



La Commune



Comment (et, pourquoi) les dirigeants CGT-cheminots et animateurs SUD-Rail malmènent la grève

Publié le mardi 19 juin 2018



La Lettre de La Commune, nouvelle série, n° 52 – mardi 19 juin 2018

La grève des cheminots touche-t-elle à sa fin ?

Les dirigeants fédéraux CGT et SUD assurent qu'il faudra aller « au-delà du calendrier ». Les médias bien mangeants peuvent les présenter comme des foudres de guerre « jusqu'au boutistes ».

Or, les mêmes dirigeants montrent chaque jour qu'ils cherchent en réalité à négocier « le poids de la chaîne » et « la longueur de la chaîne ».

Cette chaîne porte un nom : CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE.

Ces dirigeants n'ont de cesse de réclamer des Tables rondes avec le gouvernement et les requins de « la branche ferroviaire ».

Ces Tables rondes sont les tables d'autopsie du Statut des cheminots

Mais avant tout, il est nécessaire de revenir sur le caractère qu'ils ont imprimé à la grève qui est une grève SOUS TUTELLE d'une « Interfédérale » avec les dirigeants macronistes de la CFDT, une grève dont les acteurs ont été dépossédés avant même qu'elle n'ait commencé.

Ouvrons le dossier !

En ce qui nous concerne, nous n'avons pas attendu que la réforme soit votée pour dire tout le mal que nous pensions de l'Interfédérale avec la CFDT, de sa plateforme et de l'attitude du secrétariat fédéral CGT et du bureau fédéral SUD.

Sans exonérer Martinez et sa clique qui affaiblissent la CGT chaque jour un peu plus. Sans exonérer les « initiatives de Mélenchon et de Besancenot qui se sont placées en travers de la voie.

Tout d'abord, il faut revenir sur la situation telle qu'elle se dessinait en mars

- grèves en rafale dans les hôpitaux



- manifestations d'une ampleur jamais vue des retraités
- début de révolte étudiante
- révolte des salariés de Carrefour
- révolte des salariés d'Air France

Dès le 28 février, Didier Le Reste, ancien secrétaire général de la CGT-cheminots dit : « SNCF : " *Les ingrédients sont là pour nourrir une mobilisation comme en 1995*".¹...

C'était avant que ne se dressent les « calendriers. »

Le 22 mars, s'était produit la jonction dans la rue des fonctionnaires et des cheminots. MAIS, tous furent priés d'attendre le 3 avril avant toute grève cheminote. Ceux qui espéraient une riposte interpro étaient priés de patienter jusqu'au 19 avril.

Pendant ce temps précieux, le gouvernement avait donc toute latitude pour faire avancer son Pacte ferroviaire.

Mention *Très Mal* pour le bureau fédéral SUD-Rail

Nous considérons que Le Bureau fédéral Sud a une responsabilité particulière dans le déroulement des opérations. A plus d'un titre. Bien sûr, pour quelques temps, cet organisme d'animation passera pour plus radical, plus vert que les « chers collègues » du secrétariat fédéral de la CGT

Aujourd'hui, cette équipe d'animation voudrait passer pour l'écurie qui voulait la grève reconductible 7/7 et non la formule de grève perlée, intermittente, dites « 2/5 ». Sur cette question, elle a « joué à chat ». Tout comme elle a joué à chat avec le mot d'ordre de Retrait du pacte ferroviaire, en pratiquant le grand écart.

Ainsi au beau milieu du fatras des tracts, communiqués, vidéos, nous trouverons des positions en faveur du retrait, de la grève reconductible et même pour le Statut unique des cheminots du public et du privé ou encore pour le retour au Monopole public SNCF. Le profil Facebook [d'Erik Meyer](#) regorge de documents qui se contredisent les uns les autres.

Ainsi, selon le secrétariat fédéral CGT, « *La fédération SUD-Rail valide des démarches en interfédérales qui sont ensuite contestées par certains de vos représentants locaux dans les A.G.* »

Dans ce courrier (en date du 06-06-2018) adressé au bureau fédéral SUD, les dirigeants CGT affirment

« *Nous avons pourtant toujours été ouverts à la discussion, y compris lorsque vous aviez souhaité nous rencontrer avant le conflit, pour engager une démarche commune autour d'une stratégie à trois jours de grève par semaine e.* » Vrai ou faux ?

Les dirigeants cégétistes interprètent les zigzags de leurs homologues « sudistes » comme suit :

« *A cette époque, bien sûr, vous ne mesuriez pas encore pleinement le niveau de vos dissensions internes, et nous regrettons profondément que vous tentiez aujourd'hui de les régler en prenant pour cible l'interfédérale* »

Pour le reste, les polémiques épistolaires entre dirigeants CGT et animateurs SUD font l'effet d'un combat de corneilles dans un tunnel. Surtout dans la mesure où les deux « partenaires » tombent d'accord pour promouvoir la « convention collective nationale » (CCN) :

« *S'agissant de la CCN, nous avons porté de manière constante depuis 2014 l'exigence d'une CCN de haut niveau, c'est ce que nous continuerons à faire. C'est d'ailleurs également la logique de votre « statut des travailleurs du rail ». Par ailleurs, vous avez validé en interfédérale l'exigence de tables rondes tripartites avec le Gouvernement et le*

patronat pour pouvoir présenter la plate-forme revendicative unitaire et apporter aux grévistes les réponses du Gouvernement. Ce dernier veut limiter la portée de ces réunions. Vous avez également validé le courrier unitaire que nous lui adressons pour exiger que tous les sujets puissent être discutés. Nous verrons quelle sera sa réponse. Inutiles donc de faire des sous-entendus malvenus ou de la surenchère verbale » font remarquer les « stratèges » CGT.

Quoi qu'il en soit, la « stratégie » a été arrêtée le 15 mars 2018 par l'Interfédérale CGT UNSA SUD CFDT.

Le lendemain, Erik Meyer publie sur Facebook, le texte qui suit :

A l'ensemble des mes camarades militants !

C'est aujourd'hui une des attaques les plus graves et les plus dangereuses que subissent les cheminots, l'entreprise publique et le système ferroviaire.

Depuis hier soir (15 Mars), tout le petit monde militant cheminot se cristallise sur la forme en oubliant le fond et les quelques échanges "virulents" que je vois entre collègues militants, adhérents ou simple sympathisant des différentes organisations syndicales, notamment sur les réseaux sociaux, me laissent à penser qu'enclencher un conflit dans ces conditions avec de la défiance entre les différentes organisations syndicales et surtout leur militant n'est pas de nature à créer les conditions d'un mouvement gagnant.

Les choses sont claires, c'est le combat d'une vie de cheminot qui va s'ouvrir dès le 3 Avril. Certes chaque organisation, avec le mandat de ses syndiqués, a fait valoir sa vision des modalités du conflit mais est-ce le plus important quand, unanimement, ces mêmes organisations sont alignées sur le principal, le fond, la nécessité d'arracher l'entreprise et ses cheminots des griffes de Macron, de la privatisation et de la remise en cause de l'ensemble des droits sociaux des agents...

En faisant fi de ce qui nous divise mais en nous rassemblant autour de ce qui nous réunit nous pouvons gagner pour tous, cheminots, service public ferroviaire et usagers.

Soyons unis autour de l'essentiel, continuons à aller porter partout, auprès de chaque cheminot, de chaque usager, les raisons de fond pour lesquels l'ensemble des salariés de la SNCF et leurs organisations appellent à la mobilisation.... collectivement nous méritons tout ça.

Ce sont d'abord et avant tout les cheminots qui décideront de leur mouvement mais aujourd'hui **rien n'empêche, sur le fond, l'union sacré face au danger vital et aux abîmes qui s'ouvrent devant nous !**

Alors mes camarades, de SUD-Rail, de la CGT... reprenons le combat, pas entre nous, mais bien contre ceux qui veulent nous démanteler !

Erik Meyer

Secrétaire fédéral des syndicats SUD-Rail ²...

Erik Meyer enjoignait donc les militants à obéir à l'Interfédérale.

Sur ce, entrons dans le vif du sujet, à savoir le remplacement du statut par la CCN.

Le 18 avril, le gouvernement a fait savoir que :

La SNCF arrêtera d'embaucher au statut de cheminot à partir du 1er janvier 2020 ³...

En conséquence, le Statut peut être défendu par les organisations syndicales au moins jusqu'à cette date-là.

Si réellement, les dirigeants CGT et animateurs SUD avait eu pour premier souci de défendre le statut, ils auraient exigé l'abrogation de l'article 2101-2 de la loi-réforme du 4 août 2014 qui stipule :

« La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent également employer des salariés sous le régime des conventions collectives . »

Seulement voilà, SUD-Rail a accepté le principe de la CCN depuis...2012 !

Ainsi, en juin 2012, la fédération SUD-Rail avait adressé aux ministres sarkozystes un courrier dans lequel nous pouvions lire :

3) Des règles sociales applicables à tous/toutes les salarié-es du secteur ferroviaire

- **Le statut et les règles sociales applicables au personnel de la SNCF doivent être confortés** . Au-delà de la nécessaire confirmation que tel est bien le sens politique qui sera donné, votre ministère peut illustrer cette orientation, par exemple, en réactivant rapidement et en garantissant un fonctionnement régulier de la Commission Mixte du Statut et de la Commission Nationale Mixte.
- Ces dispositions doivent servir de base à une **Convention Collective Nationale applicable à tous/toutes les travailleurs/ses du secteur ferroviaire** : personnel des entreprises de transport ferroviaire, de maintenance et travaux ferroviaires, de nettoyage ferroviaire, de restauration ferroviaire, de gardiennage des installations ferroviaires, des CE et CCE SNCF, des filiales SNCF, etc. Ceci seul permettra d'éviter réellement le dumping social au sein du secteur.

Un adhérent SUD-Rail avait alors écrit à la fédé SUD un courrier (qui resta sans réponse) :

« Je ne pense pas, pour ma part, que l'on puisse d'un côté demander que le Statut soit conforté et de l'autre, prôner une convention collective nationale de tous les travailleurs du rail.

Avant les élections, notre fédération s'était prononcée, si j'ai bonne mémoire, pour le maintien du Statut et son extension à tous les travailleurs du rail. C'est cette position que je souhaiterais voir réaffirmée et défendue par tous les moyens nécessaires, dans l'unité syndicale la plus large.

Nous savons tous que le statut des cheminots a préexisté à la SNCF et à son monopole sur le rail.

Nous savons que les conventions collectives ont été fragilisées, en particulier depuis les lois Aubry sur l'aménagement et la réduction du temps de travail et les lois sur la représentativité des syndicats qui déplacent le curseur de la négociation collective de la Branche vers l'entreprise, rend possible les accords dérogatoires aux conventions collectives et, par la même, des dispositions moins favorables aux salariés, entreprises par entreprises, que le minimum conventionnel.

En imaginant une convention collective qui serait la déclinaison du statut des cheminots de la SNCF, celle-ci pourrait être sans cesse détricotée par des

accords « emploi-compétitivité » entreprise par entreprise.

Les cheminots SNCF ont tout à y perdre et les travailleurs du rail des industries privées, rien à y gagner.

« **Élargissement du statut public : oui ; convention collective privée : non** », telle devrait être la position de l'ensemble des fédérations de cheminots, la seule pouvant exprimer réellement le trait d'union entre cheminots du public et du privé, dans la perspective de la reconquête du monopole SNCF, c'est-à-dire le retour à un seul opérateur intégrant en son sein tous les travailleurs du rail. Telle devrait être le point de vue du syndicalisme de lutte que nous incarnons, par opposition au syndicalisme d'accompagnement.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces remarques et avec mes salutations syndicalistes solidaires »

Bien sûr, tout le monde peut se tromper. *Errare humanum est*...Mais, l'équipe d'animation SUD-Rail a persévéré et n'a donc pas exigé le retrait de la réforme Valls-Cuvillier-Hamon de 2014. Idem pour la CGT. En sachant que cette réforme dérogeait au Code du travail, pour « incrémenter » le principe de la CCN.

SUD-Rail a alors eu le doigt coincé dans l'engrenage du syndicalisme d'accompagnement (qui n'a d'autres débouchés que le syndicalisme asservi.)

Bien sûr, SUD Rail a encore le goût du syndicalisme de lutte, tout comme Canada dry a le goût de l'alcool. Pour une grande partie de la base SUD, cela laisse un goût amer voire acide.

Nous n'oublions pas le rôle des dirigeants CGT dans cette marche vers la convention collective qui tue le Statut et dans la préparation de la réforme de 2014.

Après coup, Hollande avait confié :

« *Regardez la grève de la SNCF. La loi avait été écrite avec la CGT. Ses représentants insistaient pour que la réforme soit inscrite le plus vite possible. Une journée de grève symbolique et ce sera tout, nous promettaient-ils* »⁴ ...

Vrai ou faux ?

Une Interfédérale de réformateurs

L'interfédérale CGT UNSA SUD CFDT s'est signalée par un courrier à la ministre Borne, le 7 mars :

« Madame la Ministre,

A la suite du discours du Premier ministre du 26 février 2018 prétendant définir « un nouveau pacte ferroviaire », vous engagez un cycle de réunions de concertation bilatérales à compter du 1^{er} mars.

Avant cette échéance, les fédérations CGT, UNSA ferroviaire, Sud-Rail et CFDT souhaitent vous confirmer unitairement les orientations que nous contestons dans les recommandations émises par M. Spinetta et dans les déclarations du Gouvernement :

- La transformation des EPIC du groupe public ferroviaire en sociétés anonymes, même sous la forme de sociétés à capitaux publics garantis, dont les motivations ne nous semblent pas crédibles et qui préfigure le lancement d'un processus de privatisation ;

- La filialisation de Fret SNCF sous la forme d'une société anonyme, alors même qu'après des restructurations considérables, la situation économique actuelle de cette activité est directement liée à l'absence de volontarisme de l'Etat en faveur d'un transfert modal ;
- L'absence totale de solution de financement pour maintenir les petites lignes ; dans ces conditions l'annonce du Gouvernement de ne pas suivre la recommandation du rapport Spinetta n'est qu'une déclaration de façade ;
- L'absence de solutions concrètes sur le désendettement du groupe public ferroviaire, dont l'hypothèse reste conditionnée à la réalisation par le groupe de nouveaux efforts de productivité et de vente de filiales ;
- La fin du recrutement au statut et l'objectif de réduire son contenu pour ceux qui continueraient à en bénéficier.

Pour nos fédérations, ce dernier point n'est rien d'autre qu'une position de principe destinée à alimenter devant l'opinion publique une polémique sans aucun lien réel avec l'économie générale du système ferroviaire. Si l'objectif de la réforme que vous projetez vise réellement à améliorer le service public, la concertation que vous mettez en place doit traiter uniquement des questions de fond au premier rang desquelles doivent figurer les modalités concrètes de désendettement, la confirmation des moyens donnés au service public et une plus forte intégration des activités.

C'est pourquoi les fédérations CGT, UNSA ferroviaire, SUD-Rail et CFDT vous enjoignent unitairement à retirer des discussions à venir ce sujet hors de propos. Si la position du Gouvernement devait rester inchangée sur les différents points listés dans le présent courrier, nos fédérations en tireront toutes les conséquences nécessaires à l'issue de la première phase de concertation que vous avez-vous-même fixée au 15 mars.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre haute considération

Relisons la fin de ce courrier qui ne revendique pas le retrait du Pacte ferroviaire :

« • La fin du recrutement au statut et l'objectif de réduire son contenu pour ceux qui continueraient à en bénéficier.

Pour nos fédérations, ce dernier point n'est rien d'autre qu'une position de principe destinée à alimenter devant l'opinion publique une polémique sans aucun lien réel avec l'économie générale du système ferroviaire. Si l'objectif de la réforme que vous projetez vise réellement à améliorer le service public, la concertation que vous mettez en place doit traiter uniquement des questions de fond au premier rang desquelles doivent figurer les modalités concrètes de désendettement, la confirmation des moyens donnés au service public et une plus forte intégration des activités.

C'est pourquoi les fédérations CGT, UNSA ferroviaire, SUD-Rail et CFDT vous enjoignent unitairement à retirer des discussions à venir ce sujet hors de propos . Si la position du Gouvernement devait rester inchangée sur les différents points listés dans le présent courrier, nos fédérations en tireront toutes les conséquences nécessaires à l'issue de la première phase de concertation que vous avez-vous-même fixée au 15 mars."

A tout le moins, voilà qui aurait dû conduire cette Interfédérale à refuser toute concertation, négociation, dialogue avec le gouvernement au moins tant que la fin du recrutement au Statut n'est pas retirée...Hélas !

L'histoire retiendra que le sort de la Dette tenait bien plus à cœur des « concertateurs » de l'Interfédérale que la fin du Statut.

Plus de Statut ? *Mais, heureusement, il y a Findus* chante l'Interfédérale. Et « Findus » en l'occurrence, c'est une CCN qui n'a rien de surgelé.

Durant ces trois derniers mois, la question de la CCN a été très peu abordée. Le Statut unique prônée par les dirigeants SUD était une contrefaçon : un autre nom donné à la CCN.

Mais, maintenant, la CCN est au centre des préoccupations des « Interfédérés. »

Comment Faire Dérailler le Train

Au sein de cette Interfédérale, la CFDT occupe une place particulière. Il n'est donc pas inutile de rappeler sa position, dès le départ

Les chefs CGT-cheminots et SUD-Rail ont passé un pacte avec la CFDT Jaune fluo.

Il faut ici s'attarder sur les propos tenus par les bonzes de la CFDT-cheminots au début de la « course ». Propos que nous avons trouvé à la source, ici : https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=10155405958208008&id=582983007

Citons :

« Sur le fond, s'il y a ouverture à la concurrence, y aura des trains avec des cheminots qui ne seront pas au statut des cheminots de la SNCF, comment peut-on garder des cheminots au Statut de la SNCF ? »

Le dirigeant CFDT : *« mais on peut tout à fait garder des cheminots au statut de la SNCF – la preuve le PDG de Transdev Richard Dujardin a répondu dans un journal libéral l'Opinion pour pas le citer qu'on peut tester une organisation différente du travail même si les salariés de la SNCF sont repris avec leur statut de cheminot, donc même les opérateurs ferroviaires privés futurs qui vont intervenir sur le réseau français disent à nous syndicalistes cheminots, non, le Statut n'est pas un handicap pour l'ouverture à la concurrence »*

Le même bonze CFDT :

« En 2014 il y a eu une première réforme qui a permis de consolider le groupe public ferroviaire »

« Aujourd'hui, Guillaume Pepy dénonce le différentiel de compétitivité par rapport au privé mais il faut savoir qu'il s'est félicité que par la négociation de la branche ferroviaire sur le temps de travail, nous avons quasiment abaissé à à peine 11% ce fameux différentiel »

Voilà avec quel genre de « syndicaliste », les haut-responsables CGT et SUD ont fait « l'union sacrée » (Erik Meyer, dixit) et voilà à quel genre d'unité, les chefs « sudistes » ont renoncé à la « Reconductible » et à toute idée d'unité de bas en haut pour le RETRAIT DU PACTE. En 2016, les mêmes dénonçaient comme traîtres ceux qui avaient signé l'accord sur le temps de travail !

Les dirigeants CGT, toute honte bue

Toute honte bue, les dirigeants CGT écrivent le 12 juin ⁵ :

« Si la grève reconductible pure avait été adoptée, le conflit serait déjà terminé et le Gouvernement n'aurait jamais été inquiété. ».

Selon eux « *la CGT est la colonne vertébrale du mouvement* » ; en fait, ils sont une « colonne » sur le dos du mouvement et qui décide dans le dos des grévistes.

Ces gens-là sont omniscients. Ils ont voulu faire croire à la terre entière que leur stratégie de grève perlée dans la durée ferait reculer le gouvernement. Mais à moins de prendre les vessies pour des lanternes, le gouvernement n'a pas reculé et n'a même jamais été réellement inquiété par cette stratégie de la **Drôle de Grève**.

« *Bien que le Premier ministre martèle son intransigeance, le conflit des cheminots fait la une des médias à chaque séquence de grève. Il pèse sur l'économie. Il l'oblige à répondre en permanence aux initiatives syndicales* », « *il a un caillou dans sa chaussure* ».

La montagne accouche ici d'un caillou !

Et, maintenant, la réforme est votée. Qu'à cela ne tienne, fanfaronnent les stratèges de Montreuil :

« *L'enjeu pour nous est de montrer notre détermination contre cette réforme en poursuivant la grève au-delà du vote définitif de la loi le 14 juin à l'Assemblée Nationale. Le Gouvernement doit comprendre que rien ne fera plier les cheminots tant que leurs revendications ne sont pas prises en compte .* »

Un cégétiste digne de ce nom aurait dit « **Ce qu'une loi fait, une autre loi peut le défaire** » et aurait revendiqué l'**abrogation de la loi portant pacte ferroviaire** qui n'est d'ailleurs pas encore promulguée. Il aurait judicieusement ajouté : « *le Statut reste en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 2020, nous avons 18 mois devant nous pour le sauver* ».

Mais, ne nous inquiétons pas car « la CGT poursuit le **débat** sur le fond de la réforme ». Ici, on touche le fond en effet ! Oh, pas tout à fait, car dans ce document de propagande à la gloire de Martinez-Brun, nous lisons

« Table-ronde tripartite le vendredi 15 juin

Comme la reprise en main du dossier par le Premier ministre, cette première réunion est le résultat du rapport de forces puisque l'Etat refusait jusque-là d'organiser de vraies négociations. Il faut encore pousser puisqu'il veut cantonner les discussions à la CCN ferroviaire. La CGT considère que les tables-rondes doivent permettre d'aborder l'ensemble de la réforme et des sujets revendicatifs:

Dans une note interne de la fédé CGT, nous lisons encore :

« *Pour masquer son recul, alors qu'il refuse depuis le début du conflit de négocier, le gouvernement voudrait limiter la table ronde tripartite, qu'il a convoquée le 15 juin prochain, à une seule et unique réunion.*

Il dit vouloir faire de cette rencontre le point de départ d'autres négociations (UTP...) en se situant comme un « observateur attentif ».

Comme à chaque fois, c'est le niveau du rapport de force qui élaborera le contenu de la réunion. »



Ainsi même, avant le 15 juin, la « table ronde » était présentée comme un recul du gouvernement, à l'actif du rapport de force...tel que ces stratèges l'ont remanié à leur sauce.

La reprise en main du dossier par le Premier ministre avait déjà été saluée comme une victoire, c'est dire ! Mais, que les lecteurs aient du baume au cœur : « *tous en grève pour gagner* » claironnent les stratèges. Et, « *on ne lâche rien* », « *on est là pour l'honneur des cheminots et l'avenir de nos marmots* » !!! Beaux moqueurs, en effet !

Au sortir de cette réunion du 15 juin, Laurent Brun s'enflamme contre cette « provocation ». Mais il ne désarme pas :

« *La convention collective nationale a commencé à être négociée en 2014, a expliqué Laurent Brun. Elle doit arriver à son terme et elle doit protéger le plus possible les salariés notamment du privé dans le fret ferroviaire* ». En conséquence, ***"nous nous battons pour que cette convention collective soit le plus haut possible . »***

Voilà le but réel que Brun-Meyer assignaient à de la Drôle de Grève :

la CCN qui tue le statut !!!

Voilà le sens et le but de la « stratégie » :

NEGOCIER LE POIDS ET LA LONGUEUR DE LA CHAINE

SUD perd le nord

Dans un tract « Rail à défendre », SUD n'a plus de mots assez durs contre la CGT qui « brade le mouvement ». Pour se tirer de l'ornière où ils se sont enlisés tout seul, les animateurs « sudistes » réécrivent déjà l'histoire

« *Nous n'avons pas fait 2 mois de grève, même en pointillés, pour aller négocier des régressions, monnayer le statut des cheminot-e-s et l'avenir de l'entreprise publique* » s'ébrouent ils.

Ils clament « *Le retrait du pacte ferroviaire doit rester la revendication portée par les fédérations syndicales, car c'est la seule qui permette de donner un avenir à l'entreprise publique SNCF et aux cheminot-e-s.* ». Les fédés n'ont pas porté cette revendication.

« ***Les cheminot-e-s n'acceptent pas la fin de leur statut*** » grondent-ils. Mais les chefs sudistes acceptent la CCN, et par là même la mort du statut.

Les chefs « sudistes » ne manquent pas de le préciser :

« *La Fédération SUD-Rail portera la voix des cheminot-e-s qui créent le rapport de force cumulé depuis le 3 avril, **dans le cadre de l'ouverture de négociations tripartite État/Patrons du Ferroviaire/Syndicats en vue de réécrire le pacte ferroviaire**.* ».

Ils se mentent à eux même : cette réunion avait pour objet de relancer la « négo » de la CCN. Quand bien même, ils diraient vrai, cela résonnerait encore comme un aveu : ils seraient prêts à « réécrire le pacte ferroviaire », c'est-à-dire, si les mots ont encore un sens, à pactiser avec l'ennemi !

La politique du chien crevé au fil de l'eau

Chefs CGT et chefs SUD appliquent la politique du chien crevé au fil de l'eau

Ces dirigeants, stratèges, animateurs avaient abandonné la lutte avant même la grève.

Dès avant la grève, ils avaient troqué la défense du Statut pour la CCN.

Dès 2014, ils avaient renoncé à défendre le Monopole public de la SNCF, tout comme ils avaient renoncé à battre le fer contre la régionalisation, pièce maîtresse du démantèlement de la SNCF.

Dès avant la grève, ils ont accepté la concertation avec le gouvernement, supplié le Premier ministre d'être leur « interlocuteur ».

La politique des dirigeants CGT et SUD est propice à la division : seules les revendications unissent les salariés.

Plus que jamais, maintien du statut !

Le 14 juin, l'éditorial numérique du Parisien se concluait ainsi :

« Pour l'instant, Macron déroule son plan sans accroc, mais gare à ne pas réveiller la « bête humaine ». Le retour de bâton risque d'être proportionnel aux ressentiments accumulés. »

Comme lors d'un examen professionnel, l'adoption de la réforme est l'épreuve théorique. Reste à passer l'épreuve pratique : son application.

Selon les chiffres donnés par SUD-Rail : 75% des cheminots ont participé au moins à une des journées de grève du « calendrier ».

Pour le moment, le Statut reste donc en vigueur pendant 18 mois.

L'unité peut se réaliser à partir de trois revendications immédiates

- **Maintien du Statut !**
- **Abas la CCN !**
- **Abrogation de la loi portant Pacte ferroviaire !**

Les dirigeants syndicaux prétendent que l'on peut jouer sur les deux tableaux :

- **Non, on ne peut pas, d'un côté, prôner la défense du Statut et de l'autre s'inscrire dans la CCN qui tue le Statut.**

La preuve en a déjà faite en 2016 :

- **La CCN et son « décret socle » ont déjà eu raison du règlement du travail des cheminots SNCF (RH00077) en 2016 .** Que leur faut-il de plus, à ces dirigeants, pour reconnaître enfin que la défense du statut et la négociation de la CCN sont incompatibles, au moins tant que le Statut reste en vigueur ?

La défense du Statut des cheminots, comme la défense de tous les statuts, droits et garanties collectives des salariés, n'est pas une simple profession de foi. Elle s'incarnera bientôt à la SNCF dans la bataille contre les filialisations, non seulement de « Gares et Connexions » mais aussi contre la filialisation de la maintenance des locomotives, rames, wagons. La filialisation des Technicentres de maintenance est déjà sur les rails depuis 2010, date de création de la filiale [Masteris](#).

Les dirigeants syndicaux le savent mais sont très discrets sur ce danger grave et imminent.

Renouer avec le syndicalisme de revendications

Une nouvelle fois, le syndicalisme de proposition et de concertation, d'accompagnement et de « soins palliatifs », à la SNCF comme ailleurs, montre qu'il est incapable de tenir sa promesse d'un « moindre mal » et de « limiter la casse », il montre sa nocivité dans l'action. Il agit comme un cancer sournois du syndicalisme.

L'existence de syndicats est un acquis des luttes passées au même titre que toutes les conquêtes sociales.

Les syndicats sont l'outil de défense de tous les travailleurs, toutes les travailleuses. Comme tous les acquis sociaux, leur existence est menacée. Elle l'est actuellement par l'orientation de ces haut-responsables syndicaux qui parlent au nom des syndicats et au nom des salariés.

La défense des syndicats commence par l'application de quelques principes syndicalistes de base :

- négocier quand c'est possible et agir quand c'est nécessaire.
- toute grève a pour but d'arracher des revendications précises
- pendant les grèves, le pouvoir de décider appartient à tous les grévistes, à égalité, syndiqués ou non, délégués ou non, dans des assemblées générales souveraines
- la régression sociale ne se négocie pas, elle se combat
- le syndicalisme fédéré et confédéré CGT et FO, FSU et Solidaires, doit, comme son nom l'indique, fédérer la résistance de tous les salariés face aux attaques du Pouvoir et du Capital.

Selon l'éditorial numérique du Parisien du 14 juin dernier, après l'adoption de la loi portant Pacte ferroviaire :

« Pour l'instant, Macron déroule son plan sans accroc, mais gare à ne pas réveiller la « bête humaine ». Le retour de bâton risque d'être proportionnel aux ressentiments accumulés . »

D'ici le 1^{er} janvier 2020, nous allons vivre bien des rebondissements, dans tous les domaines et à tous les niveaux...

Sur un point, nous pouvons tomber d'accord avec les animateurs SUD : « Les cheminot-e-s n'acceptent pas la fin de leur statut ».

A suivre

19 juin 2018

DERNIERES MINUTES...

La grève SNCF se poursuit-elle ? ^a

- Les dirigeants de l'UNSA annoncent qu'ils n'appelleront pas à la grève en juillet
- « *Lundi, la fédération CGT des cheminots, premier syndicat de la SNCF, avait fait savoir qu'elle proposerait, mardi, aux autres membres de l'intersyndicale du groupe public ferroviaire (UNSA, SUD, CFDT) de discuter de l'organisation de trois nouveaux jours de grève contre la réforme ferroviaire lundi 2, vendredi 6 et samedi 7 juillet . »*

Triomphe de la grève des Catacombes ^b

Seul le syndicalisme de revendication et d'action directe aide les salariés à obtenir satisfaction.

Après 7 semaines de grève CONTINUE, les salariés des catacombes arrachent :

- 6 embauches.

- harmonisation vers le haut des salaires d'une partie des anciens vacataires.

- triplement de la prime de pénibilité.

La grève des catacombes est, indiscutablement, un des signes avant-coureur de la riposte ouvrière et populaire qui couve dans ce pays.

a https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/06/19/le-dilemme-d-ete-des-syndicats-de-la-sncf_5317396_3234.html

b <https://www.bfmtv.com/societe/fin-de-la-greve-aux-catacombes-de-paris-1473135.html>

1 <https://www.lejdd.fr/politique/didier-le-reste-sur-la-reforme-de-la-sncf-les-ingredients-sont-la-pour-nourrir-une-mobilisation-comme-en-1995-3587132>

2 <https://www.facebook.com/erik.meyer.752861/posts/207363183180425>

3 [https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/sncf/greve-a-la-sncf/la-sncf-arretera-d-embaucher-au-statut-de-cheminot-a-partir-du-1er-janvier-2020_2711586.html#xtor=CS2-765-\[facebook\]-](https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/sncf/greve-a-la-sncf/la-sncf-arretera-d-embaucher-au-statut-de-cheminot-a-partir-du-1er-janvier-2020_2711586.html#xtor=CS2-765-[facebook]-)

4 *Comment en est-on arrivé là ?* Michelle Cotta. Robert Laffont éditeur, 2016. Page 235

5 http://data.over-blog-kiwi.com/1/44/95/69/20180615/ob_2ae97a_pacte-ferroviaire-cgt-cheminots-juin-2.pdf