

SNCF : BILAN DE L'ÉCHEC D'UNE GRÈVE CONSERVATRICE

Un bilan nécessaire pour les luttes à venir

Le gouvernement français commande, le 19 septembre 2017, un audit sur la situation industrielle de la SNCF. Il s'agit du rapport Spinetta qui est présenté le 15 février 2018. L'objectif du gouvernement est d'accroître l'efficacité de la SNCF et d'assurer la rentabilité de l'entreprise. En clair, aligner au mieux sa structure de coûts sur les standards européens, dégager plus de profits, restructurer sa dette imposante et rendre plus flexible la force de travail au sein de l'entreprise.

En réaction à cette attaque patronale d'envergure, les syndicats appellent à un mouvement de grève à partir du 3 avril 2018 qui s'étendra jusqu'au 28 juin de la même année.

Faire le bilan de la grève à la SNCF implique de comprendre l'entreprise et sa nouvelle organisation productive patiemment mise en place depuis 20 ans. Une réorganisation qui s'était imposée pour faire oublier le souvenir de la grève de novembre-décembre 1995. Le remodelage de l'entreprise a rompu l'unité fonctionnelle de la SNCF en l'éclatant en trois ÉPIC (établissements publics à caractère industriel et commercial) : un ÉPIC SNCF, qui prend en charge le pilotage global du groupe ; un ÉPIC SNCF Réseau, qui gère, exploite et développe le réseau ferré français ; un ÉPIC SNCF Mobilités, pour le transport de voyageurs et de marchandises¹. Sans compter l'appel grandissant à la sous-traitance.

La restructuration Macron en synthèse

La dernière « réforme » parachève le processus de restructuration de la SNCF. Selon le gouvernement, il s'agissait :

- d'ouvrir le transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence, gage d'internationalisation de l'entreprise. L'ouverture du marché hexagonal permet ainsi à la SNCF de renforcer à peu de frais sa présence à l'étranger au nom d'un marché européen intégré. Le fret français est déjà formellement ouvert depuis 2003, réellement depuis 2006... mais la SNCF détient encore 75 % des parts de ce marché ;
- de mettre davantage à contribution les collectivités territoriales pour le financement des lignes secondaires. La SNCF veut se concentrer sur ses activités les plus rentables, se désengager des moins profitables ou accroître les montants de leurs subventions publiques ;
- d'étouffer plus rapidement le statut en arrêtant les embauches encadrées par celui-ci, à compter de 2020. Ce processus, calqué sur celui qui a réussi chez France Télécom dans les années 1990, est en marche depuis plusieurs années car, juste avant ladite « réforme », 10 % du personnel était privé de ces garanties (50 % pour les salariés du Groupe, c'est-à-dire de la holding de tête de la SNCF). La SNCF veut adapter les conditions de travail de ses salariés afin que ceux-ci soient plus productifs de nouvelle valeur, de nouveau capital. Pouvoir adapter la main-d'œuvre et l'appareil productif en fonction des besoins du marché, tel est donc l'objectif central de la réforme, auquel est subordonné le maintien ou pas du statut.

Édouard Philippe, le Premier ministre, a indiqué le 26 février que « faire rouler un train coûtait 30 % plus cher en France qu'ailleurs ». Pour le gouvernement, le statut est un frein : « La hausse mécanique des salaires liée au statut fait évoluer notre masse salariale en moyenne annuelle de 2,4 % contre 2 % pour les entreprises de transports et 1,5 % pour les grandes entreprises », confiait à *La Croix*, début 2018, un cadre supérieur de la SNCF².

¹ cf. <https://www.sncf.com/sncv1/fr/portrait-du-groupe/un-groupe-de-service>

² Voir : <https://www.la-croix.com/Economie/France/SNCF-dit-statut-cheminots-2018-02-27-1200916967>

Des cheminots en repli depuis 2003

Les réorganisations successives de l'organisation productive, depuis 1995, ont entraîné une modification sensible des comportements ouvriers en raison d'une plus grande individualisation de la relation au travail et de la fragmentation accrue des relations sociales dans l'entreprise. Ces comportements modifiés, souvent contradictoires eu égard au commandement d'entreprise, ne favorisent pas forcément la participation à la grève.

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 de sorte qu'il n'en reste plus qu'un impalpable objet de culte. 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 anciens, et surtout les défaites successives de 2003, 2010, 2014 et 2016 dont aucun bilan sérieux n'a été tiré par les cheminots eux-mêmes, n'annonçaient rien de bon pour cette grève contre la réforme de 2018³.

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, permettant 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 concocté son plan pour pallier les effets de la grève. Un plan qui ne comprenait pas seulement le remplacement des conducteurs grévistes par des membres du « pool FAC »⁴ ou de cadres réservistes, mais aussi la mobilisation massive de gilets rouges⁵ pour le contact avec les voyageurs.

Plus généralement, la SNCF a été capable de répondre de façon centralisée aux blocages locaux en mobilisant des cadres et une maîtrise favorables à la « réforme ». N'oublions pas que si environ 58 % des salariés, lors du référendum syndical du 14 mai, se sont prononcés contre la « réforme », une large proportion d'entre eux n'ont pas fait grève pour autant⁶. De toute façon, un vote ne remplace jamais la force de la grève ; et, quand la grève est faible, il ne fait qu'empirer les choses.

Le statut, c'est quoi ?

Créé en avril 1920, au moment des grèves de 1919-1920⁷, à l'initiative d'Albert Claveille⁸ pour remercier les cheminots de leur contribution à l'effort de guerre, il étend aux compagnies privées ce qui existe pour les chemins de fer de l'État, depuis août 1912. Remplacé, à la création de la SNCF en 1938, par une convention collective, il sera réintroduit en 1950. Sur les 140 000 salariés actuels de la SNCF, 90 % sont couverts par le statut. Ceux qui sont embauchés alors qu'ils ont moins de 30 ans sont employés sous statut tandis que les plus âgés sont recrutés comme contractuels.

Qu'est-ce que le statut ? Rappelons d'abord qu'il est fixé par décret-loi et ne peut être modifié ou supprimé que par un autre décret-loi. Ce statut, grosses mailles, donne aux cheminots :

- une garantie d'emploi à vie (sauf démission, retraite ou révocation) ;

³ Pour des récits détaillés de la grève, voir le document de travail n°11 « *Chroniques d'une défaite : la grève SNCF (avril-juin 2018)* » Voir : https://mouvement-communiste.com/documents/MC/WorkDocuments/Couv%20DT11%20%20Chroniques%20SNCF%20FR_vF%201er.pdf

⁴ Le pool facultatif, créé en 2008, est composé de conducteurs bénéficiant de salaires plus élevés et de primes supplémentaires lorsqu'ils remplacent, au pied levé, d'autres conducteurs, surtout lorsque ces derniers sont grévistes, sur toutes les lignes du réseau Île-de-France.

⁵ Au moment de la grève, les gilets rouges étaient des salariés de la filiale SNCF Itiremia (depuis, Itiremia a été vendue à Samsic) dont l'effectif peut monter, en période de pointe (vacances et grèves), jusqu'à 6 000 personnes en charge d'informer les voyageurs. Ils servent en l'occurrence à contrer la grève des commerciaux. Ils étaient aussi, localement, renforcés et dirigés par des cadres non-grévistes.

⁶ Et on peut raisonnablement supputer que ce qui a retenu 39 % du personnel de glisser un bulletin dans l'urne ne tenait pas uniquement du rejet du vote mais, pour beaucoup, de l'indifférence, voire, pour certains, de l'adhésion au Pacte ferroviaire.

⁷ Celle de mai 1920 se termina par une défaite et la révocation de 15 000 cheminots (sur 462 000, en février 1920).

⁸ Albert Claveille (1865-1921) ingénieur des Ponts et Chaussées, ministre des Travaux publics et des Transports (1917-1920).

- une progression de carrière à l'ancienneté garantie par une grille à échelons (pour les sédentaires exécutants : 15, pour les sédentaires maîtrise : 7, pour les sédentaires cadres : 11 ; pour les agents de conduite : 14) ;
- un âge de départ minimum en retraite meilleur que dans le régime général. Mais le nombre d'années pour toucher le taux plein a été aligné sur le privé. Un cheminot sédentaire peut partir à la retraite entre 55 et 57 ans, et un « roulant » entre 50 et 52 ans. En raison de plusieurs « ajustements », d'ici à 2024, l'âge légal de départ à la retraite sera de 57 ans pour les sédentaires et de 52 ans pour les conducteurs ;
- 28 jours de congé par an et, pour les conducteurs et les contrôleurs, jusqu'à 22 jours de RTT s'ils dépassent les 7 heures de travail par jour ;
- une mutuelle de santé plus généreuse que dans le privé. La caisse de prévoyance associée au statut permet de bénéficier de soins gratuits auprès de médecins référents sans avance de frais ;
- le statut contient aussi des contraintes de service et de salaire qui en font, pour les syndicalistes, un équilibre entre « les droits et les devoirs » du métier de cheminot ;
- des billets gratuits ou à prix très réduits pour les cheminots et leurs familles (10 % du prix du billet pour les membres de la famille). Cette politique tarifaire entraîne des frais pour l'entreprise d'une centaine de millions d'euros par an selon la Cour des comptes ;
- l'accès à plusieurs dizaines de milliers de logements sociaux.

« *Le statut à la SNCF est particulièrement rigide. Or, le monde change, la SNCF doit changer aussi.* » Édouard Philippe, Premier ministre.⁹

« *Le statu quo n'est pas possible.* » Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports.¹⁰

« *Je ne serai pas le patron de la CGT Cheminots qui enterrera le statut.* » Laurent Brun, secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots.¹¹

« *Le statut n'est pas du tout un frein aux conditions économiques du ferroviaire.* » Roger Dillenseger, secrétaire général de l'UNSA Ferroviaire.¹²

Une grève en défense... de l'entreprise SNCF

Pour en revenir à la grève, tout bilan se doit de commencer par reconnaître que sur ses objectifs, celle-ci a été une défaite en rase campagne. Sans ce constat, on préparerait des défaites futures. Les grévistes ont fait de la défense farouche du statut de cheminot le cœur de leur combat. Ils ont assimilé la réforme Macron au démantèlement de l'entreprise nationalisée et à la privatisation pure et simple du transport ferroviaire français. Or, la restructuration en cours n'implique pas la privatisation de la SNCF et encore moins du transport ferroviaire hexagonal. Seules les lignes ferroviaires secondaires les moins rentables sont désormais susceptibles d'être opérées par des entreprises privées. Le transfert de fractions de travailleurs de la SNCF à ces entreprises privées ne remet pas en cause leur statut. En revanche, ce qui va changer, et beaucoup, est la relation contractuelle aux nouveaux employeurs. Ces derniers pourront en effet décider plus librement des horaires, des tâches et, *in fine*, du maintien de l'emploi. Aussi, tout refus de transfert de la SNCF à un autre opérateur pourrait entraîner le licenciement du salarié.

⁹ Le 26 février 2018 (voir : https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/sncf/reforme-de-la-sncf-le-statut-de-cheminot-ce-nest-pas-le-probleme-numero-un-a-regler_2631544.html).

¹⁰ Le 17 février 2018 (voir : <https://www.lejdd.fr/politique/elisabeth-borne-sur-la-sncf-le-statu-quo-nest-pas-possible-3577457>).

¹¹ Le 16 février 2018 (voir : <http://www.leparisien.fr/economie/sncf-je-ne-serai-pas-le-patron-de-la-cgt-cheminots-qui-enterrera-le-statut-16-02-2018-7562463.php>).

¹² Le 26 février 2018 (voir : <http://www.europe1.fr/societe/reforme-de-la-sncf-le-premier-ministre-met-la-pression-sur-les-cheminots-et-cest-intolérable-3585134>).

Contre ces attaques, à aucun moment, les AG n'ont placé à l'ordre du jour un autre plan de bataille centré sur des augmentations uniformes de salaires, l'intégration des primes dans le salaire, le maintien du poste de travail (et du statut) pour tout salarié qui n'accepterait pas le transfert à une entreprise tierce, l'extension du statut à l'ensemble des travailleurs de la SNCF et plus largement aux 40 000/50 000 travailleurs des entreprises sous-traitantes. Quelques rares voix se sont levées dans les AG pour proposer un chemin différent mais les fédérations syndicales unies ont fait la sourde oreille. À aucun moment, les grévistes n'ont entrepris des initiatives réelles pour élargir le front de la lutte par l'intégration des revendications des travailleurs les plus humbles, les moins bien payés, les plus précaires, à l'intérieur et à l'extérieur de la SNCF. Partout, la plupart des grévistes ont fait allégeance à leur entreprise, se limitant à critiquer la direction et le gouvernement. Partout, ils se sont érigés en champions de la défense de la SNCF contre la « *casse libérale macronienne* ». Le patriotisme d'entreprise s'est affirmé dans toutes les AG, porté par les syndicalistes zélés et préoccupés de défendre leurs prérogatives consacrées par la loi. Dans ce contexte, le sabotage syndical a eu la partie facile.

Les syndicats, tous confondus, n'avaient qu'un but : celui de se servir de la grève pour montrer leur utilité, quel que soit leur registre habituel dans la partition de la cogestion de la SNCF. Leur finalité était de négocier en meilleure posture avec la direction et le gouvernement leur représentativité, sur fond des ordonnances de 2017, qui font passer la délégation syndicale globale de 6 500 à 900 élus et/ou nommés¹³. Le sabotage syndical de la grève a commencé avant même le début des hostilités. Un sabotage idéologique qui a soumis la grève à l'objectif général de la défense de la SNCF et de l'État.

Les syndicats se proposent en actionnaires de référence de la SNCF

Unis dans le rejet de la restructuration pour des mauvaises raisons, les syndicats se sont répartis les rôles selon leur habitude. D'un côté, les syndicats prétendent contestataires (CGT Cheminots et SUD-Rail) aux propos vengeurs et multipliant les rodomontades. De l'autre, les dits syndicats réformistes (UNSA et CFDT), concentrés dès le début sur le travail d'aménagement de la restructuration de la SNCF de concert avec le gouvernement. Cette division du travail a permis que les uns et les autres se sortent de la fin du conflit sans trop de pertes d'effectifs et de voix aux élections professionnelles de novembre 2018. La CFDT et l'UNSA appelant à la reprise du travail par réalisme contre l'aventure, la CGT et SUD dénonçant les traîtres dont l'abandon de la lutte les obligeait à mettre *de facto* un terme à la grève.¹⁴ Voici un aperçu de leurs positions respectives.

La CGT en défenseur patriotique de la SNCF

Dans un document fort de 46 pages, « Ensemble pour le fer »¹⁵, publié le 7 mars 2018, la fédération CGT des cheminots expose sa lecture de la situation et ses propositions. Pour elle, la SNCF ne serait pas une entreprise comme une autre. Le transport ferroviaire devrait assurer le droit de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité. Son importance est telle qu'à l'instar des autres services publics, il ne devrait pas être soumis à des impératifs de rentabilité. La CGT découvre l'écologie en clamant que le transport ferroviaire est plus respectueux de l'environnement et plus sûr que la route. En championne de l'économie française, la CGT prétend que le transport ferroviaire soutient une industrie ferroviaire nationale exportatrice.

Pour la CGT, seule la puissance publique, l'État, peut soutenir le transport ferroviaire. Pour le relancer, il faudrait donc rétablir la tarification unique, rouvrir les gares et les lignes fermées et y employer des salariés à statut. La CGT plaide pour le « *monopole naturel* » de la SNCF. La multiplication des

¹³ Compte tenu de l'organisation en trois ÉPIC, il y avait 21 CE, 300 DP et 600 CSHT. Ils ne sont plus que 33 CSE. Voir : https://www.lesechos.fr/26/11/2017/lesechos.fr/030928144544_cure-d-austerite-syndicale-en-vue-a-la-sncf.htm

¹⁴ Pour en savoir plus sur notre position sur les syndicats, lire la lettre n°11 « Syndicats et lutte politique » (disponible sur notre site : <https://mouvement-communiste.com/documents/MC/Letters/LTMC0311.pdf>).

¹⁵ C'est un groupe de dix personnes, dont deux « experts ferroviaires » (Marc Thiberville, élu PCF de Villeneuve-Saint-Georges et vice-président du Val-de-Marne en charge des transports, et Hervé Gomet, élu du CCGPF, responsable CGT Cheminots Nord-Pas-de-Calais, secrétaire général de l'Union interfédérale des transports CGT) qui ont rédigé le rapport.

acteurs, entraînée par l'ouverture à la concurrence, complexifierait la production ferroviaire qui n'est pas assimilable à une activité commerciale ordinaire. L'unicité du système serait indispensable. La CGT admet qu'il est utile de connaître les coûts par activité, par exemple, pour les différents transports des voyageurs (TGV, Intercités, trains de banlieues, TER), mais ils devraient tous être regroupés dans l'activité voyageurs.

Reste à résoudre la complexe question du financement du système ferroviaire. Le rapport concède que la SNCF ne peut s'autofinancer toute seule. C'est à l'État de reprendre la dette dont il est responsable. Selon la fédération, pour financer le transport ferroviaire, il faudrait renationaliser les sociétés d'autoroutes, taxer les transports routiers, capter une partie des taxes sur l'énergie (TICPE), faire payer les grosses entreprises utilisatrices du fer, créer un pôle financier public et faire appel à l'épargne populaire (sur le modèle du Livret A pour la construction d'habitats populaires).

La performance globale du ferroviaire, notamment la sécurité, serait « *structurante pour la vie économique et sociale de la nation* ». En conclusion, la CGT veut redonner à l'État « *son pouvoir de gouvernance qu'il aurait toujours dû avoir* ». Au passage, face aux problèmes de la sous-traitance, le rapport plaide pour un retour à la défense du « *métier* » ; il précise : « *Avec la rentabilité financière comme finalité, elle conduit à l'éclatement des métiers et à la polyvalence* ». Pas un mot sur les salariés sous-traitants, qu'ils appartiennent aux filiales du groupe SNCF ou à des entreprises privées.

SUD-Rail pour le renforcement de l'État-actionnaire

À la différence de la CGT, SUD-Rail n'a pas présenté de contre-plan. En revanche, dans sa *Lettre économique* (n° 57 de mars 2018), la fédération SUD-Rail, sous le titre « *La dette : déficit d'exploitation ou déficit d'explications ?* », se focalise sur celle-ci tout en répondant aux propositions du rapport Spinetta. Dette, donc, qui serait la conséquence directe des investissements réalisés depuis 1945 par la seule SNCF. Un véritable scandale à les lire car le transport ferroviaire est « *essentiel pour le pays* ». Aussi, la fin du statut d'ÉPIC et la transformation en SA rendraient plus difficile l'accès à l'emprunt, les critères étant plus restrictifs¹⁶. Ce serait donc à l'État de payer pour la modernisation du transport ferroviaire français. Selon SUD-Rail, « *le Pacte ferroviaire d'Édouard Philippe, c'est un transfert aux régions des infrastructures, ce qui va entraîner d'immenses inégalités territoriales, une dérégulation tarifaire et des fermetures de lignes en masse* ». Ainsi, en bon syndicat jacobin, SUD-Rail milite pour l'accroissement du rôle de l'État central contre les collectivités territoriales.

UNSA et CFDT appellent à leur tour l'État à effacer la dette

Pour UNSA Ferroviaire, la dette de 50 milliards d'euros n'est pas celle des cheminots mais celle de l'État. Le syndicat pointe la nécessité d'offrir des tarifs abordables aux usagers. L'ouverture à la concurrence ne pourrait que dégrader la condition des travailleurs du secteur. Et baisser la qualité du service. Le syndicat est favorable à la liberté tarifaire, bénéfique aux investissements. Pour le fret, l'UNSA regrette l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes ainsi que l'« *abandon de l'écotaxe* ». Le syndicat est favorable à des péages d'infrastructure équitables et transparents.

Quant à la CFDT, à laquelle la FGAAC (syndicat de conducteurs de train) est maintenant rattachée, elle participe au mouvement de grève dans le cadre des négociations de garantie de l'emploi, des modalités de transferts de poste de la SNCF à des entreprises concurrentes et du cadre des conditions de travail en général. Comme la CGT, la CFDT veut un transfert basé sur le volontariat, à l'image de ce qui s'est fait avec les conducteurs des TGV Eurostar. Et en matière de dette, l'objectif est le même que pour ses concurrents syndicaux : appeler l'État à un rôle d'actionnaire plus puissant et plus actif en payant les créances qui pèsent sur le bilan de la SNCF.

¹⁶ Voir, par exemple : <http://mdcue.u-paris2.fr/la-garantie-illimitée-des-epic-vers-la-fin-dun-privilege/>

Et : https://www.lesechos.fr/06/02/2018/lesechos.fr/0301258062723_le-scenario-d-une-transformation-de-la-sncf-en-societe-anonyme-ressurgit.htm

Une plate-forme syndicale en soutien de l'État, de la SNCF et de leur rôle contractuel

Finalement, le 22 mars, les syndicats ont proposé une plateforme en huit points, sous le titre « Une SNCF efficace, des cheminots fiers de leur travail, c'est possible ! »¹⁷ :

1. reprise de la dette de la SNCF par l'État ;
2. relance du fret ;
3. conservation du statut juridique de la SNCF (ÉPIC) 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* » ;
8. amélioration de la convention collective de branche.

Du point de vue général, cette courte plateforme de deux pages demande d'annuler les 20 ans de transformation de la SNCF et d'en refaire une entreprise nationalisée à l'ancienne, donc que l'État remette en permanence la main à la poche pour combler la dette, les déficits présents et à venir. Bien sûr, ce programme maximum ne contient aucun moyen concret pour le réaliser. Pour les syndicats, il n'y a qu'un remède : appeler l'État à l'aide pour revenir à « l'avant » toujours paré de propriétés merveilleuses, à ce bon temps où les syndicats participaient activement (et surtout la CGT hégémonique) à la cogestion de l'entreprise.

Du point de vue de la condition des cheminots, il est clairement écrit qu'il y aura toujours des statutaires et des contractuels, car « *Le statut doit être confirmé comme la règle, y compris pour les futures embauches. Il doit être amélioré ainsi que les droits des contractuels.* » De plus, il n'est pas question des travailleurs de la sous-traitance. Enfin, si les salaires doivent subir « *une véritable augmentation* », il n'y a rien sur le système de primes qui doit donc rester tel quel.

Mais ces vaillants défenseurs du retour de la SNCF, dans le giron de l'État, ne protestent pas¹⁸ quand, par exemple, Keolis, filiale de la SNCF¹⁹ exploitant de réseaux de transport sur route et sur rail, reprend pour quinze ans à la *Deutsche Bahn*, le réseau *Teutoburger-Wald-Netz* (TWN), en Rhénanie-du-Nord-Westphalie.²⁰ Misère du nationalisme économique dans lequel se vautrent les syndicats français.

Les élections professionnelles de novembre 2018 : rien à signaler

Depuis, les élections des délégués aux 33 CSE (comités sociaux et économiques) ont eu lieu et les résultats ont été proclamés le 22 novembre. Il y a eu 101 211 votants sur 151 746 inscrits. Le taux de participation continue de baisser (80 % en 2004, 68,65 % en 2015) pour atteindre 66,70 %, dont 60,35 % pour l'exécution. Les résultats montrent une grande stabilité des poids respectifs des différents syndicats et toujours moins de mobilisation, particulièrement au collège de l'exécution.

¹⁷ http://syndicollectif.fr/wp-content/uploads/2018/03/20180322_communique_unitaire_sncf_efficace.pdf

¹⁸ Ou seulement quand Keolis emporte un marché sur la SNCF, comme dans le cas de la ligne de Tram-Train T11.

Voir : http://www.cheminotcgt.fr/espace_presse_accueil/la-sncf-championne-de-la-privatisation-et-du-dumping-social/

¹⁹ Keolis est une filiale de la SNCF (70 %) et de la Caisse de dépôt et placement du Québec (30 %). Voir : <https://www.keolis.com>.

²⁰ Voir : <http://www.mobilicites.com/011-6695-Keolis-demarre-l-exploitation-de-deux-reseaux-ferroviaires-en-Allemagne-et-aux-Pays-Bas.html>

	CGT	UNSA	SUD-Rail	CFDT	FO	CFTC	CFE-CGC
2018	34,02	23,96	17,28	14,30	7,63	0,03	2,78
2015	34,33	23,86	16,83	15,15	9,16	0,68	_____

Résultats en %

Sources : communiqués SNCF (servicedepresse@sncf.fr).

La CGT continue son érosion lente, compensée par l'appréciation lente de SUD-Rail ; de même, pour la CFDT et l'UNSA. Enfin, FO, déjà non représentative, continue sa décroissance. Donc, finalement, la grève n'a pas eu d'influence notable sur ces résultats. Bien sûr, il y a des contrastes entre les différents centres et régions²¹, mais au niveau national, parmi les quatre syndicats représentatifs, CGT et SUD-Rail obtiennent après péréquation (conséquence de la loi Travail de 2016), respectivement 37,99 et 19,29 % des suffrages, soit plus de 57 %. Ils sont ainsi en mesure de bloquer tout accord collectif.

Pas d'autonomie ouvrière sans critique de la défense des « services publics »

L'incompréhension de la nature des « services publics » et de leur contenu obscurcit la conscience des salariés sur ce qui les enchaîne à leur employeur ; d'autant que bon nombre de grévistes sont attachés à ce service public et à sa défense. Qu'est-ce donc qu'un service public ?

« Au sens matériel, une activité d'intérêt général, assurée sous le contrôle de la puissance publique, par un organisme (public ou privé) bénéficiant de prérogatives lui permettant d'en assurer la mission et les obligations (continuité, égalité, mutabilité) et relevant de ce fait d'un régime juridique spécifique (en France : le droit administratif). »²²

Nous ne partageons pas, bien entendu, cette conception d'« intérêt général ». En effet, comme Marx et Engels, nous pensons que :

« Par ailleurs le combat pratique de ces intérêts particuliers, qui constamment se heurtent réellement aux intérêts collectifs et illusoirement collectifs, rend nécessaire l'intervention pratique et le réfrènement par l'intérêt "général" illusoire sous forme d'État. »²³

Et qu'est-ce que l'État ? Il serait très réducteur de le ramener au seul monopole de la force exprimée par ses trois leviers (armée, police, justice), car n'est pas que sa seule fonction. L'État joue un rôle administratif innervant, par capillarité, le territoire du centre vers les diverses strates de collectivités territoriales, jusqu'aux associations locales dont il contribue à l'existence en les finançant. Et ce, de la même manière qu'il finance les corps intermédiaires comme les syndicats, dont il assure le fonctionnement bien plus que ne le font les cotisations de leurs adhérents. L'État est aussi un capitaliste particulier agissant en tant que capitaliste individuel non seulement dans les secteurs qu'il contrôle totalement ou partiellement via la Caisse des dépôts et consignations et l'Agence des participations de l'État, mais aussi en tant que prescripteur dans plusieurs secteurs industriels comme les travaux publics et le bâtiment, l'aéronautique, l'armement et le transport. Il oriente ainsi le développement industriel.

La confusion entre propriété juridique d'une entreprise de service et nature du service, toujours à vocation marchande dans le capitalisme, n'a pour but que de faire coïncider État et intérêt général. Mais qu'est-ce que la propriété juridique des dits services ? Que ce soit l'État ou le privé en totalité ou toute combinaison entre les deux, cela ne doit pas concerner les ouvriers. Ce qui doit les concerner ce sont les

²¹ Ainsi à Versailles, pour le CSE N et U, la CGT progresse à l'exécution (de 43,44 à 50,96 %) et à la maîtrise (de 41,67 à 43,18 %), avec une participation globale passant de 57 à 59,66 % (pour 3 758 inscrits).

²² Voir : https://fr.wikipedia.org/wiki/Service_public. Il est toutefois à noter qu'il n'existe, en droit français, aucune définition légale du service public. C'est la jurisprudence Nancy qui, pour l'instant, fait loi. Voir : <https://www.doc-du-juriste.com/blog/conseils-juridiques/arret-narcy-conseil-etat-28-juin-1963-commentaire-arret-27-02-2018.html>

²³ In F. Engels, K. Marx, « *L'idéologie allemande*, A. L'idéologie en général et en particulier l'idéologie allemande, 1. Histoire. » Voir : <https://www.marxists.org/francais/marx/works/1845/00/kmfe18450000c.htm>

conditions de travail et de salaire. Ce qui doit les motiver en permanence, c'est de se battre contre les divisions entre ouvriers.

Pour en revenir à l'État-patron, force est de constater que c'est un patron comme les autres depuis l'origine. La fausse opposition entre fonctionnaires de l'État, à l'emploi prétendument garanti, et salariés du secteur privé découle de l'idée que l'État est un patron à part qui a la prérogative exclusive d'incarner l'intérêt de tous, donc aussi celui des travailleurs, fonctionnaires en tête. Cette idée calamiteuse est à l'origine de l'opposition au sein de la classe exploitée entre les salariés d'État et les autres. Une division qui profite à tous les patrons, qu'ils soient étatiques ou pas.

Cela a permis aussi d'emmener dans le mur les luttes pour la défense du statut dans des entreprises où la majorité des nouveaux embauchés l'ont été hors statut. Ce qui bien sûr ne signifie pas que les ouvriers à statut ne doivent pas se défendre mais qu'ils ne peuvent le faire qu'en trouvant des éléments communs de lutte avec les hors-statuts. Pour en revenir à la grève ayant eu cours à la SNCF, rappelons ce que nous disions sur la nature de cette entreprise²⁴ :

« La SNCF est une entreprise tout à fait comme les autres et ses salariés sont exploités comme ceux du secteur privé dit "concurrentiel". Quelques preuves ?

- *Les travailleurs transportés payent toujours plus chèrement le temps qu'ils passent dans les transports et ce temps s'allonge d'année en année.*
- *Chacune des lignes de chemin de fer, comme les lignes aériennes d'Air France et Air Inter après le plan Blanc, se doit d'être rentable pour l'entreprise... sinon on la ferme. Depuis des années, la SNCF supprime de nombreux trains régionaux et parallèlement développe sans compter des lignes TGV "à forte valeur ajoutée".*
- *Chaque année, depuis les années 1950, 4 500 postes de cheminots ont été supprimés, et ce parce que la SNCF peut se targuer d'une productivité du travail très respectable (de 35 à 40 % supérieure à celle de la Deutsche Bahn). »²⁵*

Les syndicats embrigadent vite la lutte

Le sabotage syndical de la lutte a pu se déployer pleinement dès le succès très relatif de la journée du 22 mars 2018. En effet, contrairement aux fois précédentes, l'appel à la grève contre la réforme n'a pas été accompagné par une intense préparation faite d'explications, de tournées des lieux de travail. Les fédérations syndicales ont proposé des actions, des formes de lutte, qui se sont avérées être le sabotage programmé des hypothétiques et désorganisées volontés de certains secteurs minoritaires de grévistes d'agir autrement.

Les syndicats ont utilisé la grève comme levier vis-à-vis de la direction pour ménager leurs places à l'avenir, pour se maintenir au mieux dans le compromis social à la SNCF. Partant d'une appréciation plutôt réaliste d'un rapport de force jugé d'emblée défavorable, la CGT a lancé, contre l'avis de SUD et de certaines de ses sections, une programmation de la grève en 2/5 (deux jours de grève tous les cinq). Proposition vite reprise par l'UNSA et la CFDT. L'idée était de nuire davantage au patron qu'aux salariés, compte tenu des perturbations inévitables les jours de reprise du travail.

Mais le patron a vite appris à gérer cette modulation de la lutte. Dès la fin avril, les 2/5 ne fonctionnaient plus et leurs dommages collatéraux dans le camp des grévistes ont pris le dessus : vider de sens la participation aux AG et accroître la passivité, le côté consommateur de la grève, le je-m'en-foutiste de certains grévistes. Pour autant, comme nous l'écrivions dans notre tract : *« compte tenu de la faiblesse chronique du mouvement actuel, la grève reconductible proposée par SUD est aux 2/5 ce qu'est la mort subite en regard d'une lente agonie. »*

²⁴ Voir : Bulletin ouvrier, supplément au n° 1 in https://mouvement-communiste.com/documents/WorkerBulletin/bo_1_supp.pdf

²⁵ Voir : <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/effectifs-disponibles-sncf-depuis-1851/table/?sort=date>

D'ailleurs, « l'illimitée » de SUD-Rail n'a jamais pris, y compris dans les centres où SUD-Rail était majoritaire. Un paradoxe que ses militants se sont bien gardés de commenter pendant la grève et encore aujourd'hui.

Concernant les initiatives des grévistes non embrigadés par les syndicats, elles sont restées embryonnaires ou limitées à un centre sans jamais parvenir ne serait-ce qu'à communiquer à l'extérieur de celui-ci. Dans les AG, nous n'avons enregistré que des timides possibilités de dépassement d'un cadre de lutte limité à la défense de l'entreprise et du statut. Trop timides malheureusement pour renverser la donne de départ.

Nous renvoyons au document de travail « *Chroniques d'une défaite* » pour la chronologie de la grève, les rapports des AG et l'analyse détaillée des limites de la grève du côté des grévistes.

Depuis la grève

Depuis septembre 2018, la remise en cause des accords locaux et la poursuite de la réorganisation productive ont entraîné des conflits locaux. À Versailles, par exemple²⁶, où deux grèves avec envahissement des locaux de la direction, les 9 octobre et 27 novembre, contre la modification du travail des commerciaux en gares de banlieue, ont vu des participants aux AG plus nombreux (plus de 120) que dans n'importe quelle AG lors de la grève contre le Pacte ferroviaire. Il y aussi des grèves pour soutenir un cheminot menacé de licenciement pour des faits ayant eu lieu pendant la grève²⁷.

La récente défaite ne doit pas être vécue comme une malédiction. Elle doit servir à mieux comprendre les forces et les faiblesses de notre camp, à jauger celles de la direction et à comprendre un processus productif en évolution rapide et permanente. C'est la condition pour prévaloir dans les prochains combats.

Le dépassement de la tutelle syndicale est également une condition de la reprise des luttes. Ce dépassement doit se traduire par une critique pratique de leur rôle de pilier de l'entreprise et de l'État. Le premier pas est de réaliser par soi-même les tâches de l'organisation des grèves et de la centralisation des initiatives locales. L'autre condition indispensable et primordiale pour reprendre le combat est de cesser de considérer que la raison d'être du cheminot est l'exécution d'un « service public ». Les travailleurs de la SNCF sont comme tous les autres : obligés de céder leur énergie et leur intelligence collective à un patron pour vivre.

Il faut couper le cordon avec la SNCF et l'État et lutter avant tout pour ses propres intérêts comme tous les autres prolétaires. Paradoxalement, l'évolution de la SNCF qui s'affirme de plus en plus comme une entreprise identique à celles du secteur privé va nous y aider. Et le renouvellement des générations de travailleurs va aller dans le même sens. Les jeunes salariés de la SNCF manifestent déjà un moindre attachement à l'entreprise.

Cette grève de 2018, conclue par un échec, clôt un cycle de luttes commencé en novembre-décembre 1995, par la victoire de la grève contre la réforme des régimes spéciaux de retraite, tentée par le gouvernement Juppé. Mais même la victoire de 1995 cachait, en fait, de vraies faiblesses. Seulement trois AG communes à toutes les catégories avaient émergé sur l'ensemble du territoire – Chambéry, Saint-Lazare et Sotteville-lès-Rouen. Le slogan « *Tous ensemble, tous ensemble, ouais !* » n'était qu'un écran de fumée propre, il est vrai, à satisfaire ceux qui se contentent de peu et ne veulent pas « *désespérer Billancourt* » en allant plus loin dans le combat contre le capitalisme. Victoire relative donc en 1995 et, peut-être, nous l'espérons ardemment, malgré une défaite consommée en 2018, un rebond pour les années à venir.

MC/KPK, le 19 mars 2019

²⁶ Mais aussi à Limoges, le 10 janvier 2019, grève de l'entretien contre l'externalisation. À Toulouse, du 3 au 12 décembre, grève des contrôleurs contre la réorganisation. À Lyon, grève des conducteurs du tram-train de l'Ouest Lyonnais, du 6 au 21 décembre, pour l'augmentation des salaires (30 euros mensuels obtenus). À Villeneuve Saint-Georges, le 18 décembre, grève de la maintenance TGV contre la fermeture du site, en 2021, et le transfert à Paris-Conflans.

²⁷ Bayonne, le 16 octobre ; Versailles, le 21 décembre.

ANNEXE 1 : Le Pacte ferroviaire en résumé

S'inspirant du rapport Spinetta²⁸, le gouvernement présente sa réforme, le Pacte ferroviaire, le 12 mars 2018. Il s'agit de rendre la SNCF plus efficace, d'aligner ses coûts sur les standards européens et d'accroître sa capacité à générer des profits.

« *La priorité, c'est transformer la SNCF, la rendre plus compétitive, dégager des bénéfices et au bout du compte, à la fin de cette transformation, nous pourrions envisager que l'État reprenne la dette de la SNCF.* » Bruno Le Maire, ministre de l'Économie et des Finances.²⁹

Le premier volet de cette transformation est la création de la société anonyme à capitaux publics SNCF, modèle inspiré par la *Deutsche Bahn*. À la différence des trois ÉPIC actuels, la société ne pourra s'endetter indéfiniment car elle sera tenue de respecter un ratio « *soutenable* » entre l'endettement et la marge opérationnelle (rapport entre le résultat d'exploitation et le chiffre d'affaires).

Si la nouvelle gouvernance de la SA SNCF attend encore d'être fixée par des ordonnances, il est prévu, à l'instar de la *Deutsche Bahn*, la création d'une holding qui assurera la gestion des différentes filiales. La société à capitaux publics détiendra « *l'intégralité* » du capital de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Les gares seront rattachées à SNCF Réseau.

Le deuxième volet organise l'ouverture à la concurrence, caractérisée par un accès libre à l'infrastructure pour toute entreprise ferroviaire. Cet accès est différencié selon les types de trafic et il se fera suivant des calendriers différenciés.

- Les TGV à partir de décembre 2020.
- Les trains Intercités à partir de décembre 2020 également. Des exceptions sont prévues, telle la mise en concurrence deux ans plus tard, en 2022, par lots, des liaisons Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon.
- Les trains régionaux (TER) au rythme arrêté par chaque région, dès décembre 2019 pour celles qui le souhaitent et après avoir organisé les appels d'offres. Les régions pourront continuer d'attribuer directement des contrats à la SNCF jusqu'en décembre 2023. Et ce, pour une durée maximale de 10 ans. Après, la mise en concurrence sera la règle. Île-de-France³⁰ : entre 2023 et 2033 pour les lignes Transilien existantes hors RER (lignes H à R). À partir de 2025 pour le RER E. Entre 2033 et 2039 pour les RER C et D. En 2039, pour les RER A et B.

Le troisième volet est la fin annoncée du statut cheminot ou, plus exactement, la fin des embauches au statut, à partir du 1^{er} janvier 2020. Dans son discours du 3 avril, la ministre chargée des Transports Elisabeth Borne a précisé, devant l'Assemblée nationale, les modalités du changement³¹ :

- Des garanties en termes de choix. Le transfert des salariés s'effectuera en priorité sur la base du volontariat. Ce n'est qu'à défaut qu'il pourra être complété par des transferts obligatoires. En cas de refus de transfert, le travailleur sera licencié.³²

²⁸ Voir : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf

²⁹ Déclaration du 27/02/2018. Voir : <http://www.leparisien.fr/economie/sncf-le-casse-tete-de-la-dette-en-cinq-questions-06-04-2018-7650060.php>

³⁰ La région qui concentre la majorité du trafic (70 % de l'ensemble du trafic voyageurs total chaque jour, soit 2,7 millions de voyages) La Loi de 2009 a confié à la RATP, jusqu'en 2039, l'exécution des services ferroviaires existants et en particulier les RER A et B co-exploités avec SNCF Mobilités.

³¹ Voir : <http://discours.vie-publique.fr/notices/183000655.html>

³² « *En cas de refus exprès de l'offre d'emploi, le cédant convoque ce dernier à un entretien individuel préalable de rupture de contrat de travail* », section 2, article 4 du décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs

Voir : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/12/26/TRAT1829738D/jo/texte>.

Commencées après le vote du Pacte, les négociations entre l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires) et les syndicats de la SNCF sur les modalités de transfert des personnels dans le cadre de l'ouverture à la concurrence se sont conclues, courant décembre 2018, par un échec. L'UNSA Ferroviaire a été le seul syndicat à signer mais il ne représente que 24 % des salariés, en deçà des 30 % nécessaires à la conclusion d'un accord. C'est donc l'État qui a émis ce décret pour fixer les modalités « *de*

- Des garanties en termes de droits : conservation du niveau de rémunération au moment du transfert, ainsi que du régime spécial des retraites.
- La garantie de l'emploi, le maintien des facilités de circulation, et de l'accès au service de soins spécifiques.

En fait, la plupart de ces points généraux seront précisés dans les négociations avec les syndicats.

Le quatrième volet est l'investissement de 36 milliards sous forme de subvention étatique sur 10 ans. Investissements finalisés à l'amélioration du réseau ferroviaire, soit deux fois plus que lors de la décennie précédente (2,2 milliards rien qu'en 2019, après 2,75 milliards en 2018). Sont concernés en premier lieu le maintien en bon état des infrastructures (rattrapage des travaux reportés) et la mise en place des moyens de contrôle et de signalisation (réduction du nombre des postes d'aiguillage par création de 16 commandes centralisées du réseau³³, extension de l'ERMTS³⁴, etc.). Un système de régulation des trafics intelligent pour détecter en amont les conflits de circulation sera mis en fonction.

Le cinquième volet préconise la fermeture des lignes non rentables selon les recommandations du rapport Spinetta, ainsi que le redéploiement des Intercités au profit des TER par absorption ou par suppression pure et simple³⁵. Contrairement aux recommandations du même rapport, il n'est pas prévu de suppression des petites lignes³⁶. Plus exactement, la SNCF ne décidera pas seule des fermetures de lignes mais restera maître de réduire ou de supprimer l'offre voyageurs sur telle ou telle d'entre elles.

Pour finir, la dette de la SNCF. L'État promet une reprise de la dette une fois les performances améliorées de la société. Interviewé à la télévision, le 15 avril 2018³⁷, Emmanuel Macron annonce le début de la reprise de la dette à partir de 2020. Un rapport commandé par le gouvernement en 2016 avait, au contraire, conclu qu'une reprise totale ou partielle de la dette ne serait pas opportune, car elle accroîtrait le déficit public, bien au-delà de la limitation à 3 % du PIB exigée par les critères de Maastricht. La dette de la SNCF représente l'équivalent de 2 points du PIB français. Le rapport de 2016 concluait que l'urgence était de retrouver une situation excédentaire à la SNCF grâce à une meilleure gestion, permise par la réforme ferroviaire de 2014.

ANNEXE 2 : Un processus de restructuration qui vient de loin

Nous nous limiterons à citer les points principaux de chaque réforme qui a ponctué les transformations de l'entreprise à la suite de la grève de novembre-décembre 1995.

désignation des salariés transférés par catégorie d'emploi, les conditions d'appel prioritaire au volontariat, les modalités et délais d'établissement des listes de salariés transférés ».

³³ Les 16 CCR (4 en Île-de-France, 12 en province), divisés en 52 centres de circulation, contrôleront 1 500 postes d'aiguillage – dont le nombre va diminuer – et 14 000 km de lignes (sur les 30 000 km du réseau total) qui assurent 90 % du trafic.

³⁴ European Rail Traffic Management System (système européen de gestion du trafic ferroviaire) de niveau 2 pour les lignes à grande vitesse et certaines lignes classiques à forte densité de circulation, NExTEO sur les sections les plus denses en Île-de-France (pour ce dernier, voir : https://www.sncf.com/sncv1/ressources/cp_nexteo_def.pdf). Ceci pour bénéficier d'un système de régulation des trafics intelligent détectant en amont, temporellement et géographiquement, les conflits de circulation afin d'en diminuer les effets.

³⁵ Compte tenu du succès des trains régionaux, tant en Île-de-France qu'en province (l'augmentation de trafic a été de 60 % pour les TER. au cours des quinze dernières années), l'État veut transférer progressivement aux régions 18 lignes Intercités, d'ici 2020. Les régions auront la responsabilité d'optimiser leur offre ferroviaire en supprimant les redondances et en adaptant les dessertes des TET à leurs besoins dans la mesure de leurs moyens financiers, car les TER sont financés à 74 % par l'État et les régions, et les TET (ex-Corail) ne le sont qu'à hauteur de 32 %.

³⁶ Sur 1/3 du réseau, le trafic moyen n'est que de 13 trains par jour avec un taux de remplissage extrêmement faible. Sur les 200 lignes classées dans cette catégorie, seul un quart compte plus de 50 voyageurs par trains. La moyenne est inférieure à 30 voyageurs. Les autres pays européens ont fermé ces lignes, ce qui explique que l'utilisation moyenne du réseau ferroviaire français soit inférieure à celle des autres pays européens, et que toutes les autres comparaisons en termes de productivité du système ou de coûts soient biaisées. Le maintien à long terme de ces lignes nécessite de tripler l'effort de renouvellement, pour atteindre environ 500 millions d'euros annuels. Les dépenses publiques consacrées aux petites lignes s'élèvent à 1,7 milliard annuel (1 milliard d'exploitation des trains, 600 millions d'exploitation de l'infrastructure et 150 millions d'investissements de régénération), soit 16 % des concours publics au secteur ferroviaire. Elles doivent être rapportées aux trafics, moins de 10 % des trains et surtout moins de 2 % des voyageurs. Chaque kilomètre parcouru par un voyageur coûte ainsi 1 euro à la collectivité.

³⁷ Voir : https://www.liberation.fr/france/2018/04/15/ce-qu-il-faut-retenir-de-l-interview-du-president-de-la-republique_1643559

Février 1997 : création de l'ÉPIC RFF (Réseau ferré de France) par transfert de patrimoine, RFF devenant propriétaire du réseau ferré national et de la partie « ferroviaire » des gares (quais, voies, postes d'aiguillages) ; mais c'est la SNCF qui reste chargée de l'entretien et de l'exploitation. L'objectif du gouvernement est alors de libérer la SNCF de sa dette, d'appliquer la directive européenne de séparation comptable entre la gestion du réseau ferré et la fourniture de services de transport.

Juin 1998 : régionalisation, c'est-à-dire transfert aux régions de l'autorité d'organisation des transports ferroviaires. Lancée par la loi Pasqua en février 1996, 5 régions l'expérimentent puis elle sera généralisée à l'ensemble des régions en 2002. Les régions définissent leurs besoins en lignes et en nombre de trains, le matériel ferroviaire est financé par les régions (avec aide de l'État), mais c'est la SNCF qui opère.

Mars 2006 : libéralisation du fret, c'est-à-dire ouverture du transport intérieur de fret à la concurrence, faisant suite à l'ouverture du transport international de fret, en mars 2003. Depuis, une vingtaine de compagnies, françaises et étrangères, ont opérées sur ce marché avec plus ou moins de succès.

Février 2008 : création des technicentres en remplacement des anciens établissements industriels de maintenance (EIM), établissements de maintenance du matériel (EMM) et établissements industriels de maintenance du matériel (EIMM). Un technicentre peut avoir plusieurs unités opérationnelles associées. La réorganisation fait que les technicentres ont une base géographique régionale couplée à une base d'activités (TGV, TER, trains de banlieue, etc.). De même, les gares deviennent des centres de profit répondant aux exigences de la comptabilité analytique.

Octobre 2012 : retour de RFF dans la SNCF qui devient SNCF Réseau en décembre 2014.

Juin 2014 : annonce de la création des trois ÉPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Le projet est présenté, en octobre, au CCE. Pour les salariés affectés à SNCF Réseau (50 000 agents SNCF et 1 500 de RFF), un « *transfert, sans changement* » des contrats de travail est opéré, comme pour les salariés de la future holding.

ANNEXE : 3 TRACT

Nous reproduisons, ci-après, le tract distribué dans plusieurs AG, pendant la grève.

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

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

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

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

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

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

On résume tout cela dans la défense du « statut » du cheminot. Pourtant, ce statut ne concerne pas la totalité des salariés de la SNCF ni les dizaines de milliers de salariés des entreprises sous-traitantes. Pour que la défense du « statut » du cheminot devienne un véritable levier de mobilisation il aurait fallu qu'on se batte clairement pour son application aux contractuels, aux intérimaires de Manpower, aux autres salariés du groupe SNCF (comme Geodis-Calberson, par exemple) et, surtout, à la sous-traitance, toute la sous-traitance : nettoyage des gares, comme les salariés d'Onet ; les ouvriers des chantiers de rénovation comme les salariés de Colas Rail, d'ETF ou de Transalp renouvellement ; les conducteurs de bus de remplacement, etc.

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

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

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

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

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

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

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

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

POUR LA REPRISE DE L'INITIATIVE OUVRIÈRE

Paris, le 3 juin 2018