Et V. Descacq, secrétaire générale adjointe de la CFDT a déclaré que la grève pourrait être levée à condition « *que l'Etat s'engage très clairement sur la reprise de la dette de la SNCF* », ce que veut Macron car c'est la condition de la privatisation et mette « *les employeurs en demeure de négocier* » la convention collective du rail, abandonnant donc la défense du statut (France Info, 01/05).

Objection : La grève reconductible, cela ne marche pas. On l'a bien vu en 2016.

Réponse : Pas du tout. Avant de finir par se décider à appeler à la grève reconductible le 31 mai 2016, la direction de la CGT-Cheminots, suivant l'Unsa et la CFDT, avait appelé à **10 jours de grève de 24h ou 48h entre le 31 mars et le 31 mai**, une sorte de grève « perlée » avant l'heure. L'expérience de 2016 prouve donc **qu'il vaut mieux partir directement en grève reconductible et non épuiser les cheminot.e.s avec 10 jours de grève pour rien**, avant de lancer la reconductible, où chacun commence avec déjà 10 jours de salaire perdus.

Objection : On n'est pas contre le principe de la grève reconductible, mais il faut que le niveau de mobilisation soit suffisant. Alors, à ce moment-là, on y appellera.

Réponse : a/ **Plus on attend pour appeler à la grève reconductible et plus les taux de grévistes se tassent, donc moins les conditions supposées nécessaires à la reconductible sont réunies.** Si on est cohérent avec cet argument, soit on appelle à la reconductible le 1^{er} jour de la grève, là où le taux est le plus fort, soit on n'y appelle jamais !

b/ Mais, en fait, il n'est pas vrai qu'il faille attendre d'avoir 90% de grévistes pour appeler à la reconductible. La grève reconductible suppose certes une forte détermination et un taux très significatif de grévistes au départ, mais c'est **une méthode de lutte dynamique**, qui est capable de se renforcer au fur et à mesure.

c/ **Enfin, il ne faut pas négliger la liaison avec les autres secteurs** : en 2016, lors de la lutte contre la loi Travail, le retard à l'allumage a été une erreur décisive, qui a conduit à isoler la grève à la SNCF, lancée le 31 mai, sous prétexte de la faire au moment de l'Euro. La jeunesse était dans la rue dès le 9 mars ; la CGT avait appelé à une mobilisation interprofessionnelle le 31 mars, largement suivie ; puis les raffineurs sont entrés dans la danse. C'était le moment d'y aller tous ensemble et non les uns après les autres. Il ne faut pas reproduire la même erreur.

Objection : Si quelqu'un a le bouton de la grève générale, j'appuierai dessus avec plaisir. Mais il n'existe pas !

Réponse : Certes, 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. Or, même le secrétaire général de la CFDT-Cheminots, D.Aubert, a déclaré : « *Nous avons été les premiers à proposer une grève reconductible. Ensuite, nous avons joué l'unité syndicale (...)* » (*l'Humanité* du 03/04/2018). Alors pourquoi attendre ?

En outre, la CGT, FO, Solidaires, la FSU,... pourraient construire une plateforme unificatrice et **essayer de mobiliser ensemble tous les secteurs**. Ce ne serait peut-être pas encore la grève générale, mais cela pourrait contribuer à une extension et à une généralisation des mobilisations mettant en difficulté le gouvernement.

Objection : Peut-être, mais il faut préserver l'unité syndicale, en particulier à la SNCF. Or, il n'y avait pas d'accord entre toutes les fédérations pour exiger le retrait du Pacte Ferroviaire, ni pour une grève reconductible.

Réponse : L'unité syndicale est préférable, mais **à condition qu'elle ne soit pas une simple unité de façade et se fasse sur les revendications pouvant unir tou.te.s les cheminot.e.s**. Sinon, cela peut même être contreproductif.

L'exemple de 2016 montre qu'une unité de façade avec la CFDT et l'Unsa peut être plus un obstacle qu'un point d'appui : elles ont brisé la dynamique de la reconductible en abandonnant le mouvement pour des miettes.

Aujourd'hui, l'exigence du retrait du Pacte Ferroviaire est incontournable. Mais « l'unité » de l'intersyndicale ne se fait pas sur cette base, au risque d'avoir une très mauvaise surprise aux premiers « reculs » apparents du gouvernement. Il vaut mieux poser le problème, car il est possible de convaincre de cela tou.te.s les cheminot.e.s., quel que soit leur syndicat. Plusieurs AG ont d'ailleurs adopté ce mot d'ordre qui doit devenir celui de la lutte.

Enfin, **la grève du 22 mars 2018, appelée seulement par Sud-Rail, est l'une de celle qui a vu le plus grand nombre de grévistes, tous services confondus, plus de 35 % à 10h**, contre 33,9% le 3 avril et 36,1% le 14 avril.

Objection : Soit, mais il faut être réaliste. Les cheminot.e.s n'auraient pas pu suivre une reconductible longtemps, donc le choix de la perlée reste le meilleur. On voit bien qu'on a ainsi dans la durée un haut niveau de mobilisation.

Réponse : **Faire grève 12 jours sur un mois ou faire 12 jours de grève à la suite, ça coûte le même prix**. Si la grève perlée s'étend jusqu'à fin juin, cela fera 36 jours de grève au compteur. S'il est possible de maintenir un « haut niveau de mobilisation » jusqu'à fin juin, il aurait été possible de faire une grève reconductible avec un niveau de mobilisation comparable pendant 36 jours ! **Le coût de la grève est un faux argument contre la reconductible**.

En revanche, 12 jours de grève reconductible ont beaucoup plus d'impact. En effet, les conducteurs des Pool Fac, et les instructeurs ou les cadres qui remplacent les grévistes doivent prendre des repos au bout de 5 jours. Le niveau de désorganisation du trafic fait donc un saut à partir du 6^e jour de grève. Et 36 jours de grève reconductible aurait mis le gouvernement en très grande difficulté, et même 24 jours de grève reconductible le feront trembler.

Objection : Certes, le coût global de la grève ne change pas mais la grève reconductible implique les cheminot.e.s se retrouvent avec des paies à 0 euro, alors que la perlée permet de maintenir environ 2/3 du salaire sur le mois. C'est donc plus supportable pour les collègues et cela explique le maintien de taux de grévistes élevé.

Réponse : a/ Certes, le risque de paye à 0 euro en cas de reconductible existe. Mais, tout d'abord il y a peu de chances qu'il se réalise durant le premier mois, car **les payes sont arrêtées le 16^e jour du mois précédent** : pour une grève reconductible commencée le 03/04/2018, un.e cheminot.e perdrait au maximum 13 jours sur sa paye de fin avril. En outre, pour étaler les effets des retenues sur salaire, on peut puiser dans son épargne ou bien solliciter la solidarité de la famille/des amis ou souscrire un crédit court pour payer les dépenses du mois de la paye à 0 euro. **Toute la question est de savoir si l'enjeu de la grève en vaut le coup : vu la gravité du Pacte Ferroviaire et la gravité d'une défaite sur ce point pour nous, il est possible d'en convaincre la majorité des collègues**.

b/ En outre, **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** gagnant en moyenne 2100 euros net, soit 28 millions d'euros. C'est assez peu si on considère le nombre d'adhérent.e.s de ces organisations : pour réunir cette somme, il suffirait que **chaque adhérent.e.s verse entre 13 euros** (si on inclut la CFDT et l'Unsa) **et 28 euros** (CGT, FO, Solidaires et la FSU). Et c'est sans compter les nombreux.ses autres personnes solidaires de la lutte des cheminot.e.s. **La question n'est pas technique, mais « politique » : y a-t-il la détermination à tout faire pour mettre en échec l'offensive sans précédent de Macron contre la SNCF, le statut des cheminot.e.s et plus généralement l'ensemble des services publics, des conquêtes sociales et des salarié.e.s. ?**

c/ Bien sûr, cela serait plus simple si les directions des syndicats s'étaient organisées pour **constituer de grosses caisses de grève à l'avance**, comme l'a fait la très droitière CFDT, qui a une réserve de 125 millions d'euros.

Si on pose d'abord la question de **la stratégie pour gagner, on peut trouver les moyens de la rendre possible**. Au lieu de compter dès le début les jours de salaire que l'on va perdre, comme si on partait battus d'avance.

Pour la démocratie dans les AG

Les AG se sont rapidement vidées en région parisienne, car le calendrier fixé à l'avance tend à les priver d'un véritable pouvoir de décision. En outre, elles tendent trop à se réduire à des meetings où on doit écouter les discours des responsables syndicaux. Lorsque des cheminot.e.s de base s'expriment, parfois, les responsables syndicaux ne répondent même pas. Au moment des votes, certaines propositions faites par la base sont « oubliées ». Pour que les AG retrouvent tout leur intérêt, il faudrait entrer dans un mouvement reconductible. Mais avant même cela, si les AG étaient pleinement démocratiques, plus de grévistes seraient motivé.e.s pour y venir. Mais comment le garantir ?

- ✓ **Élire, en début d'AG, un bureau de l'AG** chargé de répartir la parole, de noter les propositions et de toutes les soumettre au vote en fin d'AG, puis de faire un compte-rendu envoyés à tous et aux autres gares/centres, d'exécuter les décisions (rédaction d'un tract, caisse de grève locale, organisation d'une manifestation, d'un blocage,...) ; ne pas réélire un bureau qui n'aurait pas bien rempli sa fonction.
- ✓ **Ne pas hésiter à insister pour que sa proposition soit soumise au vote**, si elle a été « oubliée ». Une position adoptée par une AG n'a pas le même poids auprès des autres AG qu'une idée applaudie par beaucoup.

Quel rôle pour l'inter-gares en Région parisienne ?

Les inter-gares du 23 avril et du 03 mai ont été un succès, réunissant de 125 à 150 cheminot.e.s. de nombreux centres : gare Saint-Lazare, de l'Est, du Nord, d'Austerlitz, de Lyon, Mantes, Achères, gare et Noisy, Juvisy, le Bourget, technicentre du Landy et de Châtillon, avec des syndiqué.e.s Sud-Rail, CGT, FO et des non syndiqué.e.s.

La réunion a regonflé les grévistes, leur a donné la pêche et des arguments pour les AG du lendemain et a contribué à des actions réussies (manifestation dans les gares du Nord et de l'Est, le blocage de Géodis à Gennevilliers,...).

Elle a prouvé qu'il n'est pas incompatible de tenir le matin les AG de gare, puis l'après-midi une AG inter-gares.

Cependant, l'inter-gares de la Région Parisienne pourrait jouer un rôle encore bien plus important pour déborder le cadre fixé par l'intersyndicale. Or, c'est une nécessité, car ce cadre ne peut pas conduire à la victoire. Comment ?

Pour massifier l'inter-gares

1/ Il faudrait **que les AG de gare/centre débattent de l'utilité d'une AG inter-gare et se prononcent par vote** pour appeler le maximum de cheminot.e.s à y participer et demander aux syndicats de gare/région d'y appeler eux aussi. Cela contribuerait à massifier l'AG inter-gares et par là à lui donner plus de légitimité.

2/ Lorsqu'on demande un appel à la grève reconductible, on répond que cette proposition est minoritaire et que cela n'a pas de sens de le décider dans une seule gare. Mais pour cette raison, il n'est possible de savoir **si la grève reconductible est voulue par une frange significative des cheminot.e.s, qu'en brisant l'isolement gare par gare** et en réunissant la plus grosse AG inter-gares possible. Comme l'ont fait les enseignant.e.s en Région Parisienne en 1998, en 2003 et 2009, les étudiant.e.s contre le CPE en 2006,...ou encore les cheminot.e.s à l'hiver 1986-87.

Pour accroître l'influence de l'inter-gares dans la lutte

3/ Certes, l'inter-gares ne peut pas décider à la place des AG locales. Mais elle peut **proposer une orientation à porter dans toutes les AG locales**. Si elle le faisait, elle augmenterait beaucoup son influence sur la grève. **Tant qu'elle ne le fait pas, les directions syndicales gardent la main**. Or, vu l'orientation de l'intersyndicale et les hésitations de certain.e.s responsables de Sud-Rail à défendre leurs positions, c'est une impasse.

4/ **L'inter-gares pourrait proposer les choses suivantes et les soumettre à toutes les AG de gare/centre :**

- ✓ l'adoption d'une **plateforme commune** de revendications par toutes les gares/centres de Région Parisienne, visant à l'articulation des revendications propres aux cheminot.e.s avec celles des autres secteurs ;
- ✓ **un matériel commun, fait par un comité élu de l'AG inter-gare**, pour tou.te.s collègues afin de les convaincre de la grève sur cette base (comme le font les AG IDF des établissements chez les profs, lors des grandes grèves)
- ✓ proposer **des actions communes à tou.te.s les cheminot.e.s de la Région Parisienne, en les articulant avec celle des autres secteurs**. Car même si ces actions ne peuvent pas par elles-mêmes permettre de gagner, elles sont nécessaires pour rythmer la grève, lui faire gagner en visibilité et en popularité, et par là favoriser son extension.
- ✓ **l'appel à la grève reconductible à partir d'une date donnée, la même partout, par exemple le 9 mai**, surlendemain de la rencontre entre l'intersyndicale et Édouard Philippe, qui en ne lâchant rien ou des miettes après un mois de lutte pourrait mettre en colère les cheminot.e.s, **ou le 14 mai, annoncé par les OS comme une « journée sans cheminots »**. Cela suppose que les plus déterminé.e.s sur les gares organisent des piquets et des tournées massives pour réussir à réunir de grosses AG, condition indispensable pour voter la grève reconductible de façon significative.

Il est grand temps d'unir dans la lutte les forces des 13 000 cheminot.e.s qui se réunissent dans l'une des 102 AG, afin qu'ils/elles puissent entraîner d'abord les 40 000 grévistes réguliers, puis tous les collègues dans cette bataille décisive. **Oui, ayons confiance dans nos forces : il est possible d'infliger une défaite à Macron et Pépy !**

Si vous partagez les principales idées de ce texte et voulez coordonner les interventions en ce sens
écrivez à : cheminotspourlareconductible@gmail.com