

# LES CAHIERS DE L'INSTITUT



DR

## Il était une fois... il y a tout juste 20 ans

Les initiatives avant 1995



© G. Bartoli

Le mouvement de 1995



© G. Bartoli

L'après 1995



© O. Pasquiers

La mise en œuvre du Projet  
de Contrat de Plan



Deux initiatives «remarquables»  
de la direction SNCF



© A. Lejarre

Deux témoignages régionaux



© DR

Le regard personnel des trois  
secrétaires généraux en 2015



© DR

CAHIER N° 55  
4<sup>E</sup> Trimestre 2015

# SOMMAIRE

- Avant-propos : Gilbert Garrel page 3
- Introduction : Une action venue de loin page 4
- Leçons de 1986 page 6

## Les initiatives en amont qui ont contribué à forger l'action de novembre et décembre 1995

- La construction de l'unité page 10
- Organisation des assises du Rail en direction des usagers page 14
- La recherche de la mobilisation chez toutes les catégories de cheminots page 17
- Conférence de Presse de Bernard Thibault du 5/10/1995 page 21
- Adresse aux politiques page 26
- Les luttes avant le déclenchement du conflit page 29

## Le mouvement de 1995

- Le déroulement de la grève du 24 novembre au 16 décembre 1995 page 36
- La participation des retraités page 64
- La solidarité exercée à l'égard des cheminots page 65
- Le soutien des intellectuels page 67
- La presse et autres médias en 1995 page 71

## L'après 1995

- Les élections professionnelles page 84
- Les élections législatives de 1995 page 85
- Les acquis des luttes page 86
- L'évolution de l'entreprise après le conflit page 88

## La mise en œuvre du Projet de Contrat de Plan

- L'évaluation de la LOTI page 90
- Le rapport Haenel page 90
- Le Contrat de Plan page 99
- Le rôle de l'Europe et la directive 91440 page 102

## Deux initiatives « remarquables » de la direction SNCF

- Intervention de Bergougnoux devant la Commission de la production et des échanges de l'Assemblée Nationale du 20/09/1995 page 106
- L'analyse du conflit par la direction : note confidentielle du 12 janvier 1996 sur le conflit de décembre 1995 page 111

## Deux témoignages régionaux

- Le vécu de la grève au secteur de Rouen (Sylvain Brière) page 121
- Le vécu de la grève au secteur de Marseille (Jean-Marc Coppola) page 126

## Le regard personnel de trois secrétaires généraux en 2015

- Bruno Dalberto, secrétaire général de la CFDT cheminots en 1995 page 136
- Paul Roche, secrétaire général de la FMC cheminots en 1995 page 139
- Bernard Thibault, Secrétaire général de la CGT cheminots en 1995 page 141

Rédaction : IHS CGT Cheminots.

Conception : PAO CGT fédération des cheminots

Impression : Rivet

Photos couverture et pages intérieures : Archives et photothèque IHS CGT des cheminots - Pascale Lalys.

263, rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex - Tél. 01 55 82 84 40 - Fax 01 48 57 10 36 - ihs@cheminotcgt.fr

Les cahiers de l'Institut - ISSN : 2101-3721

## Avant-propos

## Novembre 1995...



© Pascale Lalys

La CGT venait de souffler ses 100 bougies et la Sécurité Sociale célébrait son 50<sup>e</sup> anniversaire. Le gouvernement Juppé, nouvellement nommé, choisit cette période pour lancer une offensive sans précédent contre notre système de protection sociale issu du Conseil National de la Résistance. Dans la même logique, au Ministère des Transports, le couple Pons - Idrac décide, en collaboration avec la Direction SNCF, d'une réduction drastique de notre réseau ferré, entraînant de fait une menace sur l'avenir du service public ferroviaire et des cheminots dans de nombreux territoires.

Les jeunes cheminot-e-s, impliqué-e-s ou non syndicalement, ne s'imaginaient pas qu'en cette fin du mois de novembre 1995, ils et elles allaient s'engager dans un conflit social qui ferait date dans l'Histoire de notre pays.

Aucun fait ne se répète jamais à l'identique, mais il est aisé de vérifier que les velléités patronales restent une constante. Même si les méthodes changent, qu'il s'agisse de nos « conquis sociaux » ou des services publics, les offensives libérales sont toujours d'une actualité brûlante.

De même, chacun pourra juger que, de tout temps, le mouvement social a dû faire face à la violence des grands organismes de presse au service des pouvoirs politiques et des puissances financières.

Cet ouvrage construit à plusieurs mains par des militants de notre Fédération, à l'époque en premières responsabilités sur le plan national ou local, n'a pas vocation à être un simple témoignage ou une commémoration. Bien au contraire, notre volonté est qu'il puisse servir à la réflexion de tous sur la construction des luttes et qu'il soit un outil à disposition des jeunes adhérents dans leur parcours syndical.

Dans la phase préparatoire du 51<sup>e</sup> Congrès de notre CGT, ce Cahier Spécial de notre IHS peut apporter des éléments aux débats dans nos syndicats sur des thèmes majeurs, tels que l'unité syndicale, l'élaboration du rapport de force, la démocratie syndicale ou la conception même du syndicalisme qui nous est actuellement si âprement disputée.

Dans le cadre des initiatives célébrant les 120 ans de notre CGT, la Fédération des cheminots et son IHS souhaitent apporter, par cette œuvre militante, une contribution utile.

Il était une fois, il y a tout juste 20 ans...

Gilbert Garrel  
Secrétaire général  
de la Fédération CGT cheminots

# Une action venue de loin



Le soutien de l'opinion publique devant le cortège lors de la manifestation parisienne du 16 décembre 1995. DR

20 ans après la grande grève de 1995, la Fédération des Cheminots et son Institut d'Histoire ont décidé de donner à cet anniversaire un relief particulier, tant il peut être instructif à tous égards d'en relever les principales caractéristiques.

C'est en effet une action qui est venue de loin, qui a cultivé les convergences et la démocratie et nous pensons qu'il y va de l'intérêt des luttes actuelles d'en rappeler les origines mais aussi la construction, les acquis dans le but de mieux innover encore dans la conduite de l'action syndicale aujourd'hui.

La grève de 1995 était porteuse de leçons tirées des mouvements précédents et notamment de la grève de l'hiver 86/87 où les conditions n'étaient pas encore réunies pour faire jouer à la démocratie un rôle majeur, malgré notre volonté de nous impliquer au plus près des cheminots.

En 1986/87, la situation unitaire était radicalement différente : les revendications pour partie catégorielles, au départ, avant que la grille des salaires et le pouvoir d'achat soient revenus au centre des débats, n'ont pas permis de réaliser un large consensus ce qui eut évidemment des conséquences sur le niveau des actions.

Depuis lors, démarche démocratique, partage de la revendication et construction de l'unité au grand jour ont été au cœur de l'activité syndicale initiée par la Fédération et ses organisations. Cet acharnement a porté ses fruits au milieu des années 1990, dans un contexte de défaitisme ambiant avec des luttes difficiles.

L'on disait les salariés résignés, anéantis par l'offensive du Gouvernement et endormis par

la télévision, où il était de bon ton d'accuser les syndicats d'être moribonds, inutiles, archaïques ou dépassés (au gré des circonstances) ! Tout compte fait, en décembre 1995, le refus l'a emporté contre la pensée unique et l'arrogance du pouvoir illustrée par un Premier Ministre qui se disait « droit dans ses bottes ».

Sur l'action revendicative et sur les luttes, il ne faut pas croire que tout allait de soi. Du reste il fallut une succession d'actions où sans cesse sur le métier était remis l'ouvrage syndical. Au cours de toute une décennie, les luttes furent aussi nombreuses qu'inégales au rythme des contrats de plan (entre l'Etat et la SNCF), plans d'entreprise, suppressions d'activités et d'emplois, mises en cause du service public. Les expressions revendicatives de 1993, 1994 et du début de l'année 1995 se sont quant à elles caractérisées par une forte participation. Fait significatif, dans un sondage réalisé à l'automne 95 par la SNCF, 9% des cheminots ont un jugement positif sur le dialogue social et 81% n'ont pas confiance dans l'issue des négociations sur le contrat de plan.

Indéniablement, le mouvement de 1995 ne peut être qualifié de spontané et c'est bien le murissement d'un processus de longue haleine qui a déterminé la forme inédite d'un « appel à la grève générale unitaire le 24 novembre et à l'organisation d'assemblées générales pour décider des suites », appel lancé par la CGT, relayé par un appel unitaire qui annonce « des dispositions communes pour débattre sur chaque lieu de travail des conditions de grève au-delà du 24 ».

**Construire et rassembler ont été une obsession constante des interventions et des actions qui se sont multipliées tout au long des années 1990. C'était pour la CGT un objectif incontournable pour être plus forts afin de faire aboutir les revendications.**

## Le soutien de l'opinion publique

La plupart des actions locales, régionales, nationales ont été précédées de distributions de tracts aux usagers, de conférences de presse, d'initiatives élaborées avec les associations, les élus dans un systématisme inédit et une écoute des approches respectives. Quasiment dans tous les départements se sont tenues les assises du service public ferroviaire, ici par une réunion

publique, là par un rassemblement à la gare menacée, ailleurs par une marche sur le parcours d'une ligne vouée à l'abandon. L'accroche de ces initiatives à la vraie nature des projets développés à l'échelle de l'Europe et en France, porteurs d'une vision libérale destructrice pour le service public ferroviaire, a été fédératrice des revendications qui s'y sont élaborées. L'a été aussi l'explication répétée aux cheminots et à l'opinion publique des maux financiers qui asphyxiaient la SNCF (le service de la dette représentant le travail d'un cheminot sur trois, la carte de France amputée de 6 000 km de lignes).

## Unité des cheminots et unité syndicale

Dans l'entreprise, l'unité voulue par les cheminots a orienté les efforts de militants dans la formulation de revendications unifiantes partant des problèmes spécifiques qui recueillaient l'assentiment des catégories diverses de cheminots, associant les non syndiqués et favorisant du même coup la mobilisation. L'unité syndicale s'est construite et imposée sur cette base à partir non pas des seules propositions de la CGT mais en admettant les différentes positions des autres organisations syndicales et avec la volonté de dépasser les divergences. C'est dans cette diversité, cette multiplicité que s'est finalement réalisée la convergence des cheminots « pour exiger le développement du service public, de l'emploi dans le prochain contrat de plan ; pour le rejet du plan Juppé ; pour des négociations immédiates sur les salaires et retraites ».

## Solidarité

Les grévistes ont rencontré de suite les aspirations d'une grande majorité de la population (du premier au dernier jour de la grève de 1995, l'opinion a majoritairement soutenu le mouvement) sur le besoin de services publics et une protection sociale pour tous. Les rencontres ont été nombreuses avec les autres salariés, les chômeurs, et la population qui manifestaient (jusqu'à 2 millions de manifestants !).

La solidarité, la fraternité ont dépassé les frontières « habituelles ». De cet anonyme qui dépose son remboursement de Sécurité Sociale à la CGT, à cette mère de famille apportant une cafetière à un piquet de grève, jusqu'à une solidarité financière rarement connue. Du monde entier parvenaient des messages de solidarité, de soutien qui ont marqué ce mouvement et ceux qui l'ont fait.



La solidarité dans les rues de Brive, novembre-décembre 1995. DR

Paradoxalement, le mouvement ne s'est pas seulement soldé par les pots de la victoire. Il a été suivi par des fractures au sein de plusieurs organisations syndicales. La plus marquante a été sans doute le choix d'ajouter une organisation de plus en créant SUD-Rail, à partir d'une scission de la CFDT sur fond d'approbation, par cette confédération, du plan Juppé et sa condamnation du mouvement.

La démocratie a donc été à la fois un objectif de la lutte et un moyen de la conduire, d'abord dans sa phase préparatoire, puis au jour le jour et à tous les échelons de son organisation. Les pratiques volontaristes d'ouverture et d'écoute ont fait éclater les cloisonnements et ont ouvert des expressions nouvelles, dans le domaine revendicatif et dans celui de la solidarité.

L'une des originalités de ce mouvement était l'absence de comités de grève et de comités intersyndicaux en même temps qu'une présence des organisations syndicales qui affirmaient leurs capacités de propositions, pour les revendications comme pour l'action et la négociation. Les assemblées générales sont dans la grande majorité des cas ouvertes aux grévistes et non-grévistes, aux syndiqués et non syndiqués, à toutes les catégories de personnel. Elles se tiennent tous les jours sur les lieux de travail, précédées des réunions propres à chaque syndicat qui définissent les propositions à soumettre à l'AG. Cette conception de souveraineté de l'assemblée générale a témoigné de la maturité de tous les acteurs, maturité à son tour enrichie par cette démarche, de la capacité des organisations syndicales à déléguer, à faire confiance et en retour elle a renforcé la qualité des débats, la responsabilité des militants parmi lesquels des jeunes cheminots. Elle a fait émerger de nouveaux syndiqués qui en nombre ont adhéré pendant toute la durée du conflit.

# Les leçons de 1986



Le syndicat CGT des cheminots du Mans immortalise le 13<sup>e</sup> jour de grève, le 1<sup>er</sup> janvier 1987. DR

On ne peut pas bien comprendre la genèse de la grève de 1995 sans avoir à l'esprit les caractéristiques d'un autre conflit marquant, presque 10 ans auparavant, celui de l'hiver 86. 26 jours d'arrêt de travail du 18 décembre 1986 au 15 janvier 1987, couvrant donc les fêtes de fin d'année, viennent clôturer une longue séquence de fortes mobilisations chez les cheminots et dans de nombreuses professions. Pourtant, le conflit traversera plusieurs difficultés en interne comme externe. Il laissera des traces et conduira après une analyse collective à en tirer des enseignements pour l'avenir.

1986 est la première année de cohabitation entre François Mitterrand, Président de la République et Jacques Chirac, Premier Ministre à la tête d'un gouvernement de droite depuis les élections législatives de Mars.

Les revendications pour s'opposer aux blocages des salaires se multiplient dans de nombreux secteurs depuis des mois. À l'automne, les étudiants à leur tour contestent la politique gouvernementale et plus particulièrement le « projet Devaquet » réformant les universités pour les mettre en concurrence. La mort du jeune Malik Oussekiné sous les coups policiers contraindra le gouvernement à retirer sa réforme le 8 décembre.



Manifestation en mémoire de Malik Oussekiné, victime de la violence policière, le 10 décembre 1986. DR

Toute la CGT prépare une grande manifestation pour la défense de la sécurité sociale annoncée pour le 22 janvier.

Chez les cheminots, 14 actions de portée nationale se sont succédées sans que le gouvernement et la direction de l'entreprise ne réagissent à la hauteur du mécontentement qui porte sur les salaires, les conditions de travail, le devenir du service public.

Pire, la SNCF annonce une nouvelle grille de salaire dans laquelle « le mérite » devient un critère individuel de rémunération. C'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Un texte « d'agents de conduite de base » appelle à la grève à partir du 18 décembre. Elle partira de Gare du Nord et durera 4 semaines dans une certaine confusion.

Dès le départ, la défiance des futurs grévistes à l'égard des fédérations syndicales est clairement assumée. Le mouvement est d'abord conçu et organisé sur une base essentiellement corporatiste visant à satisfaire les seules revendications des conducteurs. Les autres catégories n'étant pas considérées comme cruciales pour la réussite de la grève, voire nuisibles, à la défense des « barons du rail ». Quelques militants de la CFDT et de la FGAAC sont à la manœuvre.

Très rapidement et opportunément « la spontanéité de la base » s'organise. Une « coordination nationale » est annoncée puis promue par un grand nombre de médias qui y voient une forme moderne d'organisation puisqu'elle défie les syndicats dits « classiques ». Ils omettent le plus souvent de signaler l'appartenance masquée de militants issus de la CFDT habilement parés du statut de « cheminots de base ».

Là, une intersyndicale, ailleurs un « comité de grève » l'exercice est plus facile à mettre en œuvre là où la CGT connaît des faiblesses militantes ou d'implantation.

Après avoir hésité sur la conduite à tenir vis-à-vis d'une grève qui ne se présentait pas sous les meilleurs auspices, la fédération décide d'accompagner les grévistes en favorisant la démocratie dans les assemblées. Elle s'efforce de donner chaque jour tous les éléments d'appréciation pour que chacun juge en permanence de la meilleure attitude à adopter.

Cependant, le positionnement catégoriel revendiqué par les initiateurs s'illustre par l'éviction des personnels ou des militants d'autres services des assemblées générales. Certaines formes d'action qui se donnaient d'abord pour objectif d'empêcher les circulations quel que soit le nombre de grévistes, entretenaient la confusion et les divisions entre cheminots au grand bonheur de la direction. Les roulants étaient les plus mobilisés dans la grève, les autres catégories y faisaient des allers et retours.

Les usagers « otages » étaient d'autant plus réceptifs aux critiques faites aux grévistes que les objectifs du conflit n'apparaissaient pas clairement alors que nombre de familles voyaient leur Noël perturbé. Après quatre laborieuses semaines de grève, la grille dite au mérite fut retirée, des mesures catégorielles obtenues mais le bilan restait mitigé tant dans ses résultats que dans l'atmosphère qui régnait durant et après cette grève au goût étrange.

### La fédération tira rapidement quelques enseignements de cette période :

- Il était possible par un activisme ciblé de s'appuyer sur un mécontentement général pour en dégager un mouvement catégoriel et ainsi dévoyer la lutte susceptible de prendre une plus grande envergure.



Grève de 1986-1987,  
Paris gare de Lyon. DR

- Ce n'est pas le degré de gêne occasionné lors des grands déplacements de fin d'année qui est un facteur déterminant pour « réussir une grève ».
- Il y avait l'ambition de piéger la CGT, première force syndicale.
- La démocratie dans la démarche syndicale ne se justifiait pas uniquement pendant les conflits, ce devait être un mode de vie permanent dans l'activité au quotidien.

Pour relever le défi, la fédération décidait pour les élections professionnelles des 8 octobre 1987(CE) et 3 décembre 1989 (DP) de soumettre ses candidats à l'approbation des cheminots avant le scrutin officiel. Ces deux élections se traduisent par une progression de la CGT.

### En 1990, à l'ouverture du congrès fédéral Georges Lanoue interroge les délégués

- « N'y a-t-il pas des décalages entre ce que nous proposons aux cheminots et leurs attentes ? »
- N'avons-nous pas la tentation de vouloir généraliser la mobilisation avant de bien coordonner ce qui existe déjà ? »
- Sommes-nous des agitateurs ou voulons nous gagner ? »
- « Il faut en revenir à des valeurs simples : être rassembleurs, pas de raccourcis avec la démarche démocratique ».
- « Il faut des bouleversements dans nos pratiques, en termes de rupture ! »

Le congrès approfondira ces orientations qui entreront dans la vie les années qui suivront jusqu'en....1995



Georges Lanoue à la tribune lors du 35<sup>e</sup> congrès fédéral à Lyon du 12 au 16 mars 1990.DR

# Les initiatives en amont qui ont contribué à forger l'action de novembre et décembre 1995



Paris, place de la nation, décembre 1995, © A. Lejarre

# La construction de l'unité

## Avant 1995



Manifestation pour l'avenir des métiers de l'équipement, Paris, 16 juin 1993. DR

Il serait difficile de procéder à une revue de détail de toutes les mobilisations qui ont jalonné les années précédentes au long conflit de 1995.

Elles auront été multi forme, très nombreuses et le plus souvent unitaires suscitant ainsi de fortes mobilisations sur un plan local, catégoriel ou pour des « montées à Paris » hautes en couleur et en dynamisme.

Ce foisonnement de luttes des années 90 allait constituer le terreau pour que s'enracine les arguments justifiant une lutte déterminée le moment venu. Elles ont aussi permis par la pratique de « roder » les deux mécanismes qui, conjugués, allaient être déterminants dans le bras de fer final/ la démocratie dans la conduite des mobilisations, le caractère unitaire du rassemblement des personnels.

Passons en revue quelques-uns de ces moments clés qui auraient dû alerter la direction de l'entreprise et les gouvernements qui se sont succédé.

## En 1993

Les élections au Conseil d'Administration du 2 février 93 confortent la CGT comme première organisation au sein d'un groupe en plein remodelage.

Les 45% obtenus par la liste présentée par la fédération marque une adhésion massive à une approche qui prône la complémentarité dans la

politique des transports en lieu et place de leur mise en concurrence.

A l'initiative de la CGT la perspective d'une manifestation nationale à Paris prend de l'ampleur au fur et à mesure que les mobilisations se multiplient à travers le pays pour contrer les mauvais coups et défendre les revendications portant sur l'emploi et la défense du service public.

Salaires, emplois, unicité de la SNCF sont partout à l'ordre du jour.

Le gouvernement Balladur fait passer sa réforme des retraites pour les salariés du privé. Elle comporte deux dispositions principales : la durée de cotisations portée à 40 ans et le calcul de la retraite basée sur la moyenne des 25 meilleures années de salaires ce qui a pour conséquence de diminuer le montant des pensions versées. Mise en œuvre progressivement sur 15 ans beaucoup des intéressés n'auront pas saisi l'ampleur du recul social que cela représentait.

Par précaution le Gouvernement ignore les régimes de la fonction publique et les régimes spéciaux. Ce ne sera que partie remise. Nicolas Sarkozy y reviendra en 2007.

En septembre la brutalité de la situation s'impose. Malgré les pressions le pouvoir d'achat des cheminots recule, les effectifs diminuent, le service public s'affaiblit.

Les 7 fédérations lancent un appel pour « une grande manifestation à Paris le 6 octobre » sur ces thèmes.

Ce sera une grande réussite portée par 40 000 cheminots actifs et retraités.

Cette initiative viendra couronner une année consacrée à développer le caractère unitaire des mobilisations.

Unitaire dans l'entreprise, parce que c'est une aspiration légitime et compréhensible des cheminots qui attendent de leurs syndicats qu'ils mettent ensemble leurs forces et leurs énergies au moment où ils souffrent et que l'avenir apparaît bien sombre.

Notons sur ce point que la fédération ne ménagera aucun effort pour consolider l'unité des fédérations en toutes circonstances même si les obstacles ont été nombreux. Il fallait être unitaire pour 7 !



Bernard Thibault et Christiane Bedon dans la manifestation du 6 octobre 1993. A leurs côtés, Jean-Jacques Carmentran (FO)  
© G. Bartoli

Ainsi par exemple un numéro spécial du « courrier du cheminot » était exclusivement consacré en septembre à : « l'unité : un enjeu concret ».

Destiné aux militants et aux syndicats il livrait les éléments que portaient la fédération pour promouvoir l'unité à tous les niveaux.

Si l'ensemble de la démarche était partagée des doutes pouvaient circuler çà et là compte tenu des positions affichées par la direction confédérale de la CFDT, du positionnement hyper catégoriel de l'organisation Fgaac ou bien encore de la réputation qui historiquement plaçait la FMC (organisation des maîtrises et cadres) comme partenaire privilégié de la direction.

Nous avons eu bien raison à ce moment-là de ne pas céder à la facilité en reprenant ces prétextes pour alimenter la division dans la profession et donc un échec annoncé.

Unité aussi au-delà des murs de l'entreprise. C'est la généralisation d'une démarche qui nous conduira à rencontrer et à travailler en direction des élus locaux, des associations d'usagers ou de quartiers, des réseaux de commerçants etc... Avec tous ceux dont l'avenir de la SNCF ne peut laisser insensible.

Unité enfin sur le plan interprofessionnel. L'autre caractéristique de cette période « pré 95 » c'est la présence des cheminots dans chacun des grands rendez-vous qui mobiliseront plus largement le secteur public ou l'ensemble des professions. Là aussi la démocratie a été payante, en cherchant à chaque fois à expliquer quels étaient clairement

les enjeux de chaque mobilisation ce n'est pas le sentiment de voir noyer ses revendications professionnelles qui dominait mais au contraire la claire conscience que ce que vivaient les cheminots s'inscrivait dans un ensemble politique plus vaste. Ils n'étaient que des victimes parmi beaucoup d'autres. il convenait donc d'agir « tous ensemble »

En Novembre le congrès fédéral réunit 600 délégués qui valident largement les orientations calées sur le triptyque : des forces organisées à la CGT plus nombreuses, travailler sans relâche au rassemblement le plus large et à l'unité et la démocratie dans la définition des revendications et les moyens de les faire aboutir.

Le congrès décide d'une « vaste campagne d'information et de sensibilisation et de mobilisation sur l'avenir de la SNCF »

## En 1994

Le début de l'année est marqué par la mobilisation interprofessionnelle en réaction au Contrat d'Insertion Professionnelle instauré par le Gouvernement Balladur. Contrat de travail spécifique au moins de 26 ans qui pourront être payé à 80% du smic. La réaction est massive, la jeunesse mobilisée, la CGT conjugue ce rejet avec les revendications de salaire et d'emploi quand la CFDT et FO se cantonnent au rejet du seul CIP. Les manifestations sont imposantes le 12 mars.

55% des français s'opposent à la mesure gouvernementale qui disparaîtra le 30 mars. C'est dans ce contexte qu'interviennent les élections CE et DP à la SNCF le 17 mars.

**Les résultats sont sans appel :**

La CGT est en tête dans tous les collèges, la CGT progresse dans toutes les régions en CE comme en DP. Les organisations catégorielles (Fmc et Fgaac) ne peuvent que constater leur repli. Dès lors que la CGT apparaît victorieuse des élections, les autres fédérations deviendront hésitantes à l'égard des initiatives unitaires. C'est par sa pratique obstinée sur le terrain que ces réticences seront progressivement levées. La fédération commentera : « les cheminots ont marqué leur choix à l'égard de l'organisation qui leur ait apparue à l'initiative de la démarche unitaire. » Le 17 mai la fédération rencontrera le nouveau Président Bergougnoux fraîchement nommé à la direction de l'entreprise. L'année se conclue par le titre peu envier pour la direction : la SNCF est l'entreprise ayant eu le plus grand nombre de jours de grèves et d'actions locales recensées. La tribune des cheminots relatera chaque mois sur une ou deux pages ces « luttes et succès » qui ont animé l'ensemble du territoire

**1995 le début**

Chacun sait que l'année 95 est déterminante à plus d'un titre. Année d'élection présidentielle pour une échéance en avril, année de conclusion d'un nouveau contrat de plan entre l'état et la SNCF dont on masque à la fois les contours et l'échéancier précis. Dès l'élaboration du budget de la SNCF le décor est planté. Pas de hausse de salaire et diminution des effectifs, cap sur l'ouverture à la concurrence et à plus de flexibilité... Dans son édito de La Tribune de janvier, Bernard Thibault insiste : « nous ne laisserons pas passer d'authentiques opportunités pour que l'unité des fédérations se renforce et puisse s'exprimer dans l'action vraie le plus vite possible. » Il prévient : « là aussi c'est le poids que chacun de nous va mettre dans la réussite de cet objectif qui sera déterminant pour bousculer les réticences encore pesantes. » En février les fédérations (sauf CGC) décident :

- De s'adresser ensemble au pouvoir public sur l'avenir de la SNCF et du statut
- D'une pétition nationale commune (la CGT se donnera l'objectif de 100 000 signatures !)
- De préparer une action pour fin mars

*La Fédération CGT met à disposition de tous, cheminots exécution, agents de maîtrise et cadres, personnels contractuels, personnels des CE et du CCE, salariés du groupe, une pétition dont voici le texte.*

**PETITION :**  
**La SNCF appartient à la Nation.**

- Nous refusons la confiscation de l'entreprise par un état-major restreint.
- Nous voulons la démocratie, avec un vrai débat public sur les orientations de la SNCF et de son groupe.
- Nous voulons que ces débats soient pris en compte pour l'élaboration du prochain contrat de plan.
- Nous voulons que les choix se fassent à partir des besoins des usagers, des cheminots et de l'économie du pays
- Nous exigeons un statut et des garanties sociales qui assurent le développement de l'emploi, des salaires et retraites décentes, la réduction du temps de travail, l'extension des droits syndicaux, la protection sociale.
- Nous exigeons des moyens pour répondre à ces besoins et aux exigences d'un service public de qualité.

NOM	ETABLISSEMENT	SIGNATURE

A remettre à un militant CGT ou à retourner à :  
Fédération CGT des cheminots. Case n° 546. 93515 Montreuil Cedex.

Pétition, février 1995. Collection des brochures, 1 D 21.

En mars 40 000 signatures sont déjà recueillies et le principe de la grève unitaire est arrêté pour le 30 mars. La grève sera encore une fois massive mais ne déclenche aucune prise de conscience du côté de la direction. Fait exceptionnel en période électorale, à plus forte raison, pour une élection présidentielle, les fédérations de cheminots décrètent « il ne doit pas y avoir d'état de grâce présidentiel » .avant même d'en connaître le résultat elles décident de poursuivre leur marche commune par une nouvelle « manifestation nationale à Paris le 31 mai » avec l'objectif de déposer les pétitions exigeant la transparence et le débat sur l'élaboration du contrat de plan. Les échéances se rapprochent, il est hors de question de laisser le gouvernement et la direction conclure sur l'avenir de la SNCF dans le plus grand secret. La SNCF appartient à la nation deviendra un leitmotiv. Le succès est encore une fois au rendez-vous 50 000 cheminots montent à Paris pour déposer

14 cartons dans la cour du ministère des transports. Ils contiennent 116 224 signatures, objectif atteint en quelques semaines.

Fraichement installés dans leur locaux se sont des conseillers et non le ministre lui-même qui recevra les délégations.

Rien de significatif ne se passe sur le fond des revendications.

Nouvelle grève le 10 octobre.

Puis Le gouvernement Juppé affine son plan affaiblissant la sécurité sociale. Le 16 nov. Il annonce la couleur du haut du perchoir de l'assemblée nationale. il y ajoute une remise en cause des régimes spéciaux de retraite au nom de l'équité entre le privé et le public.

Les événements s'accroissent. La fédération tient au même moment son conseil National, le principe de la participation des cheminots a la mobilisation de la fonction publique le 24 novembre est à l'ordre du jour. L'annonce sur les retraites renforce la détermination. Il est désormais possible d'envisager une grève reconductible si les cheminots le décident comme nous le pensons.

Contact est pris avec les autres fédérations qui appelleront ensemble « à la grève massive le 24 novembre et conviennent de dispositions communes pour débattre des conditions de la grève au-delà du 24 ». Ainsi la pratique démocratique d'abord installée comme démarche permanente de la seule CGT s'impose comme un passage obligé pour toutes les fédérations

La grève sera reconduite chaque jour par des assemblées générales jusqu'au 16 déc.

Le changement de pied de la CGC, de la Fgaac au cœur du conflit n'auront aucune incidence sur le cours des événements. Les conditions étaient créées pour que les cheminots soient les véritables maîtres de leur destin.

Il y a naturellement beaucoup d'enseignements à tirer de cette période.

### Retenons en 3 principaux au travers de ce récit sommaire des événements.

- La CGT comme première force syndicale avait la première responsabilité pour affronter la situation. C'est son comportement qui allait être déterminant. En créant les conditions de l'unité des personnels et de leur syndicat et en imposant la démocratie comme mode de vie permanent. Elle a su s'appuyer sur deux leviers qui allaient être déterminants pour déjouer les manœuvres et faire reculer le gouvernement de l'époque.
- Loin de se diluer, comme quelques-uns pouvaient le craindre, l'identité de la CGT ne s'en est pas trouvée affaiblie, bien au contraire. Le nombre de syndiqués progressera régulièrement et l'influence aux élections suivra la même courbe. Ce sont bien tous les adhérents qui ont été la cheville ouvrière de cette victoire
- Les événements ne sont jamais écrits d'avance. C'est vrai pour les décideurs qui encore aujourd'hui ont tendance à « décréter » sans se soucier de l'impact réel de leur décision. C'est vrai aussi pour les syndicalistes qui doivent avoir la capacité de réagir en fonction des situations spécifiques qu'ils rencontrent.

Il est possible qu'une lutte victorieuse même partielle ou professionnelle suscite un entrain qui déborde largement son objet initial.

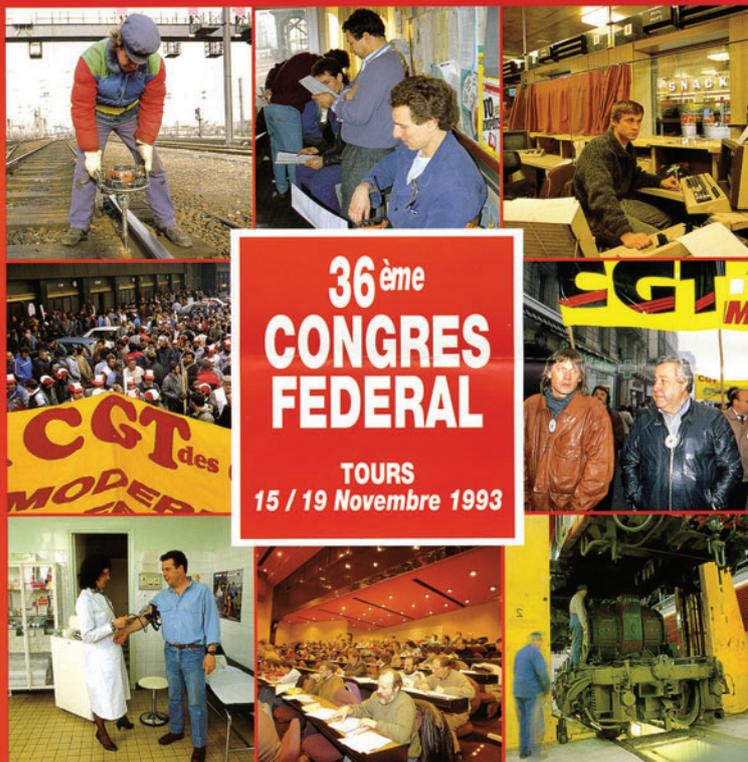
Il est révélateur et flatteur que les cheminots aient fait naître à cette occasion ce beau slogan « **TOUS ENSEMBLE** »



Les délégués au 36<sup>e</sup> congrès fédéral du 15 au 19 novembre 1993 à Tours. DR

# Organisation des assises du rail en direction des usagers

## FEDERATION CGT DES CHEMINOTS



**On débat, on construit.**

Affiche du 36<sup>e</sup> congrès fédéral, Tours, 1993.

C'est le 36<sup>e</sup> congrès fédéral de Tours qui a eu lieu du 15 au 19 novembre 1993 qui a décidé du lancement d'une vaste campagne d'information, de sensibilisation et de mobilisation sur l'avenir de la SNCF.

En effet, nous allions rentrer dans les discussions pour le futur contrat de plan entre l'Etat et la SNCF avec de lourdes menaces sur l'avenir de l'entreprise et sur le devenir du service public. Le congrès avait analysé que ce débat ne pouvait pas avoir lieu en catimini entre initiés mais devait être mené au grand jour entre tous les intéressés.

C'est à la Commission Exécutive Fédérale du 8 février 1994 que Bernard Thibault, qui venait

d'être élu Secrétaire Général de la Fédération au congrès de Tours, présentait cette initiative :

Le 1<sup>er</sup> objectif est de rassembler les cheminots pour porter un combat qui doit leur apparaître encore plus convergent et dans lequel leur présence sera décisive.

Le 2<sup>e</sup> objectif est d'interpeller tous ceux qui ont des intérêts dans le développement d'un service public de transport ferroviaire autour de la Société Nationale qu'est la SNCF.

En plaçant au cœur du débat cette idée : La SNCF n'est pas une entreprise comme les autres. Elle n'appartient ni à l'Etat, ni à la Direction Générale, et encore moins aux groupes multinationaux. Propriété de la collectivité, il appartient à celle-ci de se réapproprier la SNCF pour en faire un véritable outil d'une autre politique des transports dans notre pays.

Ce sont sur ces bases que les assises du rail se sont déroulées au printemps 1994.

Des centaines d'initiatives, de rencontres ont eu lieu. Depuis la première à Romilly-sur-Seine en passant par une manifestation à Aurillac, elles ont permis de nombreux échanges avec les usagers et les élus politiques permettant de mieux cerner les nombreux points de convergence et aussi de désaccord.

Les assises du rail, et ce n'est pas leur moindre mérite, ont permis de faire l'inventaire des carences et dysfonctionnements de l'entreprise de transport, de ses obligations de service public.

**Des points sont revenus plus fréquemment lors des initiatives. Ce que le syndicat de Besançon a rassemblé dans son compte rendu synthétise pour une grande part ce qui s'est dit partout :**

- Lignes mal desservies, mal entretenues, avenir des lignes et des dessertes, présence ferroviaire et non transfert sur route ;
- Exigence de confort, de régularité, de sécurité des circulations ;
- durée des trajets, délais d'acheminement ;
- devenir des établissements, leurs activités et l'emploi ;
- état du matériel ;

- ouverture des établissements insuffisante ainsi que la présence humaine dans les gares et dans les trains ;
- Absence de réponse aux besoins des usagers, en particulier ceux dont la situation les rend tributaires de l'existence d'un bon service public pour avoir le droit élémentaire de se déplacer (personnes âgées, jeunes, personnes à mobilité réduite).

Les assises du rail ont permis d'engager une réflexion en commun de tous les intéressés sur les réponses à construire ensemble pour que le service public soit à la hauteur des exigences de la population.

Ce qui est ressorti aussi des différentes initiatives qui ont eu lieu, c'est d'abord la qualité d'écoute, la diversité des situations, la volonté des participants de trouver des solutions aux problèmes posés. C'est un attachement profond à la SNCF, au service public de transport ferroviaire.

Mais un attachement qui n'occulte pas les colères et rancœurs devant les carences de l'entreprise devant ce qui est ressenti, à juste titre, comme des abandons.

De Rouen à Marseille, de Quimper à Mulhouse, la colère des usagers, que la SNCF veut transformer en clients, gronde. Contre les correspondances supprimées, les allongements de temps de parcours, alors que la vitesse augmente, les gares déclassées en points d'arrêt gérés puis non gérés puis sans arrêt du tout. Les cours de marchandises dévitalisées ou mises en gares routières quand elles ne sont pas transformées en friches. Avec les assises du rail, de nombreux usagers ont pu mesurer combien le manque de moyens pour le transport ferroviaire est lié aux choix du pouvoir et à l'action de leurs élus. Cela aidera à orienter leurs interventions vers les vrais responsables et à créer ainsi les conditions d'actions convergentes sinon communes entre cheminots et usagers.

D'ailleurs, cette période verra la création de plusieurs dizaines d'associations d'usagers.

Il faut toutefois noter une insuffisance dans ces initiatives c'est celle du manque de prise en compte des problématiques du transport de marchandises ou seulement par le biais de questions de nuisances ou d'environnement, plutôt que par l'exigence de moyens pour la reconquête de moyens de production industrielle.

**CGT**
**seine saint denis**
**FSM**

# INVITATION

Le syndicat CGT des cheminots  
du 93 organise

## LES ASSISES DU RAIL

MERCREDI 15 JUIN 1994  
à partir de 17h  
Stade SNCF  
1 rue des Alouettes  
93700 DRANCY  
( Station RER. ligne B - Le Bourget )

POUR DEVELOPPER  
LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

VOYAGEURS  
GRANDES LIGNES & BANLIEUE  
MARCHANDISE

AVEC VOUS

LES CHEMINOTS  
LES SYNDICATS  
LA POPULATION  
LES USAGERS  
LES ELUS  
LES ASSOCIATIONS

POUR CONSTRUIRE  
METTONS ENSEMBLE EN CONVERGENCE  
NOS PROPOSITIONS ET REVENDICATIONS

POUR UNE DISCUSSION OUVERTE ET CONSTRUCTIVE, NOUS COMPTONS SUR VOTRE PRÉSENCE.

CONTACT PRESSE : TÉL. : 42 05 99 94 - SNCF 21 51 58 - Fax : 42 05 99 79

Invitation aux assises du Rail à Drancy en Seine-Saint-Denis, juin 1994, fonds Delanoue.

## Participation aux initiatives

Il est difficile de faire un état signalétique précis des participations tant les initiatives ont été diverses et de formes très différentes. Du stand sur un marché pour présenter une exposition, à la distribution de tracts questionnaires aux usagers, en passant par l'assemblée-débat dans l'entreprise, à la mairie ou à l'union locale, l'interpellation des élus et l'information des populations à l'occasion de luttes professionnelles ou interprofessionnelles, parfois la mise en commun de plusieurs d'entre elles. Plusieurs données se dégagent :

- Le souci d'abord de sensibiliser les cheminots avec un effort certain pour mettre dans le coup nos syndiqués, cela a certainement compté dans les progrès en termes d'adhésions enregistrées dans la période.
- Partout le souci d'associer les organisations et les structures de la CGT. UL, UD, Comités Régionaux et les représentants CGT dans les CESR.
- La présence de salariés d'autres entreprises, à partir de leurs propres problèmes de transport, a été partout, où cela a eu lieu, un apport qualitatif conséquent au débat et aux décisions d'actions et cela tant dans les zones à fortes implantations industrielles aussi bien que dans des régions frappées de plein fouet par la casse industrielle.

## La couverture médiatique

La presse écrite comme audiovisuelle, pourtant peu soucieuse de complaisance à l'égard de l'activité de la CGT, a rendu compte des assises du rail de façon intéressante, et cela au-delà des titres qui naturellement nous ont habitués à parler des luttes revendicatives.

Les micros des radios locales et régionales, les caméras de FR3 ont couvert les différentes initiatives régionales voire locales, la presse écrite régionale, y compris dans la diversité des titres, a aussi couvert les initiatives.

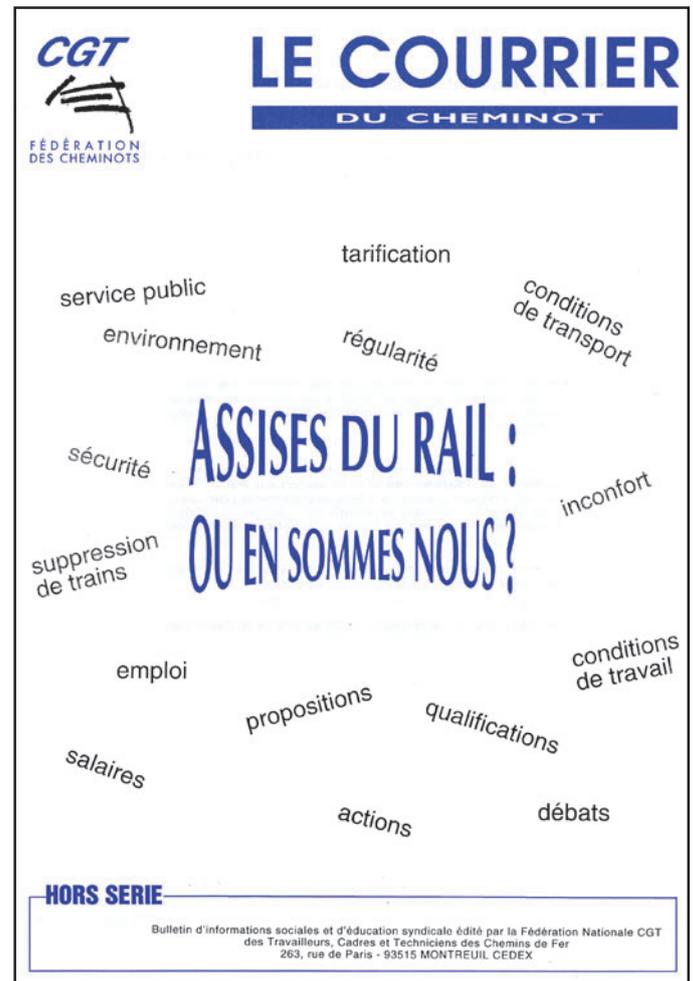
Si la presse a agi comme ça, ce n'est pas par une brutale émergence d'une conscience de classe dans les salles de rédaction, mais par le succès des assises du rail en participation et en qualité des débats, la puissance du mécontentement et donc la volonté et l'intérêt des rédactions de ne pas se couper de leur lectorat.

Réaliser les assises du rail a demandé des efforts conséquents de la part des syndicats et des militants.

Il n'a pas été facile de faire cohabiter et débattre dans une salle le syndicaliste et l'élu politique qui a voté le budget Transport de sa région, le salarié qui défend son entreprise et l'usager qui revendique de bons services publics mais peste les jours où les agents sont en lutte pour les défendre.

Et pourtant les assises du rail ont démontré que cela est possible. Elles ont aussi démontré que nous pouvons aller au-delà des divisions instillées par le pouvoir et la Direction SNCF (opposition entre usagers et cheminots) pour se retrouver sur ce qui nous rassemble, la défense du service public.

Ces assises ont été le terreau sur lequel des milliers de tracts d'explications sont sortis et ont permis de faire germer des premières actions revendicatives qui allaient aboutir au mouvement de 1995 avec le soutien majoritaire du pays.



Courrier du cheminot hors-série, 1994

# La recherche de la mobilisation chez toutes les catégories de cheminots



Cheminots de Clermont-Ferrand mobilisés contre la suppression de lignes. Extrait de la Tribune des cheminots, n°712, mars 1994.

Les Assises du Rail proposées par la Fédération CGT des cheminots dès avril 1994 sur l'avenir du service public et de la SNCF ont permis de faire l'inventaire des carences et des dysfonctionnements de l'entreprise au regard des besoins de transport et de ses obligations du Service Public. L'ensemble des cheminots de toutes catégories s'est retrouvé pour organiser des Assises régionales ou locales dont la presse syndicale s'est fait l'écho, comme par exemple :

- Aurillac le 9 avril 1994 où cinq régions étaient représentées pour montrer que «du syndiqué à l'usager la construction revendicative a besoin de tous »et lancer le débat «Usagers, cheminots le Service Public parlons-en. »
- Nice avec une manifestation le 14 juin.
- Grenoble le 27 mai avec une forte implication du syndicat UFCM.

Cette année de mobilisation s'est poursuivie le 13 septembre par une lettre de toutes les OS de l'encadrement à propos du déroulement de carrière. Le début de l'année 1995 a été marqué par des mobilisations contre les restructurations envisagées (Rennes, Dépôt de Caen, Caisse de Prévoyance et Retraite, Études d'Ouvrages d'Art Lignes Nou-

velles que la SNCF voulait transférer au privé). Pour préparer une action nationale coordonnée, une pétition nationale proposée par la CGT est soutenue par cinq autres OS (sauf CGC) avec l'objectif d'obtenir 100 000 signatures.

Un grand rassemblement national unitaire est organisé le 31 mai à Paris pour porter les pétitions au Ministère des Transports.

Entre temps, la grève unitaire du 30 mars a vu la participation à un niveau rarement atteint des Agents de Maîtrise et Cadres et l'action des retraités du 23 mars a montré la détermination de l'ensemble des cheminots.



Manifestation des retraités le 23 mars 1995. DR

La situation d'une exceptionnelle gravité pour la SNCF et son groupe, les menaces réelles pesant sur leur statut comme l'incertitude attachée au futur contrat de Plan ont amené les cheminots à interpeller le gouvernement et la direction de l'entreprise à l'occasion d'actions massives, unitaires et rassembleuses.

- D'abord par la journée de grève du 30 mars 1994, la plus importante par son ampleur depuis celle du 7 mars 1979 contre le premier contrat de plan. Dans de nombreuses régions, la participation Maîtrise et Cadres dépasse les 40%.
- Ensuite par la manifestation nationale unitaire (CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC) à Paris avec 50,000 participants et 116,224 signatures recueillies.
- Dans les différentes fonctions également, des initiatives souvent unitaires sont prises comme le rassemblement national du 31 mai (CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC) du SES contre les restructurations.

Pour le déroulement de carrière et les libertés pour les Maîtrises et Cadres, une audience commune auprès de la Direction est obtenue le 14 mars 1995 et une réunion intersyndicale (CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC, CGC) le 12 juillet décide deux initiatives :

- Une pétition concernant le déroulement de carrière.
- Une expression sur le problème des libertés des Maîtrise et Cadres dans l'entreprise.

Durant toute cette période des actions locales ont vu les différentes catégories se mobiliser pour contrer les projets néfastes.

- contre la fermeture de l'entretien d'Hendaye.
- Grèves au triage de Woippy.
- Grève des dirigeants de districts de Montpellier le 29 juin à 95%
- contre le transfert des établissements de Périgueux à l'Aquitaine.
- Grève de l'astreinte du personnel du 1er collègue à Toulouse et soutien des chefs de circonscription qui se mettent en grève le 8 juillet.

Ces quelques exemples montrent que les cheminots de toutes catégories n'apprécient pas les choix de restructuration et de casse de la SNCF dirigée par le président Bergougnoux. La mobilisation particulière des Maîtrise et Cadres s'est poursuivie durant l'automne avec deux points forts réalisés dans une période très courte :

- grève unitaire du 10 octobre 1995 (57% de grévistes dont 1 sur 2 agents de maîtrise et 1 sur 5 chez les cadres).



Manifestation des agents maîtrise et cadres, octobre 1995. DR

- manifestation unitaire des agents de maîtrise et des cadres le 12 octobre 1995 (plus de 5,000 participants à Paris avec plus de 20,000 signatures recueillies).

L'action des agents de maîtrise et cadres qui reposait sur :

- la défense du service public SNCF.
- L'amélioration de leur déroulement de carrière.
- Le respect de leur dignité et de leur engagement professionnel,
- les engageait alors vers une implication très profonde avec les autres cheminots pour décider la grève à partir du 24 novembre qui répondait à l'appel du secrétaire général Bernard Thibault aux adhérents actifs et retraités de la Fédération CGT des Cheminots.

Durant cette longue action historique, qui a vu beaucoup de démarches inhabituelles, peut être retenu le communiqué de presse des cadres supérieurs de la SNCF des OS CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC, CGC qui ont tenu à exprimer leur analyse le 5 décembre 1995 (voir texte ci-joint).

Ils constatent que depuis quinze ans le dialogue avec l'État ne repose que sur des critères financiers alors que des besoins structurels exigent un dynamisme pour créer un maillon intermédiaire entre le TGV et le TER ou pour créer une véritable coordination fret avec la profession routière et les gros chargeurs.

Ils proposent donc de repenser les relations financières entre l'État et la SNCF, d'apurer le passé et de déboucher sur un grand projet pour l'entreprise seul de nature à impliquer les cheminots de toutes catégories dans sa réalisation.

## COMMUNIQUE DE PRESSE

**Les Cadres Supérieurs SNCF des organisations syndicales CGT - CFDT - FO - CFTC - FMC - CFE/CGC, inquiets de l'avenir de leur entreprise ont tenu à exprimer publiquement leur analyse de la situation actuelle et les voies qu'ils proposent pour une issue positive.**

### VIVE LE TRAIN

La SNCF, et avec elle le transport ferroviaire français, traverse une des crises les plus graves de son histoire. En même temps, un mouvement social de grande ampleur ébranle la société française.

Comme si la SNCF et les cheminots - qu'on les soutienne ou qu'on les désapprouve - exprimaient le profond mal vivre de notre pays... mais peut-être aussi une sourde espérance qui n'en finit pas de naître.

Nous sommes des cadres, des dirigeants de la SNCF. Fiers de notre entreprise, de son histoire, de ses réalisations, de ses valeurs. Meurtris aussi des critiques, des accusations, hélas bien souvent justifiées, que nous entendons autour de nous.

Alors, nous avons décidé de parler. Parce que nous sommes déterminés à faire émerger de cette crise des voies nouvelles, positives pour notre entreprise et pour le pays.

La SNCF est un Etablissement public. Elle appartient à la Nation. C'est donc à cette dernière de débattre et de décider de la politique ferroviaire du pays.

Les exigences de notre temps appellent à un nouveau contrat entre la SNCF et le pays. Car le train a un grand avenir, à l'échelle de la France et à l'échelle européenne. Nous en sommes convaincus. La SNCF y a contribué ; nous ne voulons pas manquer un rendez-vous historique.

Mais depuis bientôt quinze ans, concernant la SNCF, le politique ne s'exprime que par la voix du Ministère de l'Economie et des Finances. Notre dialogue avec l'Etat est exclusivement financier. Il est certes indispensable que l'Etat fixe un cadre financier à son Etablissement public. Mais cela ne suffit pas, notre entreprise, pour déployer son initiative, a besoin de savoir ce que le pays attend de son chemin de fer, en France et dans la perspective européenne.

Sur le terrain nous entendons s'exprimer une attente forte de nos clients et usagers, de nos concitoyens, des élus : plus d'écoute, plus de service, plus de qualité. Ils ont raison. Nous vivons tous les jours la contradiction qui existe entre les attentes de la Nation à l'égard de "son" chemin de fer qui s'expriment ainsi au quotidien et les moyens qu'elle y consacre. Les cheminots ne veulent plus être les mal aimés, porter seuls la responsabilité de ce décalage même si, et nous en sommes conscients, notre entreprise est loin d'être exempte de tout reproche.

Nous proposons que le débat sur le projet de contrat de plan actuel soit prolongé et qu'il s'ouvre à la réflexion vers un nouveau contrat entre la Nation et la SNCF. Contrat qui aurait pour objectif de rétablir une plus grande cohésion et efficacité de notre réseau national tout en l'ouvrant à l'Europe.

Le TGV a changé le train, il lui ouvre de nouveaux espaces y compris à l'échelle européenne. Nous proposons de développer cet atout national. C'est pour nous une aventure enthousiasmante. Mais le TGV ne couvre pas, et de loin, tous les besoins.

Nous avons lancé avec les Régions le Transport Express Régional, le TER conçu pour répondre aux besoins locaux, et organiser la complémentarité entre le rail, la route, les transports urbains. Nous proposons d'aller jusqu'au bout de ce partenariat et que les Régions se voient confier, dans le cadre de la

cohérence du réseau national, la responsabilité de l'organisation des transports régionaux si importants pour la vie au quotidien. Cela suppose que des garanties financières sérieuses leur soient données par l'Etat.

L'absence d'un maillon intermédiaire entre le TGV et le TER se fait de plus en plus sentir. Il devient urgent de "réinventer", peut-être au plan européen, un train traditionnel offrant des services à moyenne distance sur des liaisons que le TGV n'a pas vocation à assurer et qui, progressivement se sont dégarnies. La reconquête du réseau traditionnel pourrait faire l'objet d'un grand projet national coordonné associant l'Etat, les Régions, les autres collectivités territoriales et, bien sûr, la SNCF. Il répondrait à la fois à une nécessité pour la SNCF de reconquête commerciale en même temps qu'il participerait à une politique d'aménagement du territoire.

Dans le domaine du fret, nous proposons que l'Etat, la profession routière, les gros chargeurs et la SNCF recherchent toutes les modalités de coopérations permettant de réguler autrement que par une concurrence sauvage le partage rail route dont le déséquilibre nous conduit à des surcoûts d'infrastructures routières et, à terme, à des désastres pour l'environnement. D'autres pays l'ont fait, pourquoi pas la France ?

Pour cela, nous proposons de repenser les relations financières entre l'Etat et la SNCF. La SNCF prend aujourd'hui à sa charge les coûts de développement et de modernisation du réseau, notamment les infrastructures à grande vitesse, en non conformité d'ailleurs avec les recommandations de Bruxelles. C'est, pour l'essentiel, en puisant dans sa propre substance que la SNCF a doté la France du plus grand réseau à grande vitesse du monde. L'Etat n'a rien ou presque rien financé. Il en résulte des charges financières considérables pesant sur les équilibres généraux de l'entreprise, limitant ses initiatives commerciales et sa capacité d'investissement pour des services nouveaux. Le trafic s'en ressent et l'Etat est ainsi amené à intervenir en aval pour combler des déficits d'exploitation dus à des insuffisances de trafic.

La collectivité nationale doit maintenant payer la facture de quinze ans de "pensée unique";

Pour l'avenir, nous proposons que la collectivité nationale, Etat, Régions, collectivités territoriales interviennent plus en amont, en co-finançant les investissements d'équipement et de services. C'est le mécanisme financier le plus efficace, stimulant les industries ferroviaires en amont, en même temps que le meilleur moyen de garantir que les investissements ferroviaires seront conformes aux besoins du pays. La plupart des pays européens sont engagés dans cette voie.

Il faut ensuite apurer le passé. C'est le plus difficile. Le choix à faire est politique, au sens le plus élevé de ce terme. Il appartient à la Nation. Il est clair que le débat politique sur ce sujet n'a pas eu lieu. Et il est de notre devoir de dire que le niveau de désendettement actuellement envisagé ne permettra pas à la SNCF de faire face aux défis qui attendent le transport ferroviaire. Les Français doivent savoir que l'Etat allemand, après une longue concertation avec les cheminots et les länder a décidé de totalement desendetter la Deutsche Bundesbahn : avant dix ans, la dynamique ferroviaire européenne risque d'être portée par la seule Allemagne. Comment aussi ne pas faire la comparaison avec les solutions financières que l'Etat a su trouver pour le Crédit Lyonnais.

Aujourd'hui, les cheminots sont orphelins d'un grand projet pour leur entreprise. La SNCF, à l'image du pays, est en dépression. La confiance est rompue. Aucune réforme sérieuse n'est envisageable dans ce contexte. Et si aucun projet positif n'émerge de la crise actuelle, si les cheminots ont le sentiment d'en sortir battus, alors l'avenir même de notre entreprise est menacé. Et avec lui le rôle éminent de la France avec le transport ferroviaire.

Nous le refusons.

Car notre pays doit avoir une grande ambition ferroviaire. Si tel est l'enjeu et si le pays l'exprime clairement, alors le climat social de l'entreprise changera. Nous connaissons l'attachement profond des cheminots à leur entreprise, à leur métier. Nous le partageons. Des réformes, des évolutions indispensables à l'entreprise, aujourd'hui bloquées faute de perspective, pourront alors être discutées, négociées.

Paris, le 05 décembre 1995

# Conférence de Presse de Bernard Thibault du 5/10/1995

FEDERATION CGT DES CHEMINOTS

CONFERENCE DE PRESSE

LE 5 OCTOBRE 1995

Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation qui est motivée, comme vous le savez, par les graves menaces qui pèsent sur l'avenir de la SNCF et par voie de conséquence sur celui des cheminots et des usagers.

Nous avons été contraints de lever la chape de plomb qui régnait sur les travaux préparatoires au contrat de plan Etat/SNCF en dévoilant les 5 scénarios autour desquels le gouvernement est censé prononcer ses arbitrages.

Depuis, beaucoup de prises de position, de faux démentis, de vrais aveux.

Toujours est-il que l'opinion publique n'est toujours pas complètement informée, et encore moins associée, à ce que nous considérons pour notre part comme un véritable enjeu de société dans les choix en matière de politique des transports pour notre pays et d'autre part, comme crucial pour la réponse aux revendications des cheminots.

Nous souhaitons que cette rencontre aide à un débat public contradictoire s'agissant de l'avenir de l'entreprise et de son personnel.

Je peux d'ores et déjà vous informer que notre réunion d'hier qui réunissait la direction de notre fédération avec les secrétaires de syndicats locaux CGT a décidé de multiplier les initiatives d'information, de sensibilisation à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise y compris en décidant de grèves, comme c'est déjà le cas pour le 10 octobre prochain, ou de manifestations, ce sera le cas le 12 octobre dans un cadre unitaire pour les maîtrises et cadres qui sont appelés à manifester à Paris.

Nous voulons vous en dire plus parce que jusqu'à présent, soit le Président de la SNCF a nié l'importance des scénarios préparatoires, soit le gouvernement a renvoyé leur paternité sur la seule présidence de l'entreprise. C'est une partie de ping pong pendant laquelle un autre réseau ferroviaire se met en place. On nous dit que les choix ne sont pas faits voire que la négociation n'aurait pas débuté entre l'Etat et l'entreprise. Sachez en tout cas que les cheminots et leurs organisations syndicales n'ont toujours pas voix au chapitre.

## 1ère information.

Nous vous remettons deux cartes ferroviaires du réseau SNCF. La première représente l'état actuel du réseau Voyageurs tel qu'il figure sur l'indicateur horaire. La seconde, ce que serait le réseau SNCF en l'an 2000 au terme du scénario le plus optimiste de la direction de l'entreprise, celui qui chiffre à 6000 km de lignes la contraction nécessaire du réseau.

## 2è information

Il est désormais plus qu'évident que c'est sur ce projet minimum que la SNCF veut obtenir l'aval du gouvernement.

- C'est ce qu'a défendu le Président de la SNCF devant la commission des finances à l'Assemblée Nationale. Nous vous transmettons également le compte rendu officiel de cette audition.
- Ce sont bien les 6000 km qu'il a également évoqués lors de la vidéo conférence devant 12.000 agents d'encadrement le 3 octobre tout en soulignant que peu de voyageurs y circulaient. Nous reviendrons sur ce point.

J'insiste pour souligner que cette projection faite par la CGT n'est pas une simple vue de l'esprit ou motivée par une volonté de forcer le trait.

Cette carte est la compilation d'éléments fiables en notre possession comme l'étaient les scénarios secrets. Elle s'appuie tout à la fois sur des mesures de restructurations des établissements qui s'effectuent aujourd'hui, sur la classification des lignes à la SNCF, sur la vétusté de certaines infrastructures déjà menacées, sur les consignes passées entre services ou sur les quelques éléments du Budget 96 de l'entreprise à notre portée.

La conjugaison d'éléments techniques et d'éléments commerciaux peut amener à quelques imprécisions mais cela n'enlève rien à la trajectoire générale.

Bien sûr, cette carte ne tient pas compte du résultat du chantage que ne va pas manquer d'alimenter la SNCF auprès des collectivités locales pour leur faire décider de reprendre tout ou partie du réseau qui serait supprimé sans leur intervention.

La comparaison visuelle de ces deux cartes parle d'elle-même, à la réserve près que nous n'avons pas encore été en capacité de faire le même travail pour le transport Fret où l'enjeu est là aussi considérable.

Nous vous joignons, à titre indicatif, des exemples de relations ferroviaires touchées. Vous y constaterez les dégâts provoqués par la pensée unique autour de l'équilibre financier. Certaines seraient purement et simplement supprimées, d'autres pourraient être confiées à d'autres exploitants, à la discrétion des collectivités locales.

## La situation financière de la SNCF

Lors de son audition par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, le Président de la SNCF a qualifié de *désastreuse* la situation financière de l'entreprise, c'est le moins que l'on puisse dire.

La dette de l'entreprise atteindra 175 MMF le 31 décembre prochain, ce, en dépit de la prise en charge par le service annexe de la dette, de 38 MMF dans le cadre du précédent contrat de plan.

La croissance vertigineuse du volume de cette dette génère une croissance de frais financiers. Ceux-ci estimés à 13,8 MMF lors de l'élaboration du budget (en augmentation de plus de 1 MMF sur le résultat de 1994, soit 12,7 MF) atteignent 14,5 MMF au 30 juin dernier. A ce rythme, les 15 MMF annuels pourraient être atteints en fin d'exercice.

Ces charges financières absorbent plus du tiers des recettes commerciales de la SNCF (43,5 MMF au 30 juin).

N'en déplaie à la Direction, il est aujourd'hui une réalité : plus d'un cheminot sur 3 travaille uniquement pour payer les frais financiers. Répartis sur l'ensemble des salariés de l'entreprise, on peut dire également que chaque mois chaque cheminot doit fournir 6800 F au service de la dette. La marge brute (l'Excédent Brut d'Exploitation) ne couvre que 60% de ces frais financiers.

S'additionnant à une stratégie qui en dépit des objectifs de reconquête donne plus que jamais la priorité au rétrécissement des activités de l'entreprise, ces frais participent conduit à une augmentation continue du déficit d'exploitation :

8,2 MMF en 1994
8,8 MMF (estimation budgétaire 95)
8,9 MMF (estimation mars 95)
9,9 MMF (estimation juin 95)

## Les raisons de cette dégradation financière.

Lors de l'élaboration du contrat de plan portant sur la période 1990/1994 nous avons dit que la mise en place de la caisse d'amortissement trouverait rapidement ses limites en l'absence de mesures et de mécanismes visant à enrayer les causes qui ont conduit à cet endettement.

Les résultats énoncés précédemment nous donnent malheureusement raison.

## Les causes de l'endettement.

La SNCF a eu à mettre en oeuvre depuis 15 ans un important programme de lignes nouvelles. Si l'on excepte le TGV pour lequel l'Etat avait pris à sa charge 30% du coût de l'infrastructure, la SNCF a financé seule, par emprunt (excepté 2 ou 3 années ou un niveau d'autofinancement était réapparu) la construction du réseau TGV (lignes + matériel).

L'Etat, actionnaire unique, n'a pas assumé ses responsabilités alors qu'il a joué un rôle important dans la décision de construction de ces lignes.

La SNCF a donc été contrainte d'emprunter aux taux et aux conditions du marché financier.

### **Il ne doit y avoir aucun malentendu.**

Nous nous sommes toujours prononcé pour la construction de lignes nouvelles et la modernisation du réseau classique afin d'aboutir à un réseau ferroviaire performant. Dans le même temps nous avons attiré l'attention sur les choix de la SNCF, choix guidés par la contrainte financière (du fait de l'absence de participation de l'Etat) et qui ont conduit à privilégier le réseau Grande Vitesse au détriment du réseau classique.

A ces investissements Grande Vitesse l'on pourrait ajouter certains investissements de productivité bien souvent onéreux, pas toujours indispensables, destinés avant tout à faire des économies par la suppression d'emplois. Suppressions qui ont eu pour conséquences le rétrécissement des activités et des recettes. Cela n'a eu aucun effet sur la spirale financière, bien au contraire.

L'on pourrait également évoquer la politique commerciale (et notamment la politique Voyageurs avec SOCRATE).

### **Les cheminots ne sont pas responsables.**

Les cheminots n'ont jamais été associés à ces décisions mais aujourd'hui direction et gouvernement, au travers des hypothèses du contrat de plan, tentent de rejeter sur eux les responsabilités de cette situation et s'emploient, ainsi qu'aux usagers, à leur faire supporter les conséquences de cette politique.

Politique guidée par la seule logique financière et qui a conduit la SNCF à s'inscrire dans des opérations hasardeuses ou pour le moins risquées pour gérer au plus près sa dette. La perte de 350 MF (relatée par la presse, car à ce jour la direction n'a pas jugé utile de rendre compte au Conseil d'Administration de l'entreprise) suite à la faillite de la banque Pallas Stern, équivalait à 2000 emplois ! Elle est révélatrice de l'inadéquation des réponses aux véritables problèmes auxquels se trouve confrontée la SNCF.

### **Les usagers voyageurs non plus.**

Ils subissent déjà la dégradation de la qualité des services alors que leur participation aux recettes commerciales de la SNCF ne cesse de croître depuis 10 ans.

Aujourd'hui, la direction et les pouvoirs publics progressent vers une augmentation du coût du voyage supérieur au coût de la vie (ex. grand bassin parisien : + 6% par an au-delà de l'inflation), une réforme des tarifs sociaux (congrés payés, familles nombreuses...)

### **Les conditions du désendettement.**

Le Président de la SNCF s'est largement répandu dans la presse pour demander à l'Etat un allègement significatif de la dette (environ 100 MMF).

Il convient de noter qu'en dehors de la réaffirmation du maintien à un taux de rentabilité interne suffisant (estimé à 8% actuellement) le Président de la SNCF n'est pas très bavard

pour demander à l'Etat de prendre ses responsabilités vis à vis de son entreprise, s'agissant de ses investissements et éviter ainsi une poursuite de l'endettement.

Il faut dire que parallèlement à ce discours (destiné à créer l'illusion chez les cheminots) il s'employait à étudier et à proposer des mécanismes qui, à terme, conduiraient à confier aux banques et aux affairistes le patrimoine de la SNCF. Tel est l'objectif de la Foncière proposé par le Comité de pilotage et confirmé par lui-même lors de son audition par la Commission des finances de l'Assemblée Nationale.

Cette société disposerait du patrimoine immobilier de la SNCF (estimé aujourd'hui à 190 MMF en foncier et bâti et de 98,6 MMF en installations ferroviaires). Elle aurait pour objectif de neutraliser une partie de la dette en transférant ce patrimoine. Ce n'est pas là que le tour d'un mauvais illusionniste.

S'agissant des investissements nouveaux. Ceux-ci seraient encore plus sélectifs et privilégieraient la rentabilité financière à la satisfaction des besoins des usagers et des régions.

Au-delà des déclarations pré-électorales sur le rôle du système ferroviaire, l'Etat et le gouvernement continuent leur désengagement vis à vis de l'entreprise nationale.

Ils trouveront un allié en la personne du Président de la SNCF qui dans sa vidéo-conférence plaide la cause de l'Etat en affirmant que celui-ci ne peut participer au désendettement de la SNCF vu les contraintes auxquelles il est soumis (Maastricht).

L'alibi du respect des critères de convergences et des contraintes que cela occasionne ne peut leurrer les cheminots. Les marges de manoeuvre de l'Etat sont plus grandes que l'on veut bien le dire. Se pose au travers du financement de la SNCF la question des choix budgétaires de l'Etat.

Sur cette question du désendettement de la SNCF, comme sur d'autres, la complicité gouvernement/direction SNCF apparaît au grand jour.

Les propos tenus par les chefs du cabinet de Mme IDRAC et Mr PONS lors de la rencontre avec les fédérations syndicales le 18 septembre qui visaient à reporter sur le Président de la SNCF la responsabilité des différents scénarios ont été démentis de fait par l'intervention du commissaire du gouvernement lors du Conseil d'Administration du 27 septembre dernier.

Les pistes de réflexion, mais surtout la poursuite de la stratégie actuelle qui se traduit par une amplification des restructurations tous azimuts, sont partagées par le représentant du gouvernement.

### **Un cas concret.**

Le financement du TGV Méditerranée qui du fait de diverses contraintes imposées (et notamment dans le domaine de l'environnement) s'est trouvé renchéri avec une contrepartie : la diminution de taux de rentabilité.

Cette évolution avait conduit la direction de l'entreprise à estimer à environ 3,2 MMF la contribution de l'Etat (ou des collectivités) pour rétablir le taux de rentabilité interne à un niveau souhaitable.

Le 24 septembre dernier, Mme IDRAC annonce que l'Etat participera à hauteur de 2,4 MMF, ce qui satisfait pleinement le Président de la SNCF.

## La révision du cahier des charges de la SNCF

Présentée comme une nécessité pour tenir compte des évolutions introduites par le décret de transposition en droit français de la directive 91.440, le nouveau texte qui sera proposé au CA le 25 octobre ouvre des possibilités qui dépassent de loin les obligations initiales.

Ainsi la possibilité d'affermage de lignes ou sections de ligne se complète-t-elle aujourd'hui de la possibilité pour des tiers d'entretenir, de gérer des systèmes de régulation et de sécurité sur ces lignes ou sections de ligne.

La concertation préalable à l'élaboration des tarifs internationaux qui prévalait jusqu'à maintenant, devient aujourd'hui facultative. Cette modification entérine le concept de concurrence entre réseaux et répond aux desiderata de la commission de Bruxelles.

Nous avons d'autant plus de raison d'être inquiet que la SNCF, membre de la Communauté des Chemins de Fer Européen (CCFE) se félicite avec d'autres du rapport de la Commission de Bruxelles et accepte les nouvelles propositions portant sur l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Ce rapport se prononce pour une libéralisation plus accentuée du secteur ferroviaire. Dans ce cadre, il propose une directive portant modification de la directive 91.440 du 29 juillet 1991 afin d'ouvrir plus largement à la concurrence les réseaux ferroviaires européens.

## A propos des 6000 km du réseau Voyageurs jugés insuffisamment rentables par le Président de la SNCF :

► Sur une partie de ces lignes circulent également des trains Fret. L'abandon de la desserte Voyageurs au nom du "Recettes/Dépenses" insuffisant conduira à fragiliser davantage l'activité Fret.

► Le Président de la SNCF raisonne en pourcentage de voyageurs/kilomètres (1% selon ses dires qui doivent être vérifiés). Il se garde bien de révéler le chiffre absolu en unités voyageurs comme d'évoquer les conséquences sur le reste du réseau.

► De même, il omet de citer le niveau de recettes total (c'est-à-dire les recettes du trafic propre, la contribution de l'Etat aux services régionaux).

► Il convient de tenir compte du niveau des emplois générés par cette activité dans des zones souvent défavorisées.

► Il convient également de tenir compte des services que ces liaisons ont rendu aux usagers des régions intéressées ; il convient de s'interroger sur le pourquoi de la désaffectation d'une partie de la clientèle.

La Fédération CGT des cheminots se prononce sans ambiguïté sur la nécessité d'une politique des transports incluant la complémentarité des modes, en prenant en compte les avantages propres à chacun d'entre eux. Il ne s'agit pas du tout ou rien. Il ne s'agit surtout pas d'aborder le problème sur le seul aspect de la rentabilité financière.

Nous attendons avec impatience la prise de position du gouvernement qui à plusieurs reprises s'est déclaré préoccupé par les questions d'aménagement du territoire, d'exclusion sociale ou de chômage.

L'ensemble des initiatives revendicatives qui vont émailler la prochaine période porteront plusieurs exigences fortes :

► l'arrêt immédiat des suppressions d'emplois, des fermetures de gares et de lignes ;  
A ce propos, pour la seule fonction Exploitation (agents des guichets, gare, triage...) regroupant 52.000 personnes, il faudrait immédiatement embaucher 1934 cheminots pour uniquement répondre aux obligations réglementaires pour l'attribution des congés et repos hebdomadaires qui ne peuvent être accordés faute de personnel.

► la transparence à propos du contrat de plan ;

► le maintien de l'unicité de l'entreprise et le développement du service public par la création d'emplois stables ;

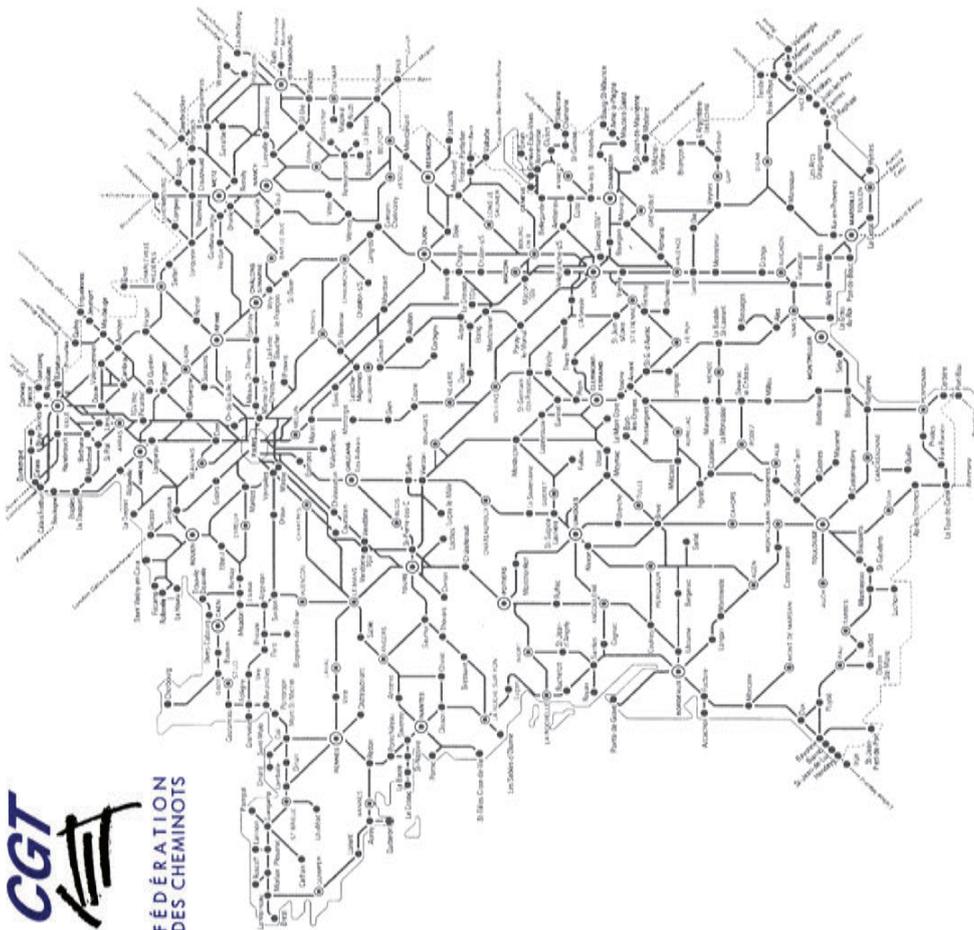
► la défense du pouvoir d'achat des salaires et retraites ;

► la défense de nos régimes spéciaux de retraite et de prévoyance.

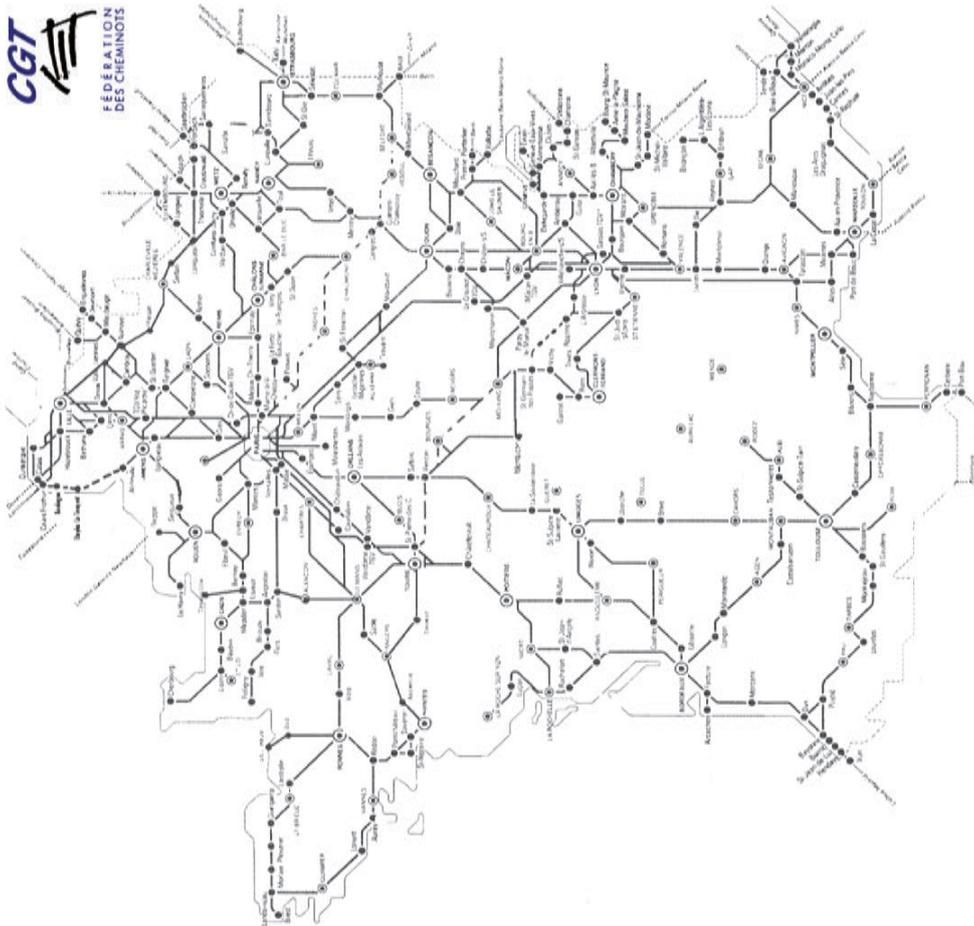
Ce sont tous ces thèmes et notre refus d'aller vers une entreprise plus fragilisée encore, au point de provoquer son éclatement à brève échéance, qui motivent les décisions d'arrêt de travail pour les prochains jours.

Nous avons conscience que les usagers, s'ils étaient informés, auraient également beaucoup de choses à dire.

Nous souhaitons que les éléments que nous révélons soient connus du plus grand nombre pour qu'ensemble cheminots et usagers mais aussi leurs élus, l'ensemble de la collectivité nationale soient saisis d'un débat public à propos de l'avenir de la SNCF.



**ETAT ACTUEL  
DU RESEAU VOYAGEURS SNCF,  
TEL QU'IL FIGURE  
SUR L'INDICATEUR HORAIRE,  
AU 24 SEPTEMBRE 1995**



**RESEAU SNCF VOYAGEURS  
PREVISIBLE A L'HORIZON 2000,  
AU TERMES DU CONTRAT DE PLAN,  
SUIVANT LE SCENARIO LE PLUS  
OPTIMISTE DE LA DIRECTION  
DE L'ENTREPRISE**

..... LIGNES SOUMISES A L'ARBITRAGE DE LA MISSION BAREL

# Adresse aux politiques

Dans le prolongement des assises du rail, organisées sur l'ensemble de l'année 1994, la décision fut prise de s'adresser à l'ensemble des responsables politiques locaux Maires, Conseillers Généraux, Conseillers Régionaux, le 02 mai 1995, une lettre signée de Bernard Thibault leur fut adressée.

## FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

Montreuil le, 2 mai 1995



*Madame, Monsieur le Conseiller Régional*

*Madame, Monsieur le Conseiller Général*

*Madame, Monsieur le Maire*

Madame, Monsieur,

Les activités d'un des plus grands services publics à la disposition de nos concitoyens sont aujourd'hui en cause.

C'est en effet au travers d'un prochain Contrat de Plan, en cours de préparation, qui liera la SNCF et l'Etat, que les Pouvoirs Publics préciseront les missions et les moyens de l'établissement public pour le transport ferroviaire de notre pays.

Dans cette perspective il apparaît de plus en plus clairement que les services de l'Etat et ceux de la SNCF se saisissent de cette opportunité pour décider du transfert aux collectivités locales et régionales de la responsabilité de la gestion des transports ferroviaires régionaux, dans des conditions suffisamment alarmantes pour qu'elles justifient notre interpellation.

En effet, le risque est grand qu'à l'avenir les élus locaux et régionaux supportent la responsabilité politique de la dégradation, voire de la disparition, du transport des voyageurs sur leur territoire par la SNCF

Alors qu'ils n'auront pas été en mesure d'évaluer en temps utile la portée, les conditions et les moyens du transfert de ces responsabilités jusqu'à maintenant exercées par l'Etat, il reviendra aux élus des collectivités territoriales de justifier auprès de leurs mandants des hausses tarifaires, des suppressions de dessertes, voire le transfert sur route de tout ou partie de l'activité ferroviaire.

Nous estimons par conséquent de notre responsabilité de première organisation syndicale de cheminots de vous livrer directement nos éléments d'appréciation afin que chacun puisse décider en toute connaissance de cause de ses positions sur l'avenir de la SNCF et du million de personnes professionnellement lié à son activité.

### Quelques mots sur la situation globale de la SNCF

Après deux Contrats de Plan (85/89 et 90/94) de nombreux clignotants sont au rouge.

- Sa situation financière se caractérise par un endettement colossal provoqué par un investissement massif sur le programme T.G.V sans concours financiers de l'Etat pourtant décideur de ces opérations.

- Pour faire face à ces contraintes, l'entreprise a privilégié les activités financièrement rentables au détriment de tout autre considération de service public, notamment vis-à-vis de ses obligations.

- C'est ainsi que pour les voyageurs les axes TGV ont été prioritaires et le réseau classique délaissé pour les activités voyageurs, que le wagon isolé a été condamné pour lui préférer des transports de fret lourd et massif pour les marchandises.

- Les économies en frais de personnel se sont traduites notamment par une pression considérable sur le pouvoir d'achat et par la suppression de 73.000 cheminots, soit 1/4 de l'effectif en 10 ans. Les automates se substituent à l'agent au guichet, les conditions de sécurité, de qualité de service, de régularité se sont dégradées dans des proportions que nous jugeons préoccupantes pour certaines dessertes.

- Les tarifs voyageurs augmentent fortement au fur et à mesure que s'étend le réseau à grande vitesse tout en abandonnant le principe de péréquation national des tarifs qui contribue à l'égalité d'accès des citoyens au Service Public. La mise en place du système SOCRATE a été un révélateur de cette tendance pour l'opinion publique.

Cette politique de désengagement de l'Etat de ses responsabilités durant ces dix dernières années provoque de lourdes conséquences au plan économique et social pour les collectivités tout entières.

Ainsi simplement à titre d'exemple

⇒ la part des marchandises transportées par route a augmenté de 11 % sur cette période pour atteindre la proportion de 70 % du trafic terrestre de notre pays.

Il n'y a toujours aucune évaluation des conséquences indirectes de ces choix sur la consommation d'énergie, la sécurité globale des transports, les atteintes à l'environnement et tout autre considération qui devrait être prise en compte pour définir une saine répartition des activités sur une base de complémentarité entre le rail et la route.

L'insuffisance des moyens entraîne, entre autres, le retard d'un train de marchandises sur 5 par défaut de locomotives ou de personnel pour le conduire.

⇒ En 10 ans la SNCF a investi 180 milliards de francs pour transporter moins de voyageurs et de marchandises qu'elle n'en transportait en 1984.

⇒ 2.594 kms de lignes SNCF ont été fermées à l'exploitation ferroviaire.

La sélection des clients et des activités rentables, conjuguée à la recherche de gains de productivité immédiat n'a en rien permis de redresser durablement l'état de santé de l'entreprise SNCF puisque, au contraire, la baisse des recettes n'a fait qu'alourdir le poids des emprunts et des charges financières qui y sont liés.

Tout cela pour une raison simple mais fondamentale que toute la presse spécialisée reconnaît désormais les remèdes prodigués dans la mesure où ils ignorent la responsabilité de l'Etat dans la situation de l'entreprise, se sont avérés encore plus néfastes que le mal lui-même. C'est ainsi que sur 100 francs payés par l'usager au guichet, 30 francs vont directement aux banques. Autant de moyens qui ne vont ni améliorer l'outil de transports, ni vers son personnel.

C'est bien évidemment sur ce dernier point que nous voulons pousser notre argumentation auprès de vous.

S'agissant uniquement de la partie du réseau où circulent les trains express régionaux ou inter régionaux, c'est-à-dire la partie éventuellement transférable, 14.000 kms de lignes, soit près du quart ont entre 23 et 29 ans de moyenne d'âge (un rail doit être changé après 18 ans), 12.000 autres kms jusqu'à 53 ans d'âge !

Déjà 2.000 kms de lignes sont frappés de ralentissement pour la vitesse des circulations par défaut de qualité de la voie.

La remise à niveau de ce réseau sur les bases de calcul qui sont celles de la SNCF s'élèverait à 37 milliards de francs. Nous sommes loin des capacités des finances locales pour assurer la pérennité de ces 252 tronçons de lignes en survie qui desservent parfois préfectures ou sous-préfectures.

Il faudrait pour être complet expertiser d'autres domaines, comme les 500 postes d'aiguillage qui ont plus de 50 ans ou la dégradation des installations câblées qui ont vu leur nombre d'incidents augmenter de 43 % en 3 ans du fait de leur vétusté.

Ce ne sont là que quelques conséquences de la politique du tout TGV de ces dernières années.

Il est de plus en plus certain que la SNCF envisage de rayer de la carte 8 à 10.000 kms de lignes ferroviaires jugées non pertinentes parce que leur coût sont sans commune mesure avec leur utilité socio-économique, à moins que les régions en assument la charge globale !

Parallèlement, l'aide financière éventuellement envisageable pour assurer ces charges nouvelles ne pourra provenir du fonds d'investissement des transports terrestres, décidé dans la récente loi sur l'aménagement du territoire. Déjà parce que les sommes envisagées sont disproportionnées au regard des besoins de remise à niveau du réseau classique, ensuite parce que leur utilisation est déjà détournée de leur objectif initial.

Ainsi, sur les 2 milliards de francs dégagés en 1995 1 milliard est attribué au T.G.V Méditerranée et 745 millions de francs au plan autoroutier.

En plus des conditions financières inextricables dans lesquelles les élus assumeraient ces nouvelles responsabilités, le cadre juridique nouveau en cours d'élaboration au travers d'un projet de décret ministériel sur le fonctionnement du réseau ferroviaire français placerait les activités régionales au dernier plan des préoccupations de la SNCF

C'est ainsi que ce décret soumis actuellement pour avis au Conseil d'Etat précise à l'art. 14 les conditions de délivrance des sillons horaires pour l'accès au réseau ferroviaire, dans les termes suivants

*"Sur l'ensemble du réseau ferré national sont prioritaires les services nationaux ou internationaux qui sur tout ou partie de leurs trajets effectués sur des infrastructures spécifiquement construites pour eux et les services dont les caractéristiques sont les plus proches de celles qui assureraient une utilisation optimale de la capacité de l'infrastructure."*

*Une priorité peut être également accordée aux services effectués dans le cadre d'un contrat de services publics passé avec l'Etat, avec une collectivité territoriale ou un regroupement de plusieurs d'entre elles ou avec un organisme public local."*

C'est d'abord à cela que devrait s'attaquer le prochain Contrat de Plan plutôt que de mettre au point un dispositif rendant à l'avenir les élus locaux responsables d'un passif qui n'est pas le leur

### Où en est la préparation du prochain Contrat de Plan ?

La Direction Générale de la SNCF, les services de l'Etat concernés nous disent préparer les arbitrages qui devront être faits par le prochain Ministre des Transports... courant juillet. Tout le monde devait attendre les conclusions d'un comité de pilotage composé de 4 personnes (Président SNCF et Ministères Transports, Budget, Trésor) pour connaître l'avenir de l'entreprise publique.

C'est le fait accompli que les cheminots ont refusé, notamment par des manifestations et une grève le 30 mars dernier dont le taux de participation a été l'un des plus importants de ces 15 dernières années toutes catégories confondues. Les cheminots ont été contraints à ce moyen d'expression ultime face au refus persistant d'un véritable débat public national destiné à ce que les usagers et leurs associations, la population et ses élus locaux ou régionaux, les cheminots et leurs organisations syndicales puissent s'exprimer sur leurs attentes, leurs propositions dans la transparence avant que des décisions de portée irréversibles ne soient prises concernant le statut de l'entreprise, de son personnel et le contour de ses activités.

"La SNCF appartient à la Nation" c'est par ces mots que débute une pétition nationale rédigée par six organisations syndicales qui a déjà recueilli près de 100.000 signatures de cheminots et qui sera remise en mai au Ministre de tutelle dès sa nomination pour exiger débat et transparence dans la définition de l'avenir qui nous concerne.

Cela dit, la pression qui s'est exercée le 30 mars ainsi que la sensibilisation de la population que nous alertons depuis des mois, notamment par l'organisation des "Assises du rail", nous ont permis de lever un coin de voile sur ce qui se dessine.

Une réunion le 5 avril du Comité Central d'Entreprise, puis une rencontre avec le Sénateur Hubert HAENEL chargé d'une mission sur la réforme des transports ferroviaires régionaux, nous autorise à vous alerter avec suffisamment d'éléments fiables sur une démarche que nous jugeons dangereuse pour l'unicité de l'entreprise nationale, de son réseau et du statut de son personnel tant qu'un certain nombre de questions cruciales que nous soulevons demeurent sans réponses satisfaisantes.

Schématiquement nous pouvons résumer les projets actuels de la manière suivante

- La SNCF se concentrerait encore un peu plus sur les activités juteuses sur un réseau ferré désormais ouvert à la concurrence par plusieurs directives européennes émanant de Bruxelles.
- L'Etat chercherait le montage comptable susceptible de rendre les comptes de la SNCF plus présentable du point de vue de son endettement sans pour autant revoir fondamentalement sa position de propriétaire qui continuerait de nier ses obligations d'actionnaire unique.
- Parallèlement ce sont les collectivités locales qui hériteraient d'une partie du passif en devenant autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux sur un réseau vétuste et à l'activité globalement déficitaire.

Autrement dit, les conseils régionaux, autorités futures pour l'organisation de leur transport ferroviaire, seront réduits à laisser la priorité aux trafics nationaux ou internationaux, puis aux circulations les plus rapides pour une gestion "optimale de l'infrastructure" avant d'envisager n'importe quelle desserte de proximité, celle de service public par excellence.

L'effet réseau est par ailleurs totalement ignoré alors que 20 % du trafic grandes lignes est alimenté par les Trains Express Régionaux.

Pour conclure sur ce projet d'arrêt. Il fixe le principe de l'équilibre du compte annuel de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les modalités de rédevance à acquitter pour les circulations ferroviaires, quel que soit leur type.

Pour s'en tenir à l'aspect local et régional il apparaît évident que dans la mesure où l'Etat continuerait d'ignorer ses devoirs, les collectivités n'auront d'autres choix qu'éviter les moins mauvaises solutions pour participer au redressement du déficit annuel chiffré aujourd'hui globalement à près de 10 milliards de francs pour l'entreprise.

soit en acceptant d'augmenter le droit de péage de leurs circulations en répercutant ce coût sur le tarif payé par les usagers (sachant que la part des recettes provenant des voyageurs sur les recettes de l'entreprise a déjà progressé de 45 % alors que celles issues du transport de marchandises ont diminué de 13 % sur les 10 dernières années

soit réduire leur offre par une réduction du réseau dont elles assumeront la paternité politique

soit chercher à diminuer les coûts en privatisant le réseau et en se détournant des garanties sociales actuellement en vigueur par le statut national des cheminots.

Il est bien évident que nous ne pouvons nous en remettre à de telles perspectives incompatibles avec notre responsabilité d'organisation syndicale porteuse de propositions cohérentes pour permettre au service public de notre pays d'être à la hauteur des besoins de la population.

Nous avons déjà souligné quelques orientations nécessaires à toute réforme, en plusieurs occasions.

- ◆ L'unicité de l'entreprise SNCF, de son réseau et du statut de son personnel doivent être renforcés et sont interdépendants.

- ◆ les atouts spécifiques au rail pour le transport des voyageurs comme du fret doivent faire l'objet d'un vaste débat national préalable aux décisions politiques et financières nécessaires à un nouvel essor impulsé par l'Etat.

- ◆ la gestion démocratique des fonds publics régionaux doit être garantie et destinée exclusivement à une exploitation ferroviaire SNCF

- ◆ On ne peut, sous couvert de décentralisation, instaurer de politiques tarifaires dans un service public contraire au principe de péréquation nationale.

- ◆ Le droit au transport pour tous inscrit dans la Loi des Transports Intérieurs ne peut s'accommoder d'une diversité de traitement en fonction de la puissance économique d'une région vis-à-vis d'une autre.

- ◆ De nouveaux indicateurs économiques et sociaux doivent être développés pour juger de l'opportunité d'une desserte au-delà du ratio coûts/recettes tel que cela est également préconisé.

Nous estimons qu'à partir des immenses potentialités techniques et humaines existantes dans l'ensemble du groupe SNCF notre pays disposerait, dès lors qu'une volonté politique se manifesterait, d'énormes atouts pour d'autres choix en matière de transport, plus conformes à l'intérêt général.

Pour l'instant le débat contradictoire n'a pas lieu. Il est escamoté. On lui préfère de fausses solutions dont j'espère avoir montré qu'elles placeront les élus les plus proches de la population en position d'accusés.

Quelque puisse être l'opinion que l'on porte sur la qualité des relations entre les services SNCF et les collectivités dans le cadre juridique, il est impensable que de nouvelles dispositions soient prises en dehors d'une analyse et d'une orientation plus globale pour l'ensemble des activités de l'entreprise et ses moyens de financement.

Nous avons toute une série de propositions dans ce sens qui mériteraient d'être versées au débat. Nous ne doutons pas que vous puissiez également en avoir à votre niveau.

A partir de ces considérations, nous vous suggérons d'examiner dans quelles conditions l'assemblée dans laquelle vous siégeriez pourrait

- ◊ plus largement s'informer sur cet enjeu national que représente l'avenir de la SNCF et de ses salariés, qui se décide en ce moment.

- ◊ être attentive aux conditions dans lesquelles l'Etat s'approprie à vous déléguer une partie de ses fautes ou de ses erreurs. A cet égard nous attirons votre attention sur la réunion que la SNCF nous annonce pour la fin juin 95 avec l'ensemble des Présidents de Conseils Régionaux.

- ◊ délibérer en faveur de la promotion d'un Service Public unifié autour des activités SNCF pour le transport ferroviaire français.

Sachez que nous sommes disponibles pour vos réactions, avis et propositions et que comme l'ensemble de nos militants locaux et régionaux nous nous tenons à votre disposition pour de plus amples informations ou contacts si vous le jugez utile.

Nous nous efforçons dans tous les cas, avec les moyens qui sont les nôtres, de poursuivre au mieux le besoin d'information large de l'opinion sur de tels sujets.

En souhaitant que cette démarche recueille toute votre attention et votre compréhension, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma parfaite considération.

B. THIBAUT

Cette lettre était accompagnée d'un projet de plan de travail adressé à l'ensemble de nos structures concernant les suites à donner, à savoir :

- Recenser toutes les réponses par région, département et commune ;
- Etablir un récapitulatif général avec les noms des formations politiques auxquelles appartenaient les élus ;
- Actions menées à la suite des réponses.

325 réponses sont parvenues à la Fédération, montrant l'intérêt qu'avait suscité cette initiative.

# Les luttes avant le déclenchement du conflit



Manifestation du 6 octobre 1993, © G. Bartoli.

## Contexte

La deuxième cohabitation entre le Président Mitterrand et la droite est en place depuis les élections législatives du printemps 1993, Edouard Balladur est Premier Ministre, Bernard Bosson, Ministre des Transports.

En mai 1995, Jacques Chirac est élu Président de la République sur le thème de « la fracture sociale ».

À la SNCF, la situation est fortement dégradée par une dette filante, un désamour du train et un malaise social grandissant.

C'est dans ce contexte que vont s'intensifier les luttes dont les principales caractéristiques sont l'unité des organisations syndicales et le soutien de l'opinion publique.

Les cheminots ont inauguré des formes nouvelles d'action de masse : de la manifestation du 6 octobre 1993 à celle du 31 mai 1995 avec la remise au gouvernement des 116224 signatures sur la pétition unitaire pour l'unicité de l'entreprise.

Puis ce sera la montée en puissance, jusqu'à l'appel du Conseil National de la fédération le 16 novembre 1995.

## Des luttes, des luttes

Sans remonter trop dans le temps, nous situons le début de ce panorama à la première action de masse des cheminots du 27 octobre 1992.

Pas moins de 26 centrales syndicales de 14 pays européens (plus la Suisse) ont appelé à la mobilisation, à des actions multiformes (tenant compte des législations propres à chaque pays).

Distribution de tracts, meetings comme ce fut le cas en Grande Bretagne et en Allemagne jusqu'à la grève dans bon nombre de pays avec des taux de participation dépassant les 50% (comme en Espagne ou en Belgique).

INTERNATIONAL

# LE 27 OCTOBRE DES CHEMINOTS D'EUROPE



Extrait de l'article paru dans la Tribune des cheminots, n°699, novembre 1992.

Au cœur des revendications, le refus des cheminots d'Europe de voir le démantèlement du transport fret organisé au travers de la directive 91 440. Même si des divergences d'appréciations existent entre organisations syndicales au niveau de chaque pays, ce mouvement a constitué bel et bien un tournant.

C'est vrai en France où l'appel de cette mobilisation européenne est relayé unitairement par les 7 fédérations. Dans un communiqué commun, CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC, CGC, celles-ci insistent « sur l'unicité de la SNCF qu'il convient impérativement de préserver ».

Détermination et unité des centrales syndicales lors de cette mobilisation européenne : les prémices de la grande grève de l'hiver 95.

La manifestation du 6 octobre 1993, dans la même configuration unitaire, aura aussi dans ses axes revendicatifs portés par 40 000 cheminots « le maintien de l'unicité de l'entreprise et le développement du service public ». C'était aussi une première pour les fédérations que d'appeler les cheminots à agir sans appel à la grève afin de faciliter la venue à Paris et montrer l'ampleur du mécontentement sans occasionner de gêne pour les usagers du rail souvent malmenés par des dysfonctionnements divers. Ce fut un immense succès.

Les fédérations soulignent toutes le caractère unitaire de cette journée qui en appelle d'autres. Bernard Thibault déclare « cette journée va

1 - La FGAAC non signataire du communiqué appelait néanmoins à l'action

compter. L'idée d'agir ensemble pour être plus fort a fait son chemin ». Bruno Dalberto de la CFDT « tout cela appelle d'autres actions de masse dans l'unité ». Jacques Mallet de la FMC « l'unité est aujourd'hui très forte pour défendre le service public ». Jean Luc Denise de la FGAAC « c'est mieux que tout ce que l'on a connu depuis que l'on recherche l'unité d'action ».

Dans Le Peuple n° 1377 daté du 14 octobre 1993, Bernard Thibault livre quelques réflexions et questions de la fédération dans la période. A propos de l'unité, il souligne : « lorsque le monde du travail a été uni et rassemblé pour agir en faveur de ses intérêts, l'action a permis des acquis sociaux jugés pourtant irréalistes pour le patronat. Lorsque les salariés sont divisés, démobilisés ce sont les revendications patronales qui sont satisfaites. C'est dans cet esprit qu'il nous semble nécessaire d'éviter trois écueils dès lors que l'on traite de la question de l'unité. Le premier consistant à penser que seule la CGT est en mesure de créer les conditions d'une mobilisation suffisante pour modifier la situation à hauteur des enjeux d'aujourd'hui. Le deuxième, que l'unité doit se réaliser à tout prix pour aboutir au plus petit dénominateur revendicatif commun, loin des préoccupations réelles des cheminots. Troisième écueil enfin : considérer notre démarche essentiellement à vocation publicitaire... Les cheminots ne sont plus dans le commentaire des mauvais coups, ils travaillent ensemble à leur rassemblement et veulent désormais gagner... ils ont pris conscience une fois de plus que réunis, ils représentent une force avec laquelle direction SNCF et gouvernement devront compter ».

**Le 12 octobre 1993**, la fédération recensera plus d'un cheminot sur trois en grève, tous services et tous grades confondus.

Novembre 1993, le 36<sup>e</sup> congrès fédéral, propose une démarche unitaire renforcée, une grande détermination pour construire, à partir des adhérents, un rapport de forces durable pour gagner les revendications sociales, une SNCF au service du public dans une autre politique des transports.

La fédération recensera 104 débrayages importants en novembre 1993.

**Le 17 mars 1994**, les cheminots par leur vote assurent une progression de la CGT aux élections professionnelles sans précédent depuis 25 ans. Ainsi, pour l'élection des délégués du personnel (DP) : + 2.45% au premier collège, + 2.33% au

2<sup>e</sup> collège et + 1.80% au troisième collège ; + 3.89% chez les agents de conduite.

Les assises du rail<sup>2</sup> lancées au printemps 1994 furent également des moments de mobilisation importants qui permirent de rencontrer la compréhension et le soutien des usagers.

A la rentrée 1994, la fédération recense 97 luttes au 30 septembre. Luttes puissantes, majoritaires, souvent unitaires, dans toutes les régions, dans toutes les fonctions. Info luttes n° 42 souligne « toutes ces luttes posent la question de la convergence, l'action d'ensemble large et unitaire pour un véritable changement de cap à la SNCF ».

**Le 13 septembre 1994**, la fédération s'adresse solennellement au Président de la SNCF<sup>3</sup>. Dans cette lettre ouverte, la fédération interpelle le Président « oui ou non les cheminots, les associations d'usagers, les élus de la population vont-ils être entendus pour le prochain contrat de plan ou va-t-on une nouvelle fois faire contre leurs avis ? ».

Comme en écho à ce courrier, le Ministre des Transports, Bernard Bosson, écrit, entre autres choses, au Président de la SNCF le 26 septembre, qu'il souhaite « obtenir un effort renouvelé de qualité et de motivation du personnel » dans le cadre du prochain contrat de plan.

L'unité d'action se construit patiemment, avec constance et détermination. A la veille de la grève du 20 octobre 1994, la FMC indique qu'elle n'y participera pas tout en soulignant que « le budget SNCF 1995 et le contrat de plan seront sans doute des occasions de nouvelles rencontres » ; la FGAAC faisant cavalier seul. La CFDT présente partiellement dans certains sites. Pour la CGT, cette journée a contribué à des prises de conscience nouvelles sur la nécessité de ne plus se laisser faire et d'agir ensemble. La fédération recense 140 appels à la grève dans les établissements.

Présente sur tous les fronts de luttes, la fédération appelle les cheminots à un rassemblement national à Montpellier le 3 novembre, jour où le secrétaire du secteur Alain Llop et le secrétaire du CER Liberto Jofre sont convoqués, pour l'exemple, devant un conseil de discipline. Plus de 2000 cheminots prendront part à ce rassemblement.

**le 23 novembre 1994**, a lieu une action interprofessionnelle pour la protection sociale, l'emploi, le pouvoir d'achat.

2 - Voir article page 14 de ce cahier

3 - Jean Bergougnoux, nommé le 5 mai 1994 par le gouvernement



**CGT**  
FÉDÉRATION  
DES CHEMINOTS

# LE COURRIER

DU CHEMINOT



**FEDERATION  
CGT  
CHEMINOTS**



**TOURS**

**36<sup>ème</sup>  
CONGRES**

**15 - 19 NOVEMBRE 1993**



**VINCI, Centre International de Congrès de Tours**

HORS SERIE

Bulletin d'informations sociales et d'éducation syndicale édité par la Fédération Nationale CGT des Travailleurs, Cadres et Techniciens des Chemins de Fer  
263, rue de Paris - 93515 MONTREUIL CEDEX

Compte-rendu du 36<sup>e</sup> congrès fédéral, 15-19 novembre 1993, Tours.

## 1995

**Le 26 janvier**, toutes les fédérations de cheminots (CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC, CGC, FGAAC) se rencontrent. Unanimement, elles considèrent la période porteuse de menaces graves pour l'entreprise nationale et le statut des cheminots avec un budget SNCF pour 1995 marquant un désengagement de l'Etat de ses responsabilités et un futur contrat de plan qui se discute en catimini. Les fédérations « conscientes qu'elles ont le devoir de créer les conditions pour permettre aux cheminots de peser rapidement sur la défense de leur entreprise » décident d'interpeller les Ministres de Tutelle, de lancer une pétition nationale, et de travailler à l'organisation d'une action nationale coordonnées et dans l'unité des cheminots pour la dernière semaine du mois de mars 1995. Cette action sera porteuse de la défense du service public, de l'unicité de la SNCF et de son groupe, du maintien, du respect et de l'amélioration indispensables du statut des cheminots.



Rassemblement des cheminots de Paris Nord et remise de pétitions à la direction régionale le 30 mars 1995. DR

La fédération se lance immédiatement dans la campagne de signatures de la pétition « la SNCF appartient à la nation », en se fixant un objectif de 10 000 signatures. Pour la CGT, c'est 10 000 débats, 10 000 signatures pour que le futur contrat de plan liant la SNCF à l'Etat ne se décide pas en catimini et qu'il devienne l'affaire de tous les cheminots.

**Le 8 mars**, les fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC appellent tous les cheminots à la mobilisation. Prenant exemple sur la puissance de la manifestation unitaire du 6 octobre 1993, les fédérations jugeant le moment crucial pour la défense du service public décident de mettre leurs efforts en commun pour défendre des acquis clairement menacés.

**Le 13 mars 1995**, les fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC ont invité la presse afin de livrer tous les éléments ayant conduit à l'appel à la grève pour le 30 mars. Les fédérations ont ainsi rappelé les dégâts déjà causés à l'entreprise publique qui ont conduit la SNCF dans une situation alarmante. Les fédérations ont dénoncé « la réflexion et les décisions conduites dans la

plus grande discrétion » s'agissant de la préparation du futur contrat de plan que les pouvoirs publics et la direction de l'entreprise voudraient signer dès l'été 1995, alors que l'élection présidentielle doit avoir lieu au printemps 1995. Très solennellement, les fédérations affirment « nous ne laisserons pas décider de notre avenir sans nous ». Rappelant les grands rendez-vous revendicatifs depuis la première euro grève des cheminots le 27 octobre 1992, montrant que les cheminots et leurs représentants ont signifié à maintes reprises leur désaccord avec la logique en cours, les fédérations constatent « un dialogue de sourd ». Cela est d'autant plus déplorable alors que 79% des cheminots dont 81% de cadres estiment l'avenir de l'entreprise menacé selon un sondage commandé par la direction. Les fédérations réclament une nouvelle fois une table ronde nationale réunissant les ministères concernés, la direction de la SNCF et les organisations syndicales de cheminots.

La grève nationale unitaire du 30 mars 1995 verra 56% de cheminots en grève et près de 30 000 dans les diverses manifestations régionales ; suite à cette puissante action, les fédérations ont estimé qu'il « serait irresponsable de continuer d'ignorer et feindre de ne pas comprendre les revendications exprimées par les grévistes ».

Dans la même période, le 23 mars 1995, 12 000 retraités cheminots manifestent à Paris.

Entre le 30 mars et le 31 mai, 134 actions sont recensées.

**Le 31 mai 1995**, 50 000 cheminots manifestent à Paris à l'appel unitaire de leurs organisations syndicales, ils sont porteurs de leurs revendications contenues dans la pétition nationale lancée par les organisations syndicales en janvier 1995 portant les exigences suivantes :

nous refusons la confiscation de l'entreprise par un état-major restreint

nous voulons la démocratie, avec un vrai débat public sur les orientations de l'entreprise et de son groupe

nous voulons que ces débats soient pris en compte pour l'élaboration du futur contrat de plan

nous voulons que les choix se fassent à partir des besoins des usagers, des cheminots et de l'économie du pays

nous exigeons un statut et des garanties sociales qui assurent le développement de l'emploi, des salaires et retraites décentes, la réduction du temps de travail, l'extension des droits syndicaux, la protection sociale nous exigeons des

moyens pour répondre à ces besoins et aux exigences d'un service public de qualité.

11 6224 signatures sur la pétition sont remises aux membres des cabinets du Ministre et de la Secrétaire d'Etat aux transports. La réception est polie, les pétitions déposées, ils se rappelleront quelques mois plus tard, et après trois semaines de grève, ce que nous leur avons dit à ce moment-là.

**10 octobre 1995**, grève dans le secteur public, les cheminots ont répondu présent : 57% de grévistes dans l'unité ; 2/3 à l'exécution, 1/2 en maîtrise, 1/5 chez les cadres

Le 12 octobre 1995, revêt une importance toute particulière avec la manifestation unitaire des maîtrises et cadres, à laquelle 5000 collègues répondront présent<sup>4</sup>.

**Le 17 octobre**, les sept fédérations se rencontrent une nouvelle fois à l'initiative de la CGT. Pour la CGT, il s'agissait de répondre à la nécessité de faire le point sur la situation de l'entreprise et d'examiner les conditions à créer pour prolonger et renforcer le processus de luttes unitaires après les 10 et 12 octobre. Le compte rendu de cette rencontre montre tout à la fois les convergences des fédérations sur le succès des actions citées, la gravité des enjeux pesant sur l'entreprise et la nécessité d'envisager des luttes de haute portée.

4 - Voir également page 65 « la recherche de la mobilisation chez toutes les catégories de cheminots ».

Pour autant, des divergences sont apparues à ce moment-là par exemple quant à la sous-évaluation du rapport de forces et la sous-estimation de ce qu'unitairement nous avons fait bouger dans les esprits des cheminots qui font leur expérience, que leur rassemblement est non seulement possible mais une condition pour gagner se traduisant dans les faits par des acquis locaux. Le 25 octobre 1995, jour de la réunion du Conseil d'Administration de la SNCF, les cheminots seront encore dans l'action pour dénoncer une réécriture du cahier des charges imposée par le gouvernement, ouvrant la porte à une déréglementation généralisée du transport ferroviaire. Cette journée fut importante. La mise en œuvre de dispositifs visant l'information et le débat avec les cheminots a mis en exergue leur combativité et leur pleine disponibilité pour agir. Manifestement, les autres organisations syndicales l'ont perçu et ont appelé également les cheminots à agir.

La réunion du Conseil National des 15 et 16 novembre 1995 :

C'est tout ce contexte qui a animé la réunion du Conseil National et a conduit à l'appel à la grève générale unitaire.

La suite, nous l'avons écrit « tous ensemble ».



Remise de 100 000 signatures au Ministère de l'aménagement du territoire, de l'Équipement et des transports avec Bernard Thibault et Christiane Bedon pour la CGT, Bruno Dalberto pour la CFTD, Jean-Jacques Carmentran pour FO, Joseph Goutorbe pour la CFTC et Paul Roche pour la FMC, le 31 mai 1995.

CGT en toute liberté

**CGT**  
**NCF**  
Arrêtons  
les  
Casseurs

# Le mouvement de 1995



Manifestation à Perpignan, novembre-décembre 1995, © G. Bartoli.

# Le déroulement de la grève du 24 novembre au 16 décembre 1995

Malgré les nombreuses actions et mises en garde faites par les Organisations Syndicales, et singulièrement la CGT, contre la mise en œuvre du plan Juppé sur la Sécurité Sociale, les retraites, la disparition des régimes spéciaux et auxquels s'ajoute, à la SNCF, l'élaboration d'un Contrat de Plan qui remet en cause le Service Public... le gouvernement entend maintenir intégralement ses propositions. Les déclarations de Juppé et Bergougnoux laissent entendre un véritable passage en force sur tous les dossiers.

C'est sur ce constat que le Comité Confédéral National de la CGT du 26 octobre 1995 appelle à organiser une action nationale interprofessionnelle avec grèves et manifestations le 14 novembre, au moment du débat à l'Assemblée Nationale. Naturellement, la Fédération soutient la démarche et appelle les cheminots à s'inscrire dans l'action en soulignant l'occasion d'agir tous ensemble. Après l'action interprofessionnelle du 14 novembre qui traduit la montée du mécontentement chez les salariés, le gouvernement, au lieu de prendre en compte cette donnée nouvelle, décide, au contraire, de passer en force et d'accélérer le processus en programmant toute une série de réunions :

- Le 27 novembre, Table Ronde Direction / Syndicats sur le Contrat de Plan ;
- Les 28 et 29 novembre, réunion du CCE sur les grandes lignes du Contrat de Plan ;
- Le 1<sup>er</sup> décembre, le Ministre des Transports, Bernard Pons, rencontre toutes les Fédérations Syndicales.

C'est finalement par ordonnance, procédure antidémocratique, que dans les prochains jours, le gouvernement entend régler le sort de la Sécurité Sociale et des régimes spéciaux.

Gouvernement et direction placent les cheminots au pied du mur. Notre Conseil National, réuni les 15 et 16 novembre, en tire toutes les conséquences et lance un appel à la grève générale et unitaire pour le 24 novembre. Nous publions ici son contenu, car il fait date dans l'Histoire de notre Fédération.

**Le 17 novembre :** Madame Idrac, Secrétaire d'Etat aux Transports, qui a manifestement oublié et la riposte du 14 novembre et l'appel de notre Conseil National, reçoit les Fédérations CGT – CFDT – FO – CFTC – FMC à propos du Contrat de Plan.

L'entretien ne fait que confirmer les dangers que la CGT a déjà eu l'occasion de dénoncer.

En effet :

► **Pour le gouvernement, le redressement de l'entreprise passe par :**

- une inscription plus prononcée dans la concurrence au plan européen,
- une plus grande libéralisation des tarifs pour "placer le client et la recette qu'il dégage au centre de la gestion de la SNCF",
- un recentrage des activités de l'entreprise sur son métier de base "en cédant les activités périphériques et les actifs fonciers accessoires" jugés désormais inutiles. Dans ce cadre, le gouvernement soutient le principe de filialisation du Sernam.
- une maîtrise des charges d'exploitation avec une attention particulière sur la masse salariale "qui a augmenté chaque année de 2,2% alors que les recettes diminuaient".
- une modernisation de la gestion notamment par "une modernisation de l'organisation du travail" ...
- une maîtrise des investissements.

► **Concernant la consistance du réseau :**

- un schéma directeur de l'infrastructure ferroviaire devrait être établi mais au 2<sup>e</sup> semestre 1996 : c'est-à-dire une fois le contrat de plan bouclé et les concours financiers fixés.
- la démarche HAENEL est retenue comme moyen d'application de la loi de décentralisation et d'aménagement du territoire sans que l'Etat n'apporte de réponses à nos questions quant aux risques d'éclatement du réseau en autant d'entités régionales.
- la Secrétaire d'Etat, sans avancer de kilométrage, confirme l'engagement d'une réflexion sur la pertinence de dessertes ferroviaires qui, à son avis, ne représentent plus dans certains cas le meilleur service aux usagers, au meilleur coût pour la collectivité.

► **A propos du problème crucial de la dette :**

- la représentante du gouvernement a refusé de se prononcer tant sur le montant que sur la forme des concours de l'Etat sauf pour confirmer que "La Foncière" était une hypothèse étudiée parmi d'autres.
- En déclarant qu'il "n'avait pas été évident de consacrer 39,8 milliards de F de concours à la SNCF dans le Budget 96", elle renforce les propos selon lesquels la SNCF et les cheminots seraient un boulet pour la collectivité.

**A la suite de cette audience, les Fédérations ont publié le communiqué suivant :**

« Les Fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC, CGC, FGAAC ont pris contact entre elles et se sont rencontrées le vendredi 17 novembre à 15 heures.

Elles ont toutes admis la nécessité d'une riposte de grande envergure par la grève contre le plan Juppé et le Contrat de Plan.

Les positions prises par certaines confédérations n'ont pas permis de déboucher sur une expression commune, mais il est important de souligner que toutes ont décidé de déposer un préavis de grève le 23 novembre à partir de 20 heures.

La CGT, la CFDT, la CFTC, la FMC, la CGC, la FGAAC faisant de la journée du 24 novembre la journée de grèves massives.

Les cheminots décideront ensuite de la conduite à tenir, ce qui peut favoriser des rencontres communes dans les Secteurs et les Syndicats. »

**CGT**



FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

## APPEL A LA GREVE GENERALE UNITAIRE

Le Conseil National de la Fédération, réuni les 15 et 16 novembre, a examiné les mesures de réforme du système de protection sociale annoncées par le Premier Ministre le 15 Novembre.

Après en avoir débattu, le Conseil National porte les appréciations suivantes

- \* Ces mesures constituent une véritable régression sociale et entraîneraient, si elles étaient appliquées, un recul généralisé du niveau de la couverture sociale en France.
- \* Les projets gouvernementaux visent à faire payer toujours et encore plus les salariés, les retraités, les chômeurs, les familles. C'est le choix de la finance, dont les profits (1500 Milliards de francs par an) prolifèrent, contre l'emploi et le progrès social.
- \* Au nom de l'égalité et de l'équité, c'est un véritable réquisitoire contre la Sécurité Sociale et ses valeurs fondamentales basées sur la solidarité, dernier rempart contre l'exclusion.
- \* Les régimes spéciaux, tant en retraite qu'en maladie exploseraient.

### QU'ON EN JUGE

◆ Instauration d'un régime universel d'assurance maladie, remettant en cause les 19 régimes différents existants, dont la Caisse de Prévoyance des cheminots, en nivelant toutes les prestations versées.

◆ Réforme des régimes spéciaux de retraite visant à allonger la durée des cotisations de 37,5 ans à 40 ans pour bénéficier d'une retraite à taux plein. Sur la base de la loi de 93, ce pourrait être pour les cheminots la modification du calcul de la retraite dont la référence ne serait plus les 6 derniers mois mais les 25 dernières années.

**Ce serait la remise en cause de l'âge de la retraite à 50 et 55 ans et l'abaissement du niveau des pensions déjà basses.**

La Direction SNCF et les Pouvoirs Publics ne manqueraient pas d'adapter le Contrat de Plan en révisant la contribution de l'Etat à la Caisse de Retraite.  
C'est l'essentiel des garanties statutaires qui seraient liquidées.

◆ Imposition dès 1997, des Allocations Familiales et non revalorisation en 1996 qui viennent aggraver un Pouvoir d'Achat déjà très fortement amputé.

◆ Réforme du financement de la Protection Sociale avec 3 mesures .

→ **Création d'une RDS (Remboursement de la Dette Sociale, CSG bis) à 0,5 % supportée par tous les revenus pendant 13 ans.**

C'est en fait un nouvel impôt, qui comme la CSG, ne manquera pas d'évoluer.

Le déficit de la Sécurité Sociale étant le résultat du chômage croissant, de la précarité et des bas salaires, des dettes patronales, des exonérations en tout genre, la RDS fait payer les cadeaux au patronat par les salariés,

Rappelons simplement que la taxation des revenus du capital au même taux que celui des salariés rapporterait 80 milliards de francs par an.

→ **Elargissement de l'assiette de la CSG** aux retraités, aux chômeurs et aux revenus de substitution, alors que l'on a déjà subi son augmentation à 2,4 % et plus récemment la suppression de la remise des 42 Francs.

→ **Mise en place d'un processus de fiscalisation** par le basculement progressif d'une partie des cotisations maladie des salariés et augmentation de la cotisation maladie des retraités, + 1,2% en 96 et + 1,2% en 97

## REAGIR TOUS ENSEMBLE

Ces mesures viennent s'ajouter à celles déjà prévues pour le 1/1/96, augmentation du forfait hospitalier de 55 à 70 Francs et diminution des moyens pour les hôpitaux et les maternités, conduisant à fermer des lits et supprimer des emplois en milieu hospitalier

Cette réforme en profondeur serait mise en place dans les 3 mois par la procédure d'ordonnances, un processus législatif antidémocratique, qui montre la fragilité du gouvernement qui veut aller vite et fort.

Nous retrouvons la même rapidité que pour boucler le 3ème Contrat De Plan, dont les axes essentiels tournent autour d'un dépeçage du réseau ferroviaire et d'une régression considérable des conditions sociales

- \* Abaissement de la Masse salariale.
- \* Diminution des effectifs (30 000 emplois en 5 ans).
- \* Augmentation de la productivité de 5,5 % par an (soit 4,5 fois plus qu'aujourd'hui).
- \* Fermeture d'au moins 6000 kms de lignes.

**Le Conseil National estime pour autant que, pour l'ensemble de ces questions, rien n'est joué.**

L'aggravation de la situation des salariés qui découlerait des mesures proposées par Juppé mérite l'opposition la plus ferme de tous les salariés, de tous les cheminots actifs et retraités et leurs familles.

Le Conseil National de la Fédération CGT appelle tous ses militants, ses syndiqués, les cheminots, les salariés du groupe SNCF et ceux liés à l'activité ferroviaire, à s'engager dans la construction d'une riposte forte, large et unitaire

- ▶ **par la Grève Générale unitaire le 24 Novembre 1995 et l'organisation d'Assemblées Générales pour décider des suites du mouvement revendicatif,**
- ▶ **pour le rejet du plan Juppé,**
- ▶ **pour exiger le développement du service public, de l'emploi dans le prochain Contrat de Plan,**
- ▶ **pour des négociations immédiates sur les salaires et les retraites.**

**LES MOYENS EXISTENT.  
UNIS ET SOLIDAIRES,  
NOUS POUVONS LES OBTENIR.**

Montreuil, le 16 Novembre 1995

Pendant la même période, la CGT a poursuivi son action pour aider à la coordination et au développement des luttes, avec la volonté affichée d'élargir le mouvement.

Dans une déclaration du 16 novembre, Louis Viannet souligne :

- Que l'ensemble de dispositif Juppé nécessite vraiment une riposte de grande ampleur pour tous les salariés des Secteurs public, nationalisé et privé.

- Que l'heure est grave et que l'importance des enjeux engage la responsabilité de tout le syndicalisme.

Il rappelle que la Confédération FO avait décidé, seule, de faire du 28 novembre une grande journée de grève, et que, devant la gravité de l'attaque et dans un souci d'unité, la CGT avait fait sienne cette date, tout en souhaitant l'unité la plus large. Pour autant, l'appel des sept Fédérations de fonctionnaires pour le 24 novembre constituant une donnée nouvelle en rendant possible la construction d'une riposte de grande envergure et que, dans ces conditions, la CGT décidait d'appeler toutes ses organisations, militant-e-s, syndiqué-e-s, sympathisant-e-s, à engager avec dynamisme la mobilisation pour faire du 24 novembre une grande journée de grève générale et de manifestations.

Le 20 novembre, la Confédération CGT exige des moyens pour une université de qualité : pas moins de 18 universités font grève le 20 novembre et appellent à des manifestations le 21. La CGT partage les exigences du monde universitaire et sera donc présente à la manifestation du 21.

Elle se félicite que, d'ores et déjà, les organisations étudiantes appellent à manifester le 24 novembre, avec les salariés, pour la défense de la Sécurité Sociale, permettant ainsi de construire un large rassemblement pour imposer d'autres choix.

### Unité pour la grève du 24 novembre

## CGT – CFDT – FO – CFTC – FMC – CGC – FGAAC

Après avoir rencontré Madame IDRAC, Secrétaire d'Etat aux Transports, vendredi 17 novembre et participé à une seconde Table Ronde présidée par Mr BERGOUGNOUX aujourd'hui même, les Fédérations CGT CFDT FO CFTC, FMC, CGC, FGAAC, considèrent

► *que les organisations syndicales ont eu droit à une parodie de concertation à propos du futur contrat de plan dont le contenu se précise sans tenir compte de l'avis des cheminots ,*

► *que ce qui se dessine pour les 5 prochaines années est lourd de menaces pour la SNCF elle-même, pour les usagers, la consistance du réseau, le service public, l'emploi, les garanties statutaires, le pouvoir d'achat des actifs comme des retraités, la Caisse de Retraites, la Caisse de Prévoyance.*

Face à la démission de l'Etat de ses responsabilités, nous assistons à une culpabilisation inadmissible des cheminots "trop coûteux, peu productifs, ils devraient se retrousser les manches"

**Les fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC, CGC, FGAAC appellent les cheminots de toutes catégories à tout faire pour mettre en échec la signature du prochain contrat de plan par le conseil d'administration.**

La prochaine étape de l'action unie le 24 novembre n'en prend que plus d'importance.

**La grève doit être massive.**

Les fédérations conviennent de prendre les dispositions en commun pour que, sur chaque lieu de travail, les conditions de la grève au-delà du 24 soit débattues par les cheminots.

Paris, le 20 novembre 1995  
12 heures

Avec le souci constant qui fut celui de la Fédération CGT des cheminots dans sa volonté de construire un mouvement solide avec le soutien de l'opinion publique, nous nous sommes attachés à recueillir le soutien des associations d'usagers en les rencontrant et en leur fournissant tous les éléments nécessaires sur nos raisons d'agir pour empêcher la mise en place d'un Contrat de Plan destructeur pour l'avenir du Service Public.

**C'est ainsi que le 20 novembre 1995**, 17 associations de consommateurs publiaient un communiqué de presse qui venait conforter notre point de vue. Sa lecture est, de ce point de vue, très édifiante.

## LES ASSOCIATIONS NATIONALES DE CONSOMMATEURS

ACH	CNAFC	Familles de France	Léo-lagrange
ADEIC-FEN	CNL	Familles Rurales	ORGECO
ANC	CSF	FNAUT	UFCS
ASSECO-CFDT	CSCV	INDECOSA-CGT	UNAF
CNAFAL			

### COMMUNIQUE DE PRESSE

#### *Contrat de plan SNCF : Chronique d'une mort annoncée ?*

- \* Afin d'empêcher la disparition progressive de la SNCF ,
- \* Pour qu'elle se développe au contraire en une entreprise moderne et performante de service public ,

les associations de consommateurs demandent que soient intégrées dans le texte en préparation les mesures propres à assurer :

▶ **le sauvetage financier de l'entreprise**

- apurement de la dette par l'Etat,
- prise en charge des infrastructures par l'Etat.

▶ **les garanties d'un véritable service public**

- notamment accès égal pour tous et maintien de la péréquation tarifaire.

▶ **un maillage "dense" du réseau**

- grandes lignes

- contribution de l'Etat aux lignes déficitaires
- "d'aménagement du territoire"

- dessertes régionales

- financement par les collectivités territoriales et par l'Etat,
- concertation avec les associations de consommateurs lors de l'établissement des schémas régionaux de transport, et de tout projet de modification. Tous les moyens doivent être recherchés pour assurer leur maintien, ainsi que l'amélioration de leur fonctionnement. Le transfert sur route ne doit se faire qu'en dernier recours.

▶ **un train accessible**

- la simplification des tarifs, qui doivent être lisibles et adaptés aux évolutions des modes de vie,
- l'application des réductions sociales sur la totalité des éléments du prix du voyage leur cumul avec les réductions commerciales.

▶ **un train de qualité** conforme aux demandes des usagers portant notamment sur

- l'amélioration dans les gares et les trains de l'accueil développant en particulier la présence humaine, du confort (salles d'attente, porteurs, bagages...)
- de l'accessibilité et de la mobilité des familles, des handicapés et des personnes âgées,
- la modernisation des services (auto-trains, restauration, voyageurs accompagnés...)
- l'application du droit de la consommation aux réductions commerciales.

▶ **un train respectueux de l'environnement.**

- ▶ **une concertation institutionnalisée et renforcée avec les associations de consommateurs et d'usagers.**

PARIS, le 20 novembre 1995

## Acte I : Le succès du 24 novembre

Le communiqué du Bureau Fédéral du 24 novembre à 17h30 résume à la fois la tonalité du rapport de force que nous avons créé, mais aussi toutes les conditions à remplir pour que le mouvement se développe et oblige le gouvernement et la direction à revoir leur copie.



### FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

DECLARATION DU BUREAU FEDERAL

LA GREVE GENERALE DU 24 NOVEMBRE REUSSIE !

UNE JOURNEE NOIRE POUR LE GOUVERNEMENT ET LA DIRECTION

Ensemble et unis, dans une riposte massive sans précédent, les cheminots toutes catégories, exécution, maîtrises et cadres ont dit :

NON avec les autres salariés au plan JUPPE "contre la sécurité sociale et les régimes spéciaux",

NON au contrat de plan qui saccage le service public, le statut des cheminots, l'emploi.

AVEC PLUS DE 60 % SUR L'ENSEMBLE DES CHEMINOTS, 65 % A L'EXECUTION, 55 % EN MAITRISES, 35 % EN CADRES,

le gouvernement et la direction ne peuvent plus ignorer l'ampleur du mécontentement et de la réprobation qui viennent de s'exprimer

Ils doivent clairement exprimer qu'ils sont prêts à revoir leur copie sans attendre.

Pour ce qui les concerne, les cheminots ont d'ores et déjà décidé de ne pas relâcher leur pression.

Dans la très grande majorité des cas, c'est dès ce soir que les ADC et ACT poursuivront leur action de grève.

C'est dès lundi que les sédentaires reconduiront la grève.

L'important est de développer l'action dans l'unité la plus large et de la placer sous la responsabilité des cheminots.

Dès lors, il convient que le plus grand nombre d'entre eux soient présents aux prises de décisions.

De même, convient-il de travailler à l'expression de convergences avec les usagers, les autres salariés, les étudiants, tous victimes des mêmes décisions.

N'oublions pas que cette semaine sera lourde de conséquences pour l'avenir du service public et des cheminots.

>>Dès lundi, table ronde avec la direction de l'entreprise sur le contrat de plan. Le 30, le CCE en sera informé.

>>Mardi 28, l'idée grandit d'avoir une nouvelle journée de très forte mobilisation de l'ensemble des salariés du pays.

>>Le 1er décembre, Bernard PONS reçoit toutes les organisations syndicales sur le contenu du contrat de plan, avec la perspective de sa signature le 13 décembre.

**C'EST EN PRENANT EN CONSIDERATION TOUTES CES ECHEANCES ET LE POIDS DE LA JOURNEE DU 24, COMME GAGE DE CONFIANCE, QUE NOUS BATIRONS LE SUCCES DE NOS INITIATIVES.**

Montreuil, le 24 Novembre 95  
17h30 - envoi multifax

la CGT a 100 ans

Ces options, notre Fédération, nos Secteurs, nos Syndicats se sont efforcés, tout au long du conflit, de les appliquer. Elles ont ainsi obtenu, petit à petit, les conditions du succès.

Le communiqué du Bureau Fédéral et la déclaration de la CGT soulignent l'ampleur de la mobilisation du 24 novembre et appellent à poursuivre l'action dans l'unité la plus large.

## Communiqué du Bureau Fédéral

Depuis hier soir 20h, la grève des cheminots est massive dans toutes les catégories, sur toutes les régions, les salariés du groupe sont aussi dans l'action.

Le niveau de mobilisation exceptionnelle, la participation active des cheminots dans de nombreux piquets de grève, dans l'organisation des manifestations est le signe d'une véritable volonté de ne plus laisser passer les mauvais coups, qu'il s'agisse de l'avenir de la Sécu ou de celui de la SNCF et de notre Statut.

En confirmant leur refus d'accepter l'inacceptable, les cheminots, en convergence avec les autres salariés du secteur public, du privé mais aussi les étudiants, peuvent être en mesure d'imposer au gouvernement un recul dans sa politique anti-sociale.

Déjà ce matin, le ministre des Transports, B. PONS, indique à la radio que le Premier Ministre examinerait les arbitrages financiers concernant la SNCF lundi ou mardi prochain et non aujourd'hui comme le laissait entendre la presse écrite.

Le gouvernement prend du recul et attend de voir

***C'est dire combien l'expression et les décisions des cheminots dans les prochaines heures concernant la poursuite de l'action dans l'unité la plus large vont compter***

Montreuil, le 24 novembre 1995  
9h15

## DECLARATION DE LA CGT

Plus d'un million de manifestants dans les diverses villes de France, des millions de salariés, actifs, privés d'emploi et retraités dans l'action tout confirme que cette journée de grèves et de manifestations du 24 novembre constitue une riposte de haut niveau aux choix gouvernementaux mettant en cause la protection sociale et le service public.

Cette journée est fortement marquée par la convergence des luttes de salariés des secteurs public et privé, rejoints dans les manifestations dans toutes les grandes villes universitaires par des cortèges importants d'étudiants.

La grève est massive dans le secteur public et nationalisé, les nombreux arrêts de travail dans le secteur privé ont été largement observés par les salariés. C'est le cas dans la métallurgie, la chimie, le textile, le commerce, l'imprimerie, la presse...

La CGT exprime son soutien aux salariés qui se réunissent dans les entreprises, ateliers et services pour se prononcer sur les suites à donner à l'action d'aujourd'hui.

Elle se félicite des contacts unitaires larges qui ont lieu dans de nombreux départements, régions et professions pour rechercher les convergences et le rassemblement le plus large pour hausser encore le niveau de la riposte.

La journée du 28 novembre apparaît, dès lors, comme une nouvelle étape dans la mobilisation et l'expression des salariés.

La CGT entend y contribuer pleinement, en mesurant toutes les possibilités qu'ouvre le regard nouveau que les salariés portent sur le syndicalisme, comme en témoignent des adhésions et la création de nouvelles bases syndicales.

Montreuil, le 24 novembre 1995

## Acte II, : du 27 novembre au 2 décembre l'enracinement de la grève et des manifestations

Dès le lendemain du 25 novembre, la Fédération informe l'ensemble de ses organisations que les ADC et les agents de train ont reconduit la grève dans 85 % des dépôts et des circonscriptions. Elle recommande donc de réunir des Assemblées Générales dès le 27 novembre dans tous les services, avec l'objectif de décider à leur tour de la poursuite du mouvement et de profiter du nouveau rapport de force pour faire avancer toutes les revendications : locales, catégorielles et autres. Une autre nécessité est soulignée : celle d'impliquer les syndiqués pour rassembler les cheminots en vue de préparer ensemble les manifestations interprofessionnelles et unitaires du 28 novembre. Les premières manœuvres gouvernementales misent sur l'essoufflement

du mouvement et visent à gagner du temps. D'autres tentatives suivront :

- **Le 26 novembre**, la direction de l'entreprise organise une Table Ronde sur le Contrat de Plan : le Président Bergougnoux indique d'emblée que cette réunion n'avait pas pour but d'arrêter la grève ! et remet aux Organisations Syndicales des extraits de l'avant-projet du Contrat de Plan qui ne prend en compte aucune des demandes formulées par les Organisations Syndicales ; Apparaît crument ce qui sera l'attitude des dirigeants de l'entreprise pendant tout le conflit : un autisme total qui les enfermera dans leurs certitudes, ignorant l'environnement et campant sur des positions véritablement provocatrices. La réunion débouche... sur un communiqué commun qui est sans ambiguïté.

« Les Fédérations CGT – CFDT – FO – CFTC – FMC – CFE-CGC de cheminots font le constat que la Table Ronde convoquée aujourd’hui « n’avait pas pour but d’arrêter la grève », selon le Président de la SNCF.

La réunion n’a pas répondu aux revendications des cheminots :

- Les perspectives les plus sombres demeurent sur l’avenir de l’entreprise et des personnels dans l’ignorance des contributions de l’Etat ;
- Le Président Bergougnoux est dans l’incapacité d’apporter quelque assurance que ce soit sur la pérennité des régimes de retraite et de prévoyance des cheminots.

En conséquence, les Fédérations CGT – CFDT – FO – CFTC – FMC et CFE-CGC appellent les cheminots à décider démocratiquement des conditions de la poursuite et du renforcement de leur action puisque le gouvernement et la direction de la SNCF les y contraignent. »

Du côté ministériel, l’action eut son premier effet. Monsieur Barrot, Ministre du Travail, reçoit les Organisations Syndicales le 27 à 16 heures et indique que cette rencontre a pour objet de lever « un malentendu » concernant le devenir du régime spécial de retraite et de protection sociale des cheminots.

Le message du Ministre consiste à expliquer aux représentants syndicaux :

- Le processus qu’il entend développer pour mettre en œuvre le plan Juppé, notamment pour ce qui a trait aux régimes spéciaux ;
- La logique et les objectifs de la réforme.

**Sur le premier point**, il nous annonce la création d’une commission présidée par M. Le Vert, qui sera chargée d’établir un rapport fixant des orientations d’application après audition des partenaires sociaux. C’est la concrétisation de ce que Juppé a annoncé à l’Assemblée Nationale ! Nous le citons :

« Au-delà des régimes complémentaires et pour préparer l’avenir, nous favoriserons la constitution d’une épargne-retraite. Au nom de la justice, nous engagerons la réforme des régimes spéciaux de retraite. Il s’agira de préciser les mesures nécessaires à l’équilibre de ces régimes, et notamment les modalités d’allongement de 37,5 ans à 40 ans de la durée de cotisation requise pour bénéficier d’une retraite à taux plein. J’installerais sans délai la Commission de réforme des régimes spéciaux qui me proposera sous quatre mois les mesures correspondant à ces orientations. » Le fait de préciser ensuite : « Nous tien-

drons notre plan. » interdit toute possibilité de réelles négociations.

**Sur le second point**, le Ministre se contente de convaincre les Organisations Syndicales du bien-fondé de la réforme Juppé. Rien sur l’âge de départ en retraite, rien sur le calcul des pensions à taux plein.

Au moment même où se tient la réunion, une manipulation médiatique, orchestrée par Matingnon et le Ministre des Transports, tentait d’accréditer l’idée que les motifs qui ont conduit les cheminots à l’action n’étaient pas justifiés.

Dans le même temps, nous prenions connaissance d’un document émanant des services de l’entreprise qui confirmait toutes nos craintes sur l’avenir des Activités Sociales à la SNCF. Nous y apprenons que, parmi les mesures envisagées, figure, en ce qui concerne la Branche Famille, le transfert sur la Caisse Nationale d’Allocations Familiales (CNAF) de l’ensemble des prestations familiales gérées par l’Etat et certaines entreprises publiques, dont la SNCF.

Il va de soi que pouvoir et direction ont une même attitude : ils clament sur les ondes que le statut des cheminots et le Service Public ne sont pas menacés, voire que les revendications sont satisfaites ! et dans les réunions, qu’elles soient au Ministère ou à la direction, aucun engagement n’est pris et les menaces se font de plus en plus précises. Bref, ils spéculent sur l’essoufflement du mouvement.

La meilleure des réponses est donnée le 28 novembre : la grève s’est renforcée et les manifestations ont été imposantes dans tout le pays. Qui plus est, des décisions de grève sont prises aux PTT, à France Télécom, à la RATP. L’EDF-GDF a décidé d’une puissante action de grève le 30, jour où les étudiants seront aussi dans l’action.

De leur côté, les Fédérations Syndicales des Transports CFDT – FO – CGT – FNCR appellent sur la base de leurs revendications et pour obliger le gouvernement Juppé à revoir sa copie. Leurs syndicats invitent à se rencontrer et à décider avec les salariés, les actions sous les formes qui s’imposent.

**Le 30 novembre**, la Fédération CGT ne se rendra pas au CCE convoqué par la direction sur l’avant-projet du Contrat de Plan déjà présenté à la Table Ronde. Les autres Organisations Syndicales refuseront aussi d’y siéger.

Le 30 novembre est aussi caractérisé par une nouvelle action interprofessionnelle d’une réelle ampleur avec des grèves, des manifestations et

des convergences de luttes d'une qualité nouvelle, notamment avec le mouvement étudiant. Pour la Confédération CGT, il est indispensable de continuer à enraciner le processus, d'élargir par le revendicatif à toutes les professions et de conduire, à tous les niveaux, à une dynamique unitaire indispensable.

La Commission Exécutive appelle donc l'ensemble de ses organisations à mettre en débat la suite de l'action et à construire, pour les premiers jours de la semaine prochaine, une action nationale convergente avec un nouveau temps fort unitaire de grèves et de manifestations.

De son côté, notre Bureau Fédéral constate que le mouvement s'est encore renforcé après 7 jours de grève massive, mais qu'il nous faut poursuivre sans relâche notre pratique de décisions en Assemblées Générales représentatives quotidiennes. Dans nos propositions d'interventions à débattre dans l'organisation et avec les cheminots, il est nécessaire de chercher à impliquer les retraités dans nos initiatives et de leur proposer de s'exprimer.

Est aussi suggéré de proposer l'organisation d'interventions en direction des parlementaires, députés et sénateurs, à leur permanence, eux qui ont voté le budget des transports et les pleins-pouvoirs à Juppé pour les ordonnances contre la Sécurité Sociale.

Le 1<sup>er</sup> décembre, Bernard Pons reçoit les Organisations Syndicales. C'est un nouvel échec et, par conséquent, un nouveau communiqué commun :

« Les Fédérations CGT - CFDT - FO - CFTC - FMC des cheminots ont été reçues le vendredi 1<sup>er</sup> décembre à 15h15 par M. Pons, Ministre des Transports.

Au cours de cette rencontre, les Organisations Syndicales, s'appuyant sur la mobilisation massive des cheminots depuis 8 jours, ont demandé au Ministre :

- De surseoir à la signature du Contrat de Plan, jugé négatif par l'ensemble des cheminots ;
- De renoncer aux dispositions remettant en cause le régime spécial de retraite et de prévoyance des cheminots.

A ces deux demandes, le Ministre a fait deux réponses négatives.

Les Organisations Syndicales CGT - CDT - FO - CFTC - FMC appellent les cheminots à poursuivre leur mouvement sous les formes décidées par les Assemblées Générales quotidiennes. »

LA FGAAC et la CGC ont été reçues séparément, mais la FGAAC a quitté la séance après 10 minutes d'entretien. Il faut bien constater qu'il s'agit d'une nouvelle manœuvre destinée seulement à tromper l'opinion publique, qui se trouve résolulement du côté des grévistes en les soutenant chaque jour sous diverses formes.

Une nouvelle preuve nous est apportée de la duplicité entre le gouvernement et la direction. La présidence de la SNCF invite les Présidents des Conseils Régionaux à une réunion pour la présentation du Contrat de Plan Etat-SNCF en vue d'une notification dans la semaine suivante. Nous réagissons et Bernard Thibault leur fait part de nos analyses.

Bernard Thibault, Secrétaire Général, s'adresse alors en ces termes à chaque Présidente et Président du Conseil



Assemblée générale à Chambéry, décembre 1995. DR

Aux Présidents des Conseils Régionaux

Madame, Monsieur la, le Président(e),

La présidence de la S.N.C.F. vient de vous inviter à une réunion pour la présentation du contrat de plan Etat-S.N.C.F. en vue d'une ratification la semaine suivante.

Nous tenons à réaffirmer combien nous regrettons l'absence d'un large débat public, transparent, où les usagers, les élus, les collectivités territoriales, la représentation nationale et les organisations syndicales des cheminots auraient pu construire un projet cohérent en correspondance avec les attentes du plus grand nombre.

Ce n'est pas la voie choisie par le gouvernement et le président de la S.N.C.F. Au terme de rencontres informelles, dans le cadre d'un calendrier resserré à l'extrême, de réunions explicatives, des orientations précédées par des groupes ou des comités restreints les échéances sont fixées, les arbitrages sont annoncés être rendus avant même que vous ayez été entendu. Dans le projet désormais connu, nous vous le faisons parvenir, vous êtes sollicité pour engager chacune des régions que vous représentez dans un processus de transfert des transports régionaux de voyageurs.

La date de cette réunion, le 5 décembre et son cadre, le conseil des régions auprès de la S.N.C.F., nous incite à vous apporter quelques éléments nécessaires à nos yeux pour toute prise de décision.

Voyons d'abord l'état de ce que la S.N.C.F. propose de transférer

La S.N.C.F., pour les besoins de ses études, a fait effectuer une classification des lignes selon l'état de l'infrastructure, les résultats ont été affectés d'un coefficient lié au niveau d'activité évalué à partir des recettes marchandises et voyageurs.

Cette classification va de A à D, A étant le niveau d'efficacité maximum, D les lignes neutralisées ou déposées, chaque segment est regroupé en deux sous catégories.

Le contrat de plan propose de transférer aux régions les lignes des segments B2 qui ont une pérennité de 10 ans et C (5820 km de lignes) qui sont dans un tel état d'obsolescence que d'ici cinq ans la question de leur maintien sera posée. Ce sont dans ces sections de ligne que se situent les 6 000 km de réseau qui sont en débat et pour lesquels les cheminots sont en lutte dans la période. Ces lignes sont âgées (plus de 25 ans sans renouvellement, un entretien minimum pour la sécurité que le contrat de plan proposé veut ramener à la hauteur des moyens budgétaires amputés). Les travaux conséquents à programmer sont hors d'atteinte pour les finances des collectivités territoriales fussent-elles réputées riches. Le prix d'un kilomètre de renouvellement de voie revient à environ 3 Millions de Francs 95 Quelle région pourra assurer cette charge qui s'ajoute au coût d'exploitation ?

Il va s'instaurer de fait un déséquilibre interrégional qui va porter atteinte à la notion de continuité territoriale traduite par la péréquation tarifaire qui ne sera plus assurable, d'autant que

Il va s'instaurer de fait un déséquilibre interrégional qui va porter atteinte à la notion de continuité territoriale traduite par la péréquation tarifaire qui ne sera plus assurable, d'autant que ce sont les régions les plus pauvres qui devront assurer les coûts de modernisation les plus élevés pour des raisons géographiques évidentes.

Cette séparation des activités, entre ce qui est du ressort du national et ce qui revient au régional, ne se justifie pas en terme d'exploitation 43% des usagers des transports Grandes Lignes utilisent des correspondances et sont donc concernés par les dessertes régionales. Autre chose serait de considérer les régions comme des codécideurs des politiques de transports à partir des besoins de transports qu'elles mettraient en avant, à charge pour l'Etat et la S.N.C.F. de mettre en oeuvre ces choix. Des économies d'échelle par une prise en compte de l'effet réseau et une planification nationale des travaux ne seraient plus possibles si ce type de transferts étaient réalisés.

Comment concevoir que l'Etat se désengage de ses responsabilités seulement quelques mois après l'adoption de la Loi d'Orientation et d'Aménagement du Territoire ? Ainsi, les schémas régionaux et nationaux de transports, qui doivent être discutés entre autres dans les régions, seraient corsetés par un texte contractuel que ces mêmes régions n'auraient pas pu débattre ? Un des arguments assenés par le Président de la S.N.C.F. concerne les surcoûts des transports ferroviaires, les fameux 3 ou 4 occupants des autorails poussifs dénoncés par J. Bergougnoux. Il serait bien que l'ensemble des intervenants dans ce débat dispose du sondage S.N.C.F. SOFRES de l'automne 1993 que l'état-major de l'Entreprise a mis sous embargo. Dans ce sondage, dont rien n'infirme la tendance en 1995, il est montré que le nombre moyen de voyageurs de bout en bout dans les trains régionaux est de 60; dans les cars de substitution, il n'est que de 10. Oui, il s'agit d'un enjeu de société autour du service public.

Les ratio recettes/coûts au Kilomètre voyageur comparés, rail et route, donnent le résultat suivant Fer = 0.38, route = 0.46. Si on prend le bilan des recettes moins les coûts rapporté au voyageur kilomètre, l'excédent est de 0.76F, les mêmes calculs donnent 0.65F pour le car

Nous apprenons, dans cette même enquête, que 17% des actifs qui ne prennent pas le train pour leurs trajets quotidiens n'y sont pas opposés, que 34% ne le font pas en raison de l'inexistence de ceux-ci, 27% à cause d'horaires inadaptés.

20% des jeunes qui n'utilisent pas le train se disent susceptibles de le prendre (550 000 jeunes). 25% en sont empêchés par des problèmes de trajet final ou de rabattement. L'ensemble de ces éléments confirme l'avenir d'un grand service public national de transport ferroviaire S.N.C.F. Le contrat de plan que l'Etat et la S.N.C.F. vont vous demander d'accompagner n'est pas porteur de ces orientations là. Il faut tout remettre à plat, mettre tous les intéressés, dont les cheminots et leurs organisations syndicales, autour d'une table et aborder différemment les enjeux du service public. C'est la démocratie qui doit primer, pas le passage en force.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur la, le Président(e), l'expression de ma considération distinguée.

Bernard THIBAUT  
Secrétaire Général

**Le samedi 2 décembre**, toutes les informations venant des Assemblées Générales confirment le renforcement de la mobilisation.

C'est le cas chez les cheminots, mais aussi dans de nombreuses entreprises de Service Public.

C'est bien l'élargissement du mouvement social qui se dessine dans le pays, donnant encore plus de force à la grève unie des cheminots.

D'autre part, à 16 heures, quatre Fédérations refusent de participer à la Commission Le Vert.

Le communiqué ci-dessous est publié :

Monsieur

Comme vous le savez, les cheminots sont en grève depuis 9 jours

L'un des motifs de cette grève concerne leurs régimes de protection sociale (retraite et prévoyance)

Ce que les cheminots réclament avec une rare détermination, ce n'est pas une réflexion nouvelle mais au contraire un engagement clair pour maintenir ces régimes en l'état et les améliorer

Nous ne saurions donc cautionner par notre présence une commission dont le but fixé par le 1er ministre est précisément de réfléchir aux divers moyens de les remettre en cause.

Nous ne cautionnerons pas non plus la méthode qui consiste à accepter des conclusions dans trois mois alors que l'urgence d'une réponse ne peut échapper à personne.

Veillez agréer, Monsieur le Président, en l'expression de notre considération.

**CGT**

**CFDT**

**FO**

**FMC**

**B.THIBAULT**

**B.DALBERTO**

**JJ CARMENTRAN**

**P.ROCHE**

La CFTC aussi boycottera la Commission. La manœuvre du gouvernement vient d'échouer !

## Acte III : du 3 décembre au 09 décembre, vers une possible victoire

Cette période ancre le mouvement dans la durée. **Le lundi 4 décembre** : Le Bureau Fédéral s'adresse en ces termes à l'ensemble des cheminots.



FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

Montreuil, le 3.12.95

Chers amis,

En ce lundi 4 décembre, début du 11ème jour de grève, le retrait du plan JUPPE et du contrat de plan Etat/SNCF, sont à notre portée, si nous savons conserver notre mobilisation intacte, et déjouer les pièges que l'on veut nous tendre.

En quelques jours, notre grève a redonné espoir et confiance à des millions de salariés, qui du secteur public à ceux de l'ensemble des professions du transport et dans les entreprises privées, décident à leur tour d'investir le terrain de l'action syndicale, le plus souvent par la grève, conduite démocratiquement par assemblée générale sur chaque lieu de travail.

La grève va prendre une autre ampleur dès ce lundi. C'est le fruit, entre autres, de l'engagement des milliers de cheminots grévistes qui se sont ces derniers jours, dépensés sans compter pour aller expliquer et convaincre sur les lieux publics, dans les marchés, aux portes des entreprises, sur les stades ou sur les autoroutes, que l'heure était venue de ne plus se laisser faire sans réagir tous ensemble.

Tout indique désormais, qu'en fonction des informations recueillies par l'ensemble des syndicats de la CGT à l'initiative sur l'ensemble du pays, que le mouvement va s'élargir au point de contraindre le gouvernement aux reculs que nous attendons.

Le fait que 62 % des français aient de la sympathie pour cette grève, même si elle provoque certains blocages de la vie familiale et de l'activité économique, montre que nous avons eu raison de faire ce que nous avons entrepris ensemble.

Les messages de soutien que nous recevons, ou les collectes spontanées pour les cheminots grévistes, montrent déjà une solidarité bien réelle.

Côté gouvernement, l'inquiétude grandit avec la montée de la protestation des salariés, mais aussi du mouvement étudiant, qui loin de s'opposer l'un à l'autre, au contraire se comprennent et s'épaulent.

Le pouvoir est ainsi amené à parier tout à la fois sur l'usure, la division et la provocation.

♦ L'usure en espérant bien que les cheminots "céderont les premiers". Autant dire que les décisions que nous prendrons ce lundi, seront attentivement suivies par beaucoup de monde.

♦ La division en continuant de jouer avec les divergences connues avec certaines confédérations syndicales, ou en cherchant à opposer les catégories de salariés ou de cheminots entre elles.

♦ La provocation, par l'organisation de manifestations "spontanées" de comités d'usagers, ou l'envoi de forces de police cherchant les dérapages pouvant nous discréditer.

De telles méthodes montrent déjà une destabilisation du gouvernement comme de la direction de l'entreprise, conduite par un président de la SNCF de plus en plus isolé.

Nous devons par conséquent, être conscients, lucides, responsables, comme nous l'avons été depuis le début du conflit.

Préserver notre unité, quels que soient les circonstances et les obstacles que l'on dressera devant nous, est la plus grande garantie pour nous tous, de ne pas être dévoyés des objectifs que nous nous sommes fixés.

Le retrait du plan JUPPE sur la sécurité sociale, le retrait du contrat de plan pour faire place aux attentes des usagers et des cheminots, cimentent bien les luttes dans notre corporation.

Personne ne peut dire quand et comment les cheminots gagneront leur combat. Cela étant, la victoire est aujourd'hui à portée de la main plus qu'elle ne l'était il y a 8 jours, si nous faisons preuve de la même fermeté face au recul social et au dépeçage du service public.

Ce sont là quelques éléments que la CGT voulait livrer aux cheminots dans l'action pour qu'ils continuent en toute connaissance de cause de s'impliquer pour la défense de leur profession du service public, et assurer ainsi aux générations futures un avenir meilleur.

Le Bureau Fédéral

Envoi aux secteurs par fax-16h00

**Le mardi 5 décembre** est une nouvelle journée de grève et de manifestation interprofessionnelle. Des millions de grévistes et 1 300 000 manifestants ont une nouvelle fois exprimé :

- Leur rejet du plan Juppé ;
- Leur exigence d'ouverture immédiate de négociations.

C'est aussi le mardi 5 décembre que, dans un communiqué de presse, les Cadres Supérieurs des Organisations Syndicales CGT – CFDT – FO – CFTC – FMC – CFE/CGC, inquiètes de l'avenir de leur entreprise, ont tenu à exprimer publiquement leur analyse de la situation et expliquer les voies qu'ils proposaient pour une issue positive. (voir document)

Une expression de ce niveau, à un tel moment du conflit, aurait dû logiquement inquiéter la direction et le gouvernement, car elle était la marque d'une défiance certaine à l'égard de leur projet, d'autant plus qu'elle s'accompagnait de propositions qui s'inscrivaient dans la défense du Service Public... Il n'en fut rien !

**Le 6 décembre**, le Premier Ministre s'adresse à l'Assemblée Nationale. Il fait mine de céder du terrain sur les régimes spéciaux et l'avenir du Service Public, mais il ne formule aucune proposition concrète. Une manœuvre supplémentaire qui lui attire un nouveau communiqué commun des Fédérations de cheminots :

## C.G.T. - C.F.D.T. - F.O. - C.F.T.C. - F.M.C.

---

Au 13<sup>ème</sup> jour de l'action à la SNCF, les cheminots sont toujours aussi mobilisés et de plus en plus déterminés.

Les Fédérations de cheminots C.G.T. - C.F.D.T. - FO - C.F.T.C. - F.M.C. constatent l'élargissement du mouvement sur les mêmes objectifs à de nombreux autres secteurs du public et dans le privé.

La réussite des manifestations du 5 décembre en est une preuve flagrante.

Dans le contexte, tout le monde espérait des réponses du Premier Ministre devant l'Assemblée Nationale.

Malgré toute l'attention avec laquelle elles ont écouté cette intervention, les Fédérations de cheminots C.G.T. - C.F.D.T. - F.O. - C.F.T.C. - F.M.C. n'ont décelé aucune avancée.

En effet :

- sur les régimes spéciaux et le Statut : derrière la garantie du maintien de l'appellation, aucun engagement n'est pris par rapport aux exigences des grévistes
- sur l'avenir du Service Public : le slogan " *maintien du service public à la française* " sonne faux quand le gouvernement ne surseoit pas à la signature du contrat de plan jugé négatif par l'ensemble des cheminots.

Les Organisations de cheminots C.G.T. - C.F.D.T. - F.O. - C.F.T.C. - F.M.C. appellent les cheminots à poursuivre leur mouvement sous les formes décidées par les assemblées générales quotidiennes.

Paris, le 6 décembre à 12h00

L'intervention mensongère du Premier Ministre, qui visait à démobiliser les cheminots et les salariés, a manqué son but et a été ressentie comme une véritable provocation !

**Le 6 décembre**, c'est encore l'Appel du 45<sup>e</sup> congrès, qui se tenait précisément à Montreuil du 3 au 7 décembre, qui apporte son soutien à tous ceux qui luttent.

« Salariés, actifs, privés d'emploi, retraités, populations, étudiants, dans des expressions multiples, ont créé une situation incontournable.

Le gouvernement s'entête et tente de maintenir son cap. Il n'a pu isoler les salariés du secteur public, il n'a pas réussi à opposer les salariés en lutte aux populations.

Hier, une nouvelle étape s'est concrétisée par la convergence de luttes de salariés des secteurs public et privé, actifs, privés d'emploi, retraités, et des étudiants.

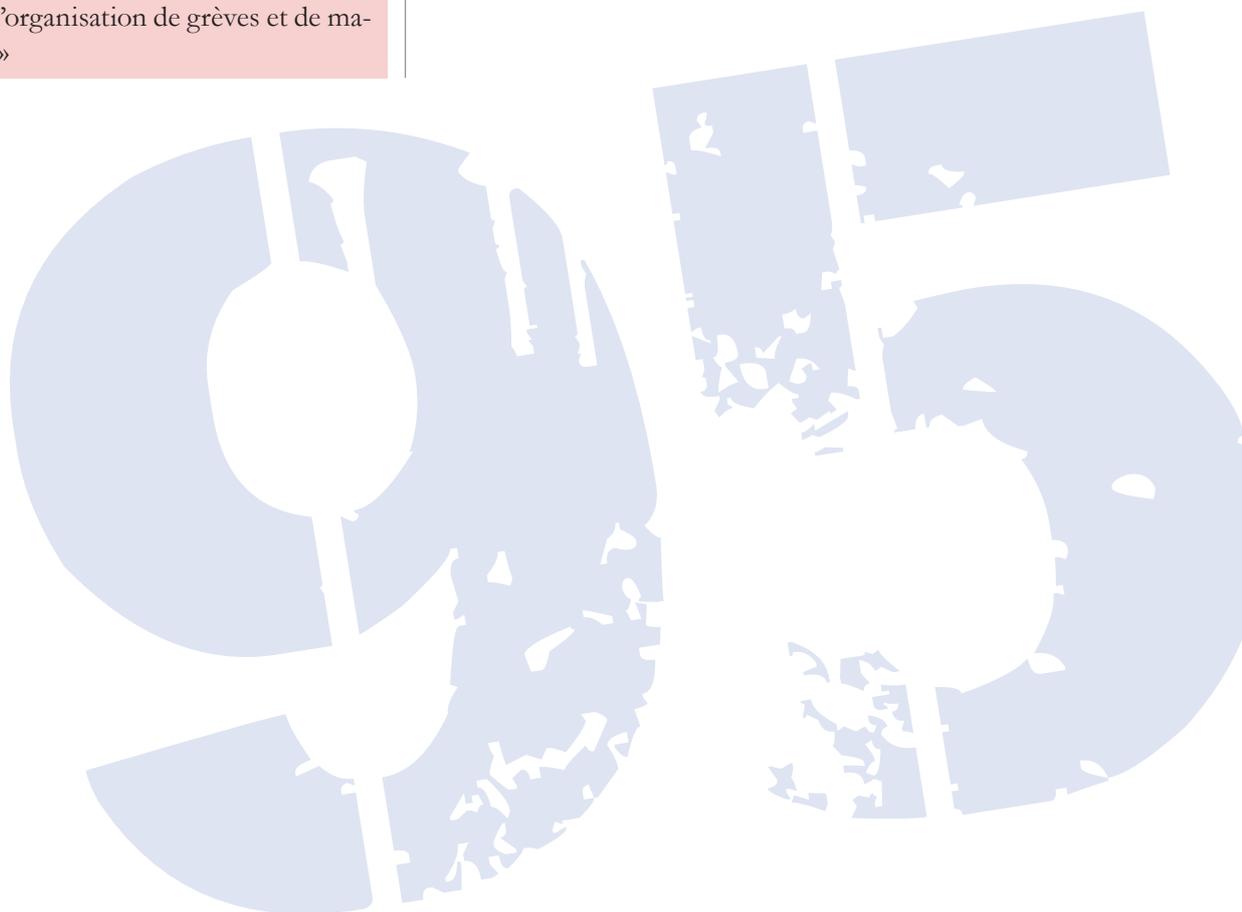
Aujourd'hui, dans les branches, départements, localités, ateliers et services, se construit dans les assemblées générales une nouvelle phase unitaire de l'action. De nouvelles initiatives larges et unitaires sont déjà décidées.

Solidaire de toutes les luttes engagées depuis plusieurs semaines, le 45<sup>e</sup> congrès de la CGT appelle à faire du 7 décembre un nouveau et puissant temps fort de l'action unitaire et interprofessionnelle en généralisant partout dans le pays l'organisation de grèves et de manifestations. »

Pour le Ministre des Transports, le Premier Ministre s'est exprimé de manière très claire sur la détermination du gouvernement à mener à bien un plan de sauvegarde de la Sécurité Sociale, en concertation ! C'est en ces termes qu'il s'adresse donc au PDG de l'entreprise pour mieux faire comprendre le sens de la demande gouvernementale : cette lettre se passe de commentaire ! (page 52)

**Le 7 décembre**, c'est une nouvelle action interprofessionnelle de grande ampleur qui répond aux attermoissements du gouvernement.

Pour autant, ce même jour, le Président de la SNCF, s'appuyant sur la lettre du Ministre des Transports, convoque les Organisations Syndicales le vendredi 8 décembre à 9 heures. Cet homme ne discerne toujours rien de ce qui se passe hors des murs de la direction !



*Le Ministre de l'Équipement,  
du Logement, des Transports et du Tourisme*

*Le Secrétaire d'État  
aux Transports,*

Monsieur le Président,

Monsieur Jean BERGOUGNOUX  
Président Directeur Général  
de la SNCF  
88, rue Saint Lazare  
75009 PARIS

Le Premier ministre s'est exprimé hier de manière très claire sur la détermination du gouvernement à mener à bien un plan de sauvegarde de la sécurité sociale, en concertation avec les partenaires sociaux. Dans ce but, M. Jacques BARROT, ministre du Travail et des Affaires Sociales, recevra les responsables des grandes confédérations syndicales et des organisations professionnelles.

Il importe maintenant de créer les conditions d'une reprise du travail dans l'entreprise que vous présidez. Nous vous demandons de nouer le plus rapidement possible avec les syndicats de votre entreprise les contacts vous permettant de clarifier la position du gouvernement sur les régimes spéciaux de retraite.

Vous pourrez apporter à vos interlocuteurs, sur les régimes spéciaux de retraites, les précisions suivantes.

Il n'est pas question de supprimer les régimes spéciaux de retraite des agents de la SNCF il n'est pas question non plus de les aligner sur le régime général de la sécurité sociale car le Gouvernement sait que les contraintes particulières de travail des agents de la SNCF (roulement, horaires décalés, etc ...) et les contraintes liées aux carrières statutaires justifient les spécificités de ces régimes spéciaux. Il n'est pas question non plus de ne rien faire, pour des raisons évidentes de survie de ces régimes.

Il doit être clairement précisé à vos interlocuteurs qu'aucune décision a priori n'est aujourd'hui arrêtée.

La méthode retenue par le Gouvernement pour réussir la consolidation des régimes spéciaux est claire et se déroulera en deux phases : une phase d'analyse et de concertation, puis une phase de discussion approfondie avec les partenaires sociaux à partir du printemps.

La phase d'analyse et de concertation devra déboucher sur un livre blanc que rédigera la Commission présidée par M. LE VERT. Il servira de base aux discussions qui seront menées ensuite avec les partenaires sociaux, régime de retraite par régime de retraite.

Toutes les dispositions nécessaires seront prises pour que les syndicats de la SNCF puissent faire clairement entendre leur voix au sein de cette commission.

Afin de préciser l'analyse sur les régimes de la SNCF, et afin aussi de maintenir en permanence la concertation indispensable au bon aboutissement de ce processus, nous vous demandons de mettre en place un dispositif de travail adapté, avec les partenaires sociaux, de manière interne à l'entreprise.

Je souhaite que ces assurances soient de nature à mieux faire comprendre aux agents de la SNCF la réalité des intentions du Gouvernement sur leurs régimes spéciaux de retraite.

Compte-tenu de la durée nécessaire aux travaux d'analyse de la commission LE VERT, de l'ordre de quatre mois, et de la perspective des discussions qui devront suivre, il ne serait pas raisonnable que la situation de blocage des transports ferroviaires qui pénalise largement les usagers et les entreprises se prolonge à un moment difficile pour l'emploi dans notre pays.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Bernard PONS



Anne-Marie IDRAC

C'est cependant dans la soirée que nous apprenons deux décisions gouvernementales concernant les cheminots :

1) La nomination d'un "médiateur" en la personne de Monsieur MATTEOLI, Président du Conseil Economique et social pour renouer, nous dit-on, le dialogue à propos du Contrat de Plan.

Dans le même temps, le Président de la SNCF nous informe qu'il est prévisible que la date du 13 décembre ne serait pas celle retenue pour la décision du Conseil d'Administration sur le Contrat de Plan. Reste à vérifier que le coup de force que nous avons tout lieu de craindre pour décembre n'aura pas lieu. Et que M. Matteoli a une mission autre que celle de nous réexpliquer le projet actuel du Contrat de Plan. Si tel n'est pas le cas les cheminots ne pourraient y voir qu'une nouvelle provocation.

2) La convocation des organisations syndicales, dès demain matin au siège de la SNCF, à la demande du Ministre des Transports, pour "nous apporter des précisions concernant l'évolution des régimes spéciaux de retraites".

Cela dit, la lettre de Monsieur Pons sur la question sensible de notre régime de retraites est libellé de la manière suivante :

*"Il n'est pas question de supprimer les régimes spéciaux de retraite des agents de la SNCF ; il n'est pas question non plus de les aligner sur le régime général de la sécurité sociale car le Gouvernement sait que les contraintes particulières de travail des agents de la SNCF (roulement, horaires décalés, etc...) et les contraintes liées aux carrières statutaires justifient les spécificités de ces régimes spéciaux. Il n'est pas question non plus de ne rien faire, pour des raisons évidentes de survie de ces régimes.*

L'ambiguïté de ce texte n'échappe à personne, ni la fébrilité du gouvernement !

**Le 8 décembre**, la réunion avec la SNCF n'est qu'une énième tentative pour trouver une échappatoire. Elle ne fera, une fois de plus, qu'envenimer les choses !

**Le 9 décembre**, deuxième rendez-vous avec M. Matteoli, étant entendu qu'au cours de la première rencontre, l'ensemble des Organisations Syndicales avait rappelé la nécessité de se donner le temps pour avoir un vrai débat dans le pays avant d'élaborer un nouveau Contrat de Plan et l'exigence d'un moratoire sur les restructurations et les suppressions d'emplois. Le médiateur, après avoir entendu M. Bergougoux, voulait seulement repousser la signature du texte au 20 décembre. Autrement dit, le gouvernement et la direction entendaient toujours se servir de la médiation pour gagner du temps. Par ailleurs, nous apprenions que la mission du médiateur était désormais élargie à la question des retraites. La CGT a rappelé très clairement qu'il n'était pas question, au travers de cette mission, de recréer une Commission Le Vert bis. Une nouvelle rencontre est prévue le lundi 11 décembre dans la journée. Le 10 décembre, suite à une nouvelle intervention du Premier Ministre à la télévision, les Organisations Syndicales demandent quelques précisions :

Paris, le 10 décembre 1995

Monsieur le Premier Ministre,

Dans votre intervention télévisée, sur France 2, ce jour, vous avez donné quelques éléments sur les aspects du conflit social à la SNCF.

Concernant le Contrat de Plan, les Fédérations de Cheminots confirment que le différend repose à la fois sur les logiques du Contrat de Plan et sur un déficit de dialogue social. Elles demandent de geler le projet actuel et de débattre d'un nouveau projet auquel tous les acteurs sociaux seraient associés.

Quant au régime de protection sociale, les Fédérations de Cheminots demandent des éclaircissements et confirmations sur le maintien des garanties de ce régime à tous les cheminots (roulants comme sédentaires).

Pour traiter avec vous de ces sujets, comme nous vous l'avions indiqué par différents courriers, les Fédérations de Cheminots CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC, FGAAC, sollicitent à nouveau de votre part une audience. De vos réponses, dépendra la solution du conflit.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'expression de notre haute considération.

CGT  
B. THIBAUT

CFDT  
B. DALBERTO

FO  
J.J. CARMENTRAN

CFTC  
J. GOUTORBE

FMC  
J. MALLET

FGAAC  
J.L. DENISE

## Acte IV : Les dernières manœuvres du gouvernement et la victoire des cheminots



Assemblée générale des roulants de Paris-Nord, décembre 1995, © A. Lejarre.

Le 10 décembre, le gouvernement Juppé ne peut plus rester insensible aux luttes qui se développent dans le pays. A 20h15, le Premier ministre annonce :

- Qu'il faut prendre le temps nécessaire pour expliquer le Contrat de Plan Etat-SNCF afin d'engager une dialogue qui n'a pas eu lieu.
- La suspension de la mission Le Vert qui a pour objet de remettre en cause les régimes spéciaux de retraite.
- La perspective de discussion avec les Confédérations Syndicales.

Ces prises de positions entraînent, de la part de la Fédération CGT des cheminots, les réactions suivantes :

- 1/ La démonstration est faite que l'action massive, unitaire et déterminée ne peut laisser indifférent un gouvernement et une direction d'entreprise se voulant intraitables.
- 2/ Il est plus que regrettable qu'il ait fallu attendre le 17ème jour de grève pour reconnaître que le projet de Contrat de Plan Etat-SNCF n'avait pas fait l'objet d'une réelle concertation, comme n'ont cessé de le dénoncer les cheminots auprès du Président de la SNCF depuis des mois. Pour autant, le Ministre s'entête à ne voir qu'un déficit d'explication interne comme raison du conflit, alors que les cheminots revendiquent un autre Contrat de Plan.

Cela suppose un vrai débat national à propos de l'avenir du Service Public SNCF avec la participation des associations d'usagers, des élus locaux et régionaux, des cheminots et de leurs Organisations Syndicales, voire la représentation nationale dans une redéfinition de la politique des transports.

Cette remise à plat nécessaire du Contrat de Plan doit s'accompagner de deux mesures immédiates :

- a- L'arrêt des suppressions d'emplois et des restructurations à la SNCF ;
- b- L'ouverture d'une négociation salariale.

3/ Si le Premier Ministre semble renoncer à modifier, pour l'instant, certaines dispositions relatives au régime de retraite, il n'évoque que le cas des Agents de Conduite, pour lesquels l'âge de départ et le mode de calcul resteraient inchangés. Mais combien d'annuités de cotisation ? Quel avenir pour le régime de retraite de l'ensemble des cheminots ?

4/ Comme les autres salariés, les agents de la SNCF restent confrontés aux autres dispositions néfastes du plan Juppé, notamment :

- L'instauration d'un régime universel de maladie qui menace notre caisse de prévoyance ;
- L'imposition dès 1997 des allocations familiales et leur non-revalorisation en 1996 ;
- La création d'un RDS de 0,5 % pendant 13 ans ;
- L'élargissement de l'assiette de la CSG aux retraités, aux chômeurs ;
- La mise en place d'un processus de fiscalisation et l'augmentation de la cotisation maladie des retraités (+1,2 % en 96, +1,2 % en 97).

5/ Pour passer en force, le Premier Ministre se rend à l'Assemblée Nationale pour recourir à l'article 49-3 de la Constitution, qui prive la représentation nationale du débat démocratique.

Comme chaque jour depuis le début de la grève, la Fédération CGT des cheminots invite le personnel à se réunir en Assemblées Générales pour apprécier la position gouvernementale. C'est aux cheminots de décider démocratiquement de la suite et de l'élargissement de leur mouvement pour faire aboutir leurs revendications, qui sont encore loin d'être entendues.

Les assemblées générales de ce matin montrent à nouveau la forte détermination des cheminots à poursuivre la grève dans l'unité la plus large, pour obtenir satisfaction sur leurs revendications.

**LA DOUBLE MANOEUVRE TENTEE HIER PAR LE PREMIER MINISTRE A ECHOUÉ.**  
Elle consistait:

♦ **D'une part** à tenir enfin compte de l'ampleur du mouvement en lâchant du lest sur les questions de forme, sans céder sur le fond.

Cette tactique est illustrée :

♦ *Par la suspension de la commission LE VERT,*

♦ *Par la nécessité de prendre du temps pour expliquer le contrat de plan,*

♦ **D'autre part**, à diviser les cheminots entre eux en levant quelques doutes sur l'âge de la retraite et la référence au mode de calcul pour les seuls ADC.

Le piège n'a manifestement pas fonctionné. Ce qui en dit long sur la maturité des cheminots et la volonté qui les anime de poursuivre ensemble leur lutte.

Ce matin, Mr JUPPE recevait une délégation confédérale de la CGT. Il confirme qu'il maintient le cap de sa réforme de la sécurité sociale, tout en appelant à la concertation sur les modalités d'application

Il conteste que le financement de sa réforme fasse reposer l'effort essentiel sur les salariés, retraités, chômeurs.

**S'agissant de la situation à la SNCF,**

Le premier ministre réaffirme qu'il suspend les travaux de la Commission LE VERT, sur les régimes spéciaux de retraite, en ajoutant aussitôt, qu'il va bien falloir en parler d'une manière ou d'une autre.....

Le contenu du futur contrat de plan pourra être de nouveau discuté sur le fond, mais nous ne savons pas s'il s'agit d'aménager le projet actuel, ou de recommencer à partir du véritable débat national.

En tout cas, nous n'avons pas de réponse à notre exigence d'un arrêt immédiat des suppressions d'emplois, des restructurations, et d'une négociation salariale qui rendrait crédible cette annonce d'une discussion de l'avenir de la SNCF sur d'autres bases.

Nous avons rappelé que des garanties écrites étaient désormais indispensables pour les cheminots, qui ne pouvaient plus s'en remettre aux seules interviews parfois contradictoires entre les membres du gouvernement.

JUPPE tente encore de gagner du temps en espérant que la manifestation du 12 décembre soit en quelque sorte le baroud d'honneur des grévistes.

Depuis quinze jours, de telles spéculations ont montré leurs limites. Non seulement elles ont toutes échoué, mais ont contribué à renforcer les convictions de ceux qui luttent et de tous ceux qui sans s'engager encore dans l'action, approuvent le mouvement.

Cette manoeuvre là subira le même sort que les précédentes : dès demain la grève se renforcera et les manifestations qui se dérouleront dans le pays seront encore plus imposantes qu'elles ne l'ont été ces derniers jours.

*Devant une telle force, une telle volonté, gouvernement et direction finiront par comprendre qu'il faut rejeter leurs plans et négocier enfin sur d'autres bases.*

Montreuil, le 11.12.95-15h30

Le 11 décembre en fin de journée, le Premier Ministre adresse à l'ensemble des Fédérations la lettre ci-dessous :

PARIS, le 11 décembre 1995

*Le Premier Ministre*

Monsieur le Secrétaire Général,

A la suite de mes déclarations d'hier soir concernant les différents aspects du conflit social en cours à la SNCF, vous avez souhaité que vous soient données un certain nombre de précisions.

S'agissant du projet de contrat de plan entre l'Etat et la SNCF, j'ai décidé, en accord avec M Bernard PONS et Mme Anne-Marie IDRAC, de geler le projet afin que soit pris le temps nécessaire pour débattre pleinement de son contenu en conduisant à l'intérieur de l'entreprise, avec les organisations syndicales, le dialogue et les discussions sur ce sujet qui engage l'avenir de la SNCF, selon des modalités que je demande à M. MATTEOLI de définir en liaison avec vous.

Par ailleurs, s'agissant des régimes spéciaux, comme je l'ai indiqué, il n'est pas question de changer l'âge de départ à la retraite prévu pour chaque catégorie d'agents de la SNCF. Cette garantie s'applique sans exception, aux roulants comme aux autres agents. De même toutes les modalités de calcul du montant des retraites sont maintenues.

Je souhaite que ces précisions permettent aux cheminots de percevoir, dans toute sa clarté, la volonté du Gouvernement de soutenir la SNCF dans une logique d'avenir et dans le respect du statut de l'entreprise et de ceux qui la font vivre.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Alain JUPPÉ

La Fédération CGT réagit immédiatement et adresse, par fax, un communiqué à tous les Secteurs et Syndicats :



## FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

### COMMUNIQUE FEDERAL

Le premier ministre a adressé à l'ensemble des Fédérations la lettre ci-jointe.

***Sur les deux points : Contrat de plan et retraite, le recul est sensible et incontestable.***

C'est la démonstration que l'action forte, unitaire et responsable des cheminots a fini par ouvrir une brèche dans l'intransigeance du gouvernement et ses projets néfastes.

#### **POURQUOI AVOIR ATTENDU LE 18EME JOUR DE GREVE POUR EN ARRIVER A CETTE DECISION DE BON SENS ?**

##### **SUR LE CONTRAT DE PLAN :**

Les modalités des discussions, circonscrites à l'intérieur de l'entreprise qui vont être définies avec Mr MATTEOLI, doivent répondre au débat que nous réclamons :

La CGT souhaite l'élaboration d'un autre plan, engageant aussi bien l'Etat, les usagers et leurs associations, la population et ses élus, les cheminots et leurs représentants.

Par ailleurs, pour que le gel du contrat de plan soit pleinement effectif, il convient

- ◆ De stopper immédiatement les suppressions d'emplois et les restructurations,
- ◆ De convoquer une négociation salariale pour rompre avec la logique de compression systématique des salaires et pensions.

##### **SUR LES RETRAITES ·**

Le gouvernement recule sans conditions sur l'âge et les modalités de calcul pour les départs en retraite pour tous les cheminots.

#### **C'EST UNE VICTOIRE INCONTESTABLE !**

##### **SUR LE PLAN JUPPE**

Toutes les autres dispositions réformant la sécurité sociale, dont notre caisse de prévoyance demeurent applicables.

Les cheminots ont par conséquent toutes les raisons, s'ils le décident de poursuivre leur grève, et de participer très massivement aux manifestations unitaires et inter-professionnelles organisées dans tout le pays, MARDI 12 DECEMBRE.

*Dans le même temps, les cheminots doivent continuer à débattre démocratiquement, comme ils le font tous les jours, des conditions et des formes de leur action pour exiger du médiateur qui devrait recevoir les Fédérations mercredi 13 Décembre, des garanties écrites concernant l'emploi, les restructurations, et le pouvoir d'achat.*

Montreuil, le 11.12.1995-23h50  
Envoi par fax aux secteurs

la CGT a 100 ans

**Le 12 décembre**, la journée de manifestation unitaire et interprofessionnelle a été exceptionnelle puisque 280 400 manifestants ont été recensés.

La CGT constate que, non seulement, la combativité n'est pas entamée, mais qu'elle permet d'envisager de nouvelles étapes de lutte. Dans plusieurs Fédérations, des décisions sont déjà prises, à EDF-GDF, dans les organismes sociaux, aux secteurs financiers, à l'appel de toutes les Organisations Syndicales. L'exigence majeure est toujours le retrait du Plan Juppé.

Dès lors, la CGT appelle à une puissante journée nationale de manifestations le samedi 16 décembre. Le 12 décembre est aussi le jour de la rencontre avec Monsieur Matteoli, ce qui entraîne un nouveau communiqué de la Fédération :



## FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

### COMMUNIQUE

La rencontre de ce soir avec Monsieur MATTEOLI a incontestablement été empreinte de la puissance de la journée de grèves et de manifestations.

Dans un premier temps, le médiateur nous a présenté différentes pistes pour nous associer à diverses tables rondes et rencontres Organisations Syndicales/SNCF, Organisations Syndicales/Etat portant sur :

► **Le contenu du contrat de plan**

- le lancement et le suivi des expérimentations de la régionalisation,
- la préparation du schéma directeur national des infrastructures ferroviaires.

► **Sur les modalités de concertation interne pour que s'instaure le dialogue social.**

Bien que cela ne fasse pas partie de la mission du médiateur, la Fédération CGT a quant à elle renouvelé avec force son opposition et celle des cheminots au plan Juppé dont les conséquences internes se traduiraient par une remise en cause de la Caisse de Prévoyance, de la gestion du Fonds d'Action Sanitaire et Social et des Allocations Familiales.

Ces remises en cause supprimeraient 700 emplois et dégraderaient la qualité des prestations sociales.

Concernant le Contrat de Plan, la Fédération CGT a réaffirmé les exigences des cheminots après 19 jours de grève. Nous avons redit que la formule du gel du Contrat de Plan prêtait à interprétation.

Cela nécessite en conséquence des engagements et précisions par écrits du gouvernement sur

→ Une réécriture du Contrat de Plan devant s'accompagner d'un arrêt des restructurations en cours ou prévues Etablissements, Télécom, Groupe, Sernam, etc.

→ Le blocage des suppressions d'effectifs selon le principe un départ = une embauche à statut, au moins sur la période d'élaboration du Contrat de Plan.

→ L'ouverture immédiate d'une négociation salariale.

La Fédération CGT propose aux cheminots de poser de suite au niveau local et régional la question du gel des suppressions d'emplois et des restructurations.

La CGT a dénoncé l'attitude de l'entreprise à propos des retenues pour fait de grève qu'elle a d'ores et déjà décidé d'opérer sur les salaires de Décembre alors que cet aspect a toujours fait l'objet d'une négociation particulière dans les conflits antérieurs. Le Médiateur s'est engagé à intervenir sur ce point.

C'est certainement par l'intermédiaire du Ministre des Transports dans la journée du Mercredi 13 Décembre que nous connaissons la position du Gouvernement sur ces questions.

Il est évident que le degré de mobilisation des cheminots dans les prochaines heures sera mesuré par le Gouvernement et sera sans aucun doute déterminant pour la qualité des réponses attendues.

Au 20ème jour comme au 1er la Fédération CGT invite les cheminots à prendre connaissance de toutes les informations et à se déterminer démocratiquement en Assemblées Générales sur les suites et les formes à donner au mouvement.

Montreuil, le 12 Décembre 1995 - 22 h 15

Distribution : Secteurs et locaux

**Le 13 décembre**, après 20 jours de grève, les Assemblées Générales ont reconduit successivement l'action des cheminots.

Plus de 24 heures après la rencontre avec le médiateur, Monsieur Matteoli, les précisions et les engagements demandés au Premier Ministre, tant sur l'élaboration de la négociation d'un nouveau Contrat de Plan que sur les garanties à apporter pour concrétiser l'annonce d'un changement d'orientation dans la gestion de l'entreprise :

- Arrêt de toutes les restructurations en cours ou prévues ;
  - Blocage des suppressions d'effectifs ;
  - Ouverture immédiate de négociations salariales
- n'ont toujours pas reçu de réponse.

Cette attitude du gouvernement témoigne à nouveau de sa volonté de faire traîner les choses en longueur pour limiter les concessions qu'il a été contraint d'accorder sous la pression de l'action.

A ce stade du conflit, la mobilisation des cheminots est toujours déterminante pour obtenir les réponses qu'ils exigent. La mobilisation va donc pouvoir de nouveau s'exprimer le 16 décembre 1995.

**Le 14 décembre**, les Organisations Syndicales reçoivent une lettre du Ministre des Transports qui confirme le recul général sur les points restés en suspens dans la lettre du Premier Ministre. Les cheminots viennent de gagner un combat qui a commencé, nous l'avons vu, il y a plusieurs années.



Manifestation à Brive, novembre-décembre 1995. DR



Manifestation à Chambéry, le 12 décembre 1995. DR

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement,  
des Transports et du Tourisme*

*Le Secrétaire d'État  
aux Transports*

Monsieur le Secrétaire Général,

Suite à notre entretien de ce jour, nous avons l'honneur de vous confirmer les orientations, les décisions et les engagements suivants qui nous paraissent de nature, après la crise difficile que nous venons de vivre, à permettre la reprise du travail par les cheminots

- 1 - le projet de contrat de plan, comme s'y est engagé le Premier Ministre, est "gelé et remis à plat" Un nouveau texte doit donc être élaboré dans un délai qui, selon les propositions de M. Jean MATTEOLI, pourrait être de 3 à 4 mois.
- 2 - En matière de procédure, nous veillerons à ce que vous soyez associés à son élaboration
  - au niveau de l'entreprise, dès la fin du conflit, des réunions fréquentes seront organisées par la direction générale sur l'ensemble des sujets relevant du contrat de plan qui préoccupent les cheminots ,
  - à notre niveau, nous souhaitons vous rencontrer de façon régulière, pendant la phase de préparation du contrat, pour examiner avec vous les questions qui dépendent de l'Etat.
- 3 - Nous organiserons dans le même temps (sur le projet de contrat Etat-SNCF et le projet de schéma directeur des infrastructures ferroviaires) une consultation et un débat, de façon à recueillir l'avis des responsables des Départements et des Régions, des Conseils Economiques et Sociaux Régionaux, et, au plan national, du Conseil Economique et Social.
- 4 - Pendant cette phase préparatoire, nous prenons naturellement l'engagement que ni l'Etat, ni l'entreprise ne modifieront les données de base qui caractérisent aujourd'hui les structures, les modes de fonctionnement et les effectifs de la SNCF Par exemple, il n'est pas question de mettre en oeuvre de nouvelle restructuration d'établissement ou filialisation.
- 5 - Nous vous garantissons de façon très claire qu'aucun élément relatif tant au statut des personnels qu'au statut de l'entreprise ne sera remis en cause. Pour répondre à votre demande, je précise qu'il en va ainsi en particulier du maintien par la SNCF de la Caisse de Prévoyance, de ses mécanismes de gestion, et de son régime de remboursement. La SNCF vous garantit pareillement le maintien du régime des allocations familiales des cheminots.

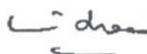
\*\*\*\*\*

Nous sommes intimement persuadés que la SNCF, avec ses grandes traditions, est un élément indissociable de la vie du pays, et que les cheminots et leurs représentants, dans le cadre d'un dialogue social retrouvé et renoué, auront à coeur de contribuer à son dynamisme et à sa modernisation.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Secrétaire Général, à notre considération distinguée.



Bernard PONS



Anne-Marie IDRAC

Le 14 décembre, le Bureau Fédéral porte à la connaissance des cheminots les appréciations suivantes :



FÉDÉRATION  
DES CHEMINOTS

## COMMUNIQUE DU BUREAU FEDERAL

*Après 21 jours d'une grève massive, unitaire, conduite démocratiquement, les cheminots peuvent se prévaloir d'avoir fait reculer le gouvernement sur plusieurs revendications professionnelles. Nous avons créé un mouvement irréversible en opposition au plan JUPPE s'attaquant à la protection sociale et gagné l'opinion publique à se mobiliser pour le développement du Service Public et du transport ferroviaire dans notre pays.*

◆ Le régime de retraite des cheminots de toutes catégories et de toutes fonctions qui devait être remis en cause par le gouvernement est préservé.

- L'âge de départ en retraite à 55 ou 50 ans pour les ADC est maintenu
- Le nombre d'annuités pour bénéficier de la retraite à taux plein reste fixé à 37 ans 1/2
- La référence au salaire des 6 derniers mois ou aux 3 meilleures années pour les ADC pour le mode de calcul de la retraite est inchangé.

**Ces trois dispositions étaient initialement visées par le plan JUPPE dans le cadre d'un alignement sur les dispositions du régime général.**

Suite aux exigences que nous avons présentées au Médiateur le Ministre des Transports a reçu à sa demande une délégation de la CGT jeudi 14 décembre à 19h30 afin de préciser la position gouvernementale sur le conflit.

Des engagements écrits ci-joint nous sont parvenus à 21h15.

Sur les garanties que nous avons demandées au cours de cette rencontre

- ▶ Pour ce qui concerne les restructurations
  - la vente de la SHERM "est gelée"
  - la filialisation du Sernam est "mise de côté"
  - l'autorisation de l'Etat à la création de la filiale TELECOM DEVELOPPEMENT "est suspendue"
  - les réorganisations prévues seront réexaminées entre le ministère et l'entreprise rapidement et pourront faire l'objet d'une intervention de notre part.
- ▶ Les fonds d'action sanitaire et sociaux et les emplois qui en dépendent sont aussi sauvegardés.
- ▶ Le principe d'une négociation salariale est acquis "début 1996"
- ▶ La négociation des retenues sur salaires liée au conflit se fera "dans un esprit de modération contraire à l'esprit revanchard"

▶ Le projet de contrat de plan est gelé et remis à plat. Un nouveau texte doit donc être élaboré dans un délai de 3 à 4 mois extensible, les organisations syndicales seront associées à son élaboration au niveau de l'entreprise et par des rencontres régulières avec le gouvernement. Dans le même temps les départements, les régions, les conseils économiques et sociaux régionaux et le conseil économique et social seront consultés. Pendant la phase préparatoire, l'engagement est pris que les structures, les modes de fonctionnement et les effectifs de la SNCF ne seront pas modifiés.

Les statuts des personnels et de l'entreprise ne seront pas remis en cause.

La Caisse de Prévoyance et ses mécanismes de gestion ainsi que son régime de remboursement sont maintenus

C'est la première fois qu'un gouvernement est contraint de revoir sa copie et d'entendre les aspirations des cheminots comme celles des usagers et des populations.

A partir d'une nouvelle négociation sur l'avenir de la SNCF qui ne pourra pas se dérouler selon la CGT avec la même Direction d'entreprise, les cheminots, les usagers, les élus locaux ou régionaux auront de nouveau l'occasion de se mobiliser pour qu'à partir d'un réel débat national intéressant l'ensemble de nos concitoyens l'Etat soit contraint d'assurer les moyens d'un véritable développement du service public de transport ferroviaire.

Les cheminots, n'en déplaise à Mme NOTAT qui se caractérise par ses prises de position pro-gouvernementales, ont eu raison de poursuivre la grève dans l'unité.

Concernant la lutte contre le plan JUPPE, les cheminots constatent que l'élargissement de l'action à l'ensemble des professions pour son retrait se manifeste actuellement sous la forme de grandes journées d'action plutôt que par la grève générale reconductible.

Les cheminots sont aussi soucieux de préserver la cohérence de leur mouvement qui a prévalu depuis le début du conflit. C'est un signe de maturité, de lucidité qui permettra de conserver toutes les capacités de mobilisation pour l'avenir

Au vu des résultats obtenus et tenant compte à la fois des premières décisions d'assemblées générales qui ont décidé démocratiquement d'une prochaine reprise du travail mais aussi de la préoccupation de chacun à conserver l'unité du mouvement, la Fédération CGT des cheminots propose de livrer aux Assemblées Générales les réflexions suivantes

Il convient que les cheminots sachent décider

- de modifier la forme actuelle du mouvement en préservant leur unité, leur vigilance
- de renforcer la mobilisation pour chaque rendez-vous interprofessionnel de lutte pour le retrait du plan JUPPE, dès à présent, en contribuant à l'organisation de puissantes manifestations unitaires **samedi 16 décembre** organisées dans tout le pays. Notre victoire sur le régime spécial de retraite et de prévoyance est un point d'appui pour l'ensemble des salariés et pour les cheminots dans la lutte à poursuivre sur les aspects communs de la réforme.
- d'organiser sur chaque lieu de travail avec tous les cheminots qui ont d'une façon ou d'une autre participé à cette lutte historique, une "fête des acquis de la lutte unie" lundi 18 décembre 1995 sous des formes définies localement.

La Fédération CGT aura comme préoccupation en toute circonstance et quelles que soient les décisions des Assemblées Générales, d'être avec tous ceux qui auront à coeur la défense des revendications et du service public.

Montreuil, le 14 décembre 1995  
22h45

Dès lors, les événements se précipitent à la direction de l'entreprise. Le vendredi 15 décembre, le Président Bergougnoux démissionne. Le mercredi 20 décembre, le CA de l'entreprise se réunit. Loïc Le Floch Prigent est nommé président de la SNCF. De son côté, Louis Viannet, secrétaire général de la CGT, fait la déclaration suivante :

### DECLARATION DE L. VIANNET, SECRETAIRE GENERAL DE LA CGT

Comme je l'ai indiqué hier, dans la lettre envoyée hier à Malignon, la CGT réaffirme sa demande de négociation rapide avec le Premier Ministre.

Tous les contentieux graves qui continuent de nourrir, depuis maintenant trois semaines de luttes, grèves reconductibles, arrêts de travail ou manifestations, doivent recevoir des réponses concrètes.

Les dizaines de milliers de grévistes, de la RATP, d'EDF-GDF, des Centres de tri postaux, des Finances, de l'Équipement, des Organismes sociaux ... etc., attendent du gouvernement une prise en compte des revendications posées.

Les nombreuses entreprises du secteur privé, qui manifestent sous des formes multiples leur engagement dans l'action ou leur soutien à la lutte, confirment qu'au delà de leurs revendications propres que le plan Juppé sur la Protection sociale est massivement rejeté, et que son retrait en l'état constitue et va continuer de constituer un objectif de rassemblement et d'action que la CGT est bien décidée à nourrir.

La compréhension témoignée par les usagers, malgré les contraintes et les inconvénients que provoquent ces mouvements, confirme l'accord profond de la majorité de la population.

La victoire des cheminots imposant au gouvernement la prise en compte de toutes leurs revendications professionnelles, l'abandon de tous les points litigieux concernant le contrat de plan, les régimes spéciaux, les retraites, la Caisse de Prévoyance, est la preuve magistrale de la force que représentent l'unité des personnels, l'unité des syndicats, la détermination des cheminots et le soutien important de toutes les luttes qui se sont multipliées dans les autres secteurs.

La fermeté exemplaire des cheminots, la pratique démocratique dans la conduite des luttes, ont témoigné de la maturité de ce mouvement.

La généralisation de l'action sous des formes diverses dans le secteur public, dans le secteur privé, a constitué un formidable point d'appui pour aider les cheminots à faire plier le gouvernement.

#### C'est un signe de force et de confiance pour tout le monde.

Car, de fait, le combat continue et la volonté des cheminots de s'y maintenir dans les formes qu'ils décideront est un bon témoignage de l'efficacité des formes nouvelles de solidarité qui n'ont pas fini de se manifester.

La CGT soutient sans réserve ceux et celles qui continuent la lutte et vont s'appuyer sur l'acquis des cheminots pour imposer satisfaction

- à la RATP, pour exiger l'abandon de la régionalisation et s'opposer à toute velléité de service minimum, sous couvert d'inscription dans la constitution de la notion de service public,
- à EDF-GDF, où la lutte contre les aspects dangereux du rapport Borotra rencontre un comportement provocateur irresponsable de certaines directions, avec le soutien du gouvernement,
- dans les PTT, où aucune piste de négociation n'est ouverte ; dans les transports urbains, aériens, routiers, dans le secteur privé. Bref ! La brèche que viennent d'ouvrir les cheminots en appelle d'autres.

La puissance de la journée du 16 décembre va apporter confirmation de la détermination et de la fermeté de tous ceux et de toutes celles qui n'entendent pas baisser les bras, et qui vont continuer lors des prochaines étapes de l'action, d'exiger avec toujours plus de force :

# La participation des retraités

Comme nous le soulignons dans le déroulement de l'action entre le 24 novembre et le 16 décembre, les retraités CGT ont été aux côtés des actifs et ont participé largement à toutes les initiatives prises par les syndicats, les secteurs et la Fédération.

D'ailleurs, il n'est pas anodin de rappeler que le 16 novembre 1995, l'UFR a pris l'initiative de s'adresser à tous ses responsables et syndiqués pour qu'ils s'engagent dans de vastes débats, consultations avec les retraités et veuves sur les points suivants :

- Le pouvoir d'achat, les régimes spéciaux ;
- L'avenir de la SNCF ;
- Le renforcement de la CGT.

Cette grande initiative était résolument tournée vers les cheminots retraités dans chaque localité, qu'ils soient syndiqués, non syndiqués ou syndiqués à une autre organisation syndicale.

Démarche qui visait à amplifier la présence des retraités dans les luttes à l'exemple de leur participation aux actions contre les attaques gouvernementales sur la sécurité sociale.

Démarche qui visait aussi au renforcement du rassemblement solidaire et unitaire des cheminots retraités et actifs dans les luttes pour l'avenir de la SNCF et du statut du service public.

Tels sont énumérés les principaux points du tract qui était accompagné des propositions CGT à faire pétitionner, tiré à 30 000 exemplaires.

## LES PROPOSITIONS C.G.T.

**1). Maintenir l'unicité de l'entreprise, lui donner les moyens de développer le service public et améliorer la qualité du service, suppose :**

- \* Que l'Etat assume son rôle en donnant à la SNCF les moyens financiers ;
- \* Que le Statut du personnel et le régime spécial de protection sociale (CPR) soient préservés ;
- \* Que l'emploi au Statut soit développé.

**2). Améliorer et garantir le pouvoir d'achat des pensions, passe par :**

- \* Le relèvement du minimum pension ;
- \* Une remise à niveau du point de base sur sa valeur nette de décembre 1981, réactualisée pour tenir compte de l'inflation ;
- \* L'amélioration du rapport retraite/salaire par intégration de l'IR et de la gratification d'exploitation ;
- \* La mise en oeuvre d'une véritable péréquation de toutes les mesures prises pour les actifs ;
- \* Le relèvement du taux de la pension de réversion à 75 % (54 % immédiatement) ;
- \* L'abrogation des mesures concernant le financement de la protection sociale (CSG, forfait hospitalier, augmentation du ticket modérateur et de la cotisation maladie, etc...) ;
- \* Une réforme de la fiscalité locale dont l'accroissement considérable ces dernières années pèse de plus en plus sur le pouvoir d'achat.

**3). Assurer la pérennité de notre régime spécial de protection sociale, démocratiser sa gestion et améliorer les prestations, notamment :**

- \* La couverture maladie, les remboursements dentaires, lunettes, ...
- \* Placements spéciaux ramenés à 18 mois ;
- \* Ouverture des cabinets médicaux aux retraités et ayants droit.

**4). Instaurer une participation de la SNCF au financement des activités sociales (1% de la masse des retraites).**

**5). Préserver les FASS en ne leur faisant pas supporter des charges indues, telles que la 31ème maladie, et garantir leur bénéfice à tous les pensionnés quels que soient leurs lieux de résidence.**

**6). Revoir les facilités de circulation pour assurer un accès gratuit à tous les trains, y compris les T.G.V.**

**Voilà des revendications qui permettraient d'allier progrès économique et progrès social, de favoriser la consommation, donc de développer la production et l'emploi. C'est la seule voie qui nous permettrait de sortir de la crise actuelle, du chômage et de l'exclusion qu'elle engendre.**

# La solidarité exercée à l'égard des cheminots

## Elle est venue de différents horizons

- Bien sûr la solidarité financière parvenue à la Fédération émanant des salariés :
- Celle que nous avons recueillie directement à la Fédération CGT des Cheminots et qui s'est montée à 9 millions de Francs ;
- Celle qui est parvenue à nos syndicats et secteurs sous diverses formes notamment de la nourriture apportée aux grévistes ou encore avec la participation directe de volontaires qui venaient aider à faire la cuisine ou à partager un moment de fraternité.
- Nous sont aussi parvenus des soutiens d'organisations syndicales européennes tels que les cheminots Allemands, Belges, Anglais mais aussi quelques soutiens plus lointains venant de Cuba et de Pennsylvanie.

CHERS COLLEGUES,  
CHEMINOTS FRANCAIS EN GREVE

LES AGENTS DE CONDUITE EUROSTAR ET AUTRES CONDUCTEURS DE TRAINS ADHERANTS AU SYNDICAT A.S.L.E.F. EN GRANDE BRETAGNE SE SOLIDARISENT AVEC LEURS CAMARADES FRANCAIS EN GREVE POUR LA DEFENSE DE LEUR STATUT SOCIAL, LA SECURITE SOCIALE ET CONTRE LE CONTRAT DE PLAN QUINQUENNAL DE LA SNCF, PREMIER PAS VERS LA FILIATION DES CHEMINS DE FER EN FRANCE.

NOUS REGRETTONS DE NE PAS POUVOIR ASSISTER PLUS CONCRETEMENT DANS LEUR LUTTE LES CHEMINOTS FRANCAIS CAR LES LOIS DU TRAVAIL EN G.B. NE NOUS PERMETTENT PAS DE FAIRE DES GREVES DE SOLIDARITE QUI ABOUTIRAIENT A LA SEQUESTRATION JUDICIAIRE & FINANCIERE DE NOTRE SYNDICAT, METTANT EN DANGER SA PROPRE EXISTANCE.

NOUS SOUHAITONS CHALEUREUSEMENT A NOS CAMARADES FRANCAIS UNE RESOLUTION VICTORIEUSE DE LEUR CONFLICT AVEC LE POUVOIR EN FRANCE.

MEILLEURES AMITIES SYNDICALES

SIGNE:

*Lew Adams*  
LEW ADAMS  
SECRETAIRE GENERAL  
A.S.L.E.F  
LONDRES 1-12-1995



Fédération Nationale C.G.T.  
des Cheminots  
M. Bernard Thibault  
263, rue de Paris  
F-93000 Montreuil  
Fax. 00331-48579565

28.11 1995

Chers collègues,

au nom du Syndicat des Cheminots d'Allemagne je vous envoie des salutations de solidarité pour votre grève.

Nous supportons votre lutte contre les désertes de lignes et contre la diminution massive d'emplois.

Nous comprenons la nécessité d'un assainissement financier de la SNCF. Pourtant, l'expérience que nous avons vécue lors de la restructuration des chemins de fer allemands, nous a montré l'importance d'un approuvement des mesures par les syndicats. Si l'on veut assainir une société ferroviaire avec du succès, ceci n'est pas possible sans la coopération des cheminots.

Or l'exécutif n'obtiendra la volonté des cheminots que si les stratégies proposées sont acceptables pour eux.

Si l'assainissement de la SNCF est réduit aux simples désertes de lignes et diminutions d'emploi, il n'y aura pas de succès.

Nous vous souhaitons du succès pour vos actions et vous assurons de notre solidarité

*Rudi Schäfer*

Rudi Schäfer  
Président

Grève de 1995

Ciudad de La Habana,  
3 de diciembre de 1995  
"AÑO DEL CENTENARIO DE LA CAIGA DE JOSE MAREL"

Sr. B. Tribault  
Secretario General  
Federation Cheminots Ferroviarios  
Paris - Francia.-

FAX -- 485 79565

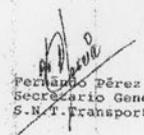
Compañeros:

Con atención hemos seguido, todo lo relacionado a la Huelga que sostienen los TRANSPORTISTAS FRANCESES y en especial ustedes los FERROVIARIOS.

Los TRANSPORTISTAS CUBANOS, estamos convencidos lo que significará para los Trabajadores de su País, la reducción del enorme déficit - presupuestario mediante la congelación de los Salarios y la elevación de los impuestos por concepto de Seguridad Social, lo cual - pretende imponer el Gobierno de Francia.

En tal sentido, nuestro SINDICATO NACIONAL, en representación de - sus más de 100 mil afiliados, se solidariza con su JUSTA LUCHA, convencidos que continuarán aplicando toda su inteligencia hasta lograr la solución ante tan lamentable conflicto.

Fraternamente,

  
Fernando Pérez Concepción  
Secretario General  
S.N.T. Transporte

mchh/.

"Los ferroviarios de CC.OO. en solidaridad con los trabajadores del Transporte de Cuba"

"An Injury to One is an Injury to All"

JED DODD  
General Chairman



R. L. CALDWELL, SR.  
Vice Chairman - Sec'y. - Treas.

**Pennsylvania Federation**

**BROTHERHOOD OF MAINTENANCE OF WAY EMPLOYEES**

Affiliated with AFL - CIO AND CLC

1990 Chestnut Street, Suite 607 - 609, Philadelphia, PA 19103 / (215) 569-1285 - 86 / FAX (215) 569-0676

December 9, 1995

To: **Striking French Railroad Workers**

From: **Jed Dodd, General Chairman  
Pennsylvania Federation  
Brotherhood of Maintenance of Way Employees**

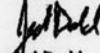
Dear Brothers and Sisters:

The BMWE is the railroad union in the United States that represents the men and women who build, construct and maintain the railroad track, buildings and bridges for America's railroads.

The heroic struggle in which you are engaged for liberty and justice and against concessions and reduced living standards is an inspiration to American workers in general and American railroad workers in particular. You have our full support and admiration for being in the forefront of the fight for all workers in the world.

The eyes of our membership are filled with admiration and pride as we watch you stand up to the tyranny of global capital and your employers. The motto of our Union is, "An Injury to One is an Injury to All." You are not alone. Your struggle is our struggle and your victory will be our victory. If there is any assistance that we can provide please do not hesitate to reach out across the ocean to us. Long live the strike!

In solidarity,

  
Jed Dodd  
General Chairman

**CGSP**

Secteur Cheminots NL  
d6c/avh/95/204.

De Coust Dany

Bruxelles, le 6 décembre 1995.

Région de Bruxelles

Rue du Congrès 17  
1000 Bruxelles

FAX 02/ 219.71.04  
TEL 02/ 226.13.14  
CCP 000-0038549-40

Aux Camarades Militants et Grévistes  
des services publics en France

Les militants néerlandophones de la C.G.S.P.-Cheminots de Bruxelles, réunis en formation syndicale sur la sécurité sociale, désirent par la présente exprimer leur soutien et leur solidarité dans le dur combat auquel vous êtes mêlés actuellement.

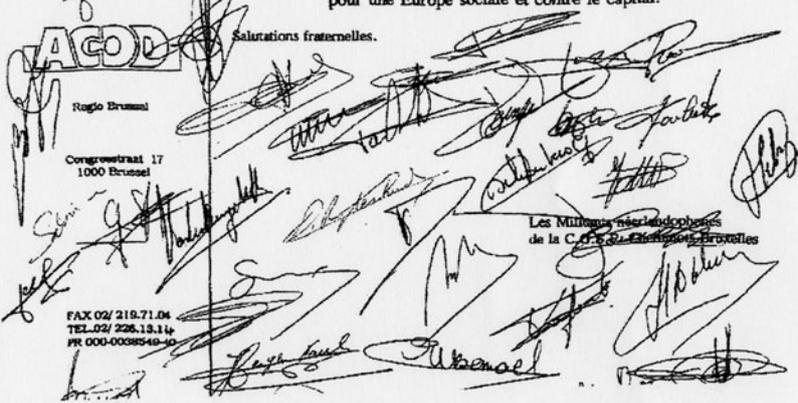
Vu les problèmes similaires auxquels nous sommes confrontés, nous comprenons très bien l'importance de votre combat. Aussi, votre lutte nous encourage pour notre combat à venir sous peu.

Nous vous souhaitons beaucoup de persévérance et surtout beaucoup de succès !

Vive l'Internationale ! Tous ensemble vers une lutte européenne pour une Europe sociale et contre le capital.

Salutations fraternelles.

A.B.V.V.



Région Brussel

Congressstraat 17  
1000 Brussel

FAX 02/ 219.71.04  
TEL 02/ 226.13.14  
PK 000-0038549-40

Les Militants néerlandophones  
de la C.G.S.P.-Cheminots Bruxelles

# Le soutien des intellectuels

A la base du succès de la grève de 1995, nous avons souligné l'importance de l'unité entre les OS mais aussi le travail sur les convergences avec les usagers et plus largement avec l'ensemble de la population. Il convient encore de rappeler le soutien apporté par les intellectuels.

Au moment où de nouveau on s'interroge sur la place des intellectuels dans notre société et que d'aucuns déplorent leur « silence », il est bon de se remémorer « l'appel » d'intellectuels lancé en plein mouvement social de l'hiver 95, en soutien aux millions de grévistes et manifestants.

A partir de cet appel, le 12 décembre 1995, à l'issue de la puissante manifestation parisienne, plus de 700 personnes se sont retrouvées dans la salle des cheminots rue de Traversière, près de la gare de Lyon à Paris.

« Une atmosphère à faire reculer les murs » avaient alors relevé des observateurs avertis.

Toutes les composantes significatives du mouvement de grève, du mouvement syndical, du mouvement social étaient là.

L'intervention de Pierre Bourdieu, sociologue, professeur au Collège de France, a fait sensation.

Cette initiative qualifiée de « forum du mouvement social » fut particulièrement appréciée d'autant que leurs auteurs avaient pris le soin de préciser qu'ils s'engageaient non pas pour conseiller, ni se substituer, mais pour faire en solidarité avec et ensemble.

Une façon en quelque sorte de construire les convergences, moteur des rassemblements et gage de l'efficacité des luttes.

N'est-ce pas là une question qui demeure d'actualité ?

**Nous reproduisons ici le discours prononcé par Pierre Bourdieu lors de cette réunion.**

## PIERRE BOURDIEU :

### COMBATTRE LA TECHNOCRATIE SUR SON TERRAIN

**(Discours aux cheminots grévistes Paris, Gare de Lyon, 12 décembre 1995)**

Je suis ici pour dire notre soutien à tous ceux qui luttent, depuis trois semaines, contre la destruction d'une civilisation, associée à l'existence du service public, celle de l'égalité républicaine des droits, droits à l'éducation, à la santé, à la culture, à la recherche, à l'art, et, par-dessus tout, au travail.

Je suis ici pour dire que nous comprenons ce mouvement profond, c'est-à-dire à la fois le désespoir et les espoirs qui s'y expriment, et que nous ressentons aussi; pour dire que nous ne comprenons pas (ou que nous ne comprenons que trop) ceux qui ne le comprennent pas, tel ce philosophe qui, dans le Journal du dimanche du 10 décembre, découvre avec stupéfaction «le gouffre entre la compréhension rationnelle du monde», incarnée selon lui par Juppé - il le dit en toutes lettres -, «et le désir profond des gens».

Cette opposition entre la vision à long terme de «l'élite» éclairée et les pulsions à courte vue du peuple ou de ses représentants est typique de la pensée réactionnaire de tous les temps et de tous les pays ; mais elle prend aujourd'hui une forme nouvelle, avec la noblesse d'Etat, qui puise la conviction de sa légitimité dans le titre scolaire et dans l'autorité de la science, économique notamment: pour ces nouveaux gouvernants de droit divin, non seulement la raison et la modernité, mais aussi le mouvement, le changement, sont du côté des gouvernants, ministres, patrons ou «experts»; la déraison et l'archaïsme, l'inertie et le conservatisme du côté du peuple, des syndicats, des intellectuels critiques.

C'est cette certitude technocratique qu'exprime Juppé lorsqu'il s'écrie: «Je veux que la France soit un pays sérieux et un pays heureux». Ce qui peut se

traduire: «Je veux que les gens sérieux, c'est-à-dire les élites, les énarques, ceux qui savent où est le bonheur du peuple, soient en mesure de faire le bonheur du peuple, fût-ce malgré lui, c'est-à-dire contre sa volonté; en effet, aveugle par ses désirs dont parlait le philosophe, le peuple ne connaît pas son bonheur - en particulier son bonheur d'être gouverné par des gens qui, comme M. Juppé, connaissent son bonheur mieux que lui». Voilà comment pensent les technocrates et comment ils entendent la démocratie. Et l'on comprend qu'ils ne comprennent pas que le peuple, au nom duquel ils prétendent gouverner, descende dans la rue - comble d'ingratitude ! - pour s'opposer à eux.

Cette noblesse d'Etat, qui prêche le dépérissement de l'Etat et le règne sans partage du marché et du consommateur, substitut commercial du citoyen, a fait main basse sur l'Etat; elle a fait du bien public un bien privé, de la chose publique, de la République, sa chose. Ce qui est en jeu, aujourd'hui, c'est la reconquête de la démocratie contre la technocratie: il faut en finir avec la tyrannie des «experts», style Banque mondiale ou F.M.I., qui imposent sans discussion les verdicts du nouveau Léviathan (les «marchés financiers»), et qui n'entendent pas négocier mais «expliquer»; il faut rompre avec la nouvelle foi en l'inévitabilité historique que professent les théoriciens du libéralisme; il faut inventer les nouvelles formes d'un travail politique collectif capable de prendre acte des nécessités, économiques notamment (ce peut être la tâche des experts), mais pour les combattre et, le cas échéant, les neutraliser.

La crise d'aujourd'hui est une chance historique, pour la France et sans doute aussi pour tous ceux, chaque jour plus nombreux, qui, en Europe et ailleurs dans le monde, refusent la nouvelle alternative: libéralisme ou barbarie. Cheminots, postiers, enseignants, employés des services publics, étudiants, et tant d'autres, activement ou passivement engagés dans le mouvement, ont posé, par leurs manifestations, par leurs déclarations, par les réflexions innombrables qu'ils ont déclenchées et que le couvercle médiatique s'efforce en vain d'étouffer, des problèmes tout à fait fondamentaux, trop importants pour être laissés à des technocrates aussi suffisants qu'insuffisants: comment restituer aux premiers intéressés, c'est-à-dire à chacun de nous, la définition éclairée et raisonnable de l'avenir des services publics, la santé, l'éducation, les transports, etc., en liaison notamment avec ceux qui, dans les autres pays d'Europe, sont exposés aux mêmes menaces ?

Comment réinventer l'école de la République, en refusant la mise en place progressive, au niveau de

l'enseignement supérieur, d'une éducation à deux vitesses, symbolisée par l'opposition entre les grandes écoles et les facultés ?

Et l'on peut poser la même question à propos de la santé ou des transports.

Comment lutter contre la précarisation qui frappe tous les personnels des services publics et qui entraîne des formes de dépendance et de soumission particulièrement funestes dans les entreprises de diffusion culturelle (radio, télévision ou journalisme), par l'effet de censure qu'elles exercent, ou même dans l'enseignement ?

Dans le travail de réinvention des services publics, les intellectuels, écrivains, artistes, savants, etc., ont un rôle déterminant à jouer. Ils peuvent d'abord contribuer à briser le monopole de l'orthodoxie technocratique sur les moyens de diffusion. Mais ils peuvent aussi s'engager, de manière organisée et permanente, et pas seulement dans les rencontres occasionnelles d'une conjoncture de crise, aux actes de ceux qui sont en mesure d'orienter efficacement l'avenir de la société, associations et syndicats notamment, et travailler à élaborer des analyses rigoureuses et des propositions inventives sur les grandes questions que l'orthodoxie médiatique interdit de poser: je pense en particulier à la question de l'unification du champ économique mondial et des effets économiques et sociaux de la nouvelle division mondiale du travail, ou à la question des prétendues lois d'airain des marchés financiers au nom desquelles sont sacrifiées tant d'initiatives politiques, à la question des fonctions de l'éducation et de la culture dans des économies où le capital informationnel est devenu une des forces productives les plus déterminantes, etc.

Ce programme peut paraître abstrait et purement théorique. Mais on peut récuser le technocratisme autoritaire sans tomber dans un populisme auquel les mouvements sociaux du passé ont trop souvent sacrifié, et qui fait le jeu, une fois de plus, des technocrates.

Ce que j'ai voulu exprimer en tous cas, peut-être maladroitement - et j'en demande pardon à ceux que j'aurais pu choquer ou ennuyer -, c'est une solidarité réelle avec ceux qui se battent aujourd'hui pour changer la société: je pense en effet qu'on ne peut combattre efficacement la technocratie, nationale et internationale, qu'en l'affrontant sur son terrain privilégié, celui de la science, économique notamment, et en opposant à la connaissance abstraite et mutilée dont elle se prévaut, une connaissance plus respectueuse des hommes et des réalités auxquelles ils sont confrontés.

## Appel des intellectuels en soutien aux grévistes

Face à l'offensive déclenchée par le gouvernement, nous estimons qu'il est de notre responsabilité d'affirmer publiquement notre pleine solidarité avec celles et ceux qui, depuis plusieurs semaines, sont entrés en lutte ou s'apprêtent à le faire. Nous nous reconnaissons pleinement dans ce mouvement qui n'a rien d'une défense des intérêts particuliers et moins encore des privilèges mais qui est, en fait, une défense des acquis les plus universels de la République. En se battant pour leurs droits sociaux, les grévistes se battent pour l'égalité des droits de toutes et de tous : femmes et hommes, jeunes et vieux, chômeurs et salariés, travailleurs à statut, salariés du public et salariés du privé, immigrés et français. C'est le service public, garant d'une égalité et d'une solidarité aujourd'hui malmenées par la quête de la rentabilité à court terme, que les salariés défendent en posant le problème de la Sécurité sociale et des retraites. C'est l'école publique, ouverte à tous, à tous les niveaux et garante de solidarité et d'une réelle égalité des droits au savoir et à l'emploi que défendent les étudiants en réclamant des postes et des crédits. C'est l'égalité politique et sociale des femmes que défendent celles et ceux qui descendent dans la rue contre les atteintes aux droits des femmes. Tous posent la question de savoir dans quelle société nous voulons vivre. Tous posent également la question de l'Europe : doit-elle être l'Europe libérale que l'on nous impose ou l'Europe citoyenne, sociale et écologique que nous voulons. Le mouvement actuel n'est une crise que pour la politique gouvernementale. Pour la masse des citoyens, il ouvre la possibilité d'un départ vers plus de démocratie, plus d'égalité, plus de solidarité et vers une application effective du Préambule de la Constitution de 1946 repris par celle de 1958. Nous appelons tous nos concitoyens à s'associer à ce mouvement et à la réflexion radicale sur l'avenir de notre société qu'il engage, nous les appelons à soutenir les grévistes matériellement et financièrement. 4/12/95

**Au 9 décembre :** A. ACCARDO, P. ALLIÉS, J.-C. AMARA, C. AMEY, I. AMIN, S. AMIN, J.-L. AMSELLE, H. ANDRÉ-BIBOT, T. ANDRÉANI, B. APPAY, D. ARDISSON, L. ARLOFF, L. ASTRE, C. ATTIAS-DONFUT, D. AUBERT, L. AUBRAC, R. AUBRAC, Y. AUGEAT, P. BACHELET, P. BACOT, M. BACOT-DECRIAUD, M. BACQUÉ, E. BALIBAR, A. BARBARA, D. BARBET, R. BARROUX, M.-C. BARON, S. BARON, A.-M. BARRERE, C. BARRERE, C. BARRIER-LYNN, J. BART, M.-H. BARTHE, F. BATTAGLIOLA, P. BAUBY, C. BAUDELLOT, S. BEAUD, N. BEAURIN, P. BECKOUCHE, M. BELISSA, G. BENAICH, S. BENANI, Y. BÉNOT, D. BENSÂID, D. BERGER, M. BEROT-INARD, A. BERTHO, A. BERTRAND, M.-J. BEZARD, M. BIHAN, J. BIARD, J. BIDET, A. BIDET-MORDREL, M. BIGOTEAU, A. BIHR, M. BITARD, P. BOCCARA, L. BOLSTANSKI, Y. BOSCH, J.-C. BOUAL, S. BOUCHET, P. BOUHNIK, J. BOUQUIN, R. BOURDERON, P. BOURDIEU, S. BOURMEAU, J. BOUTET, J. BOUTIN, P. BOUVIER, M. BOZON, P. BRÉTÉCHER, T. BRISSON, A. BROSSAT, D. BROUSOLLE, P. BROUÉ, F. BRUN, F. BRUNEL, I. BUCCHIONI, C. BUCHMAN, S. BUKIET, P. BUIRETTE, G. BURMOD, M. BUTEL, D. CABRÉRA, M. CACOUAULT, M.A. CALOC, P. CAMES, Y. CAREIL, J. CARRICABURN, M. CARTIER, G. CASANOVA, E. CASSIN, D. CARDON, J.-C. CASTELLA, R. CASTRO, B. CHABAUD, P. CHAMPAGNE, F. CHAGNIOT, C. CHANTEPY, G. CHAOUAT, V. CHARBONNIER, B. CHARLOT, E. CHARRON, F. CHATEAURAYNAUD, M. CHATELLIER, J.-P. CHAUVEAU, B. CHAVAROCHE, A. CHEIBAN, Y. CHEMI, E. CHEMLA, J.-C. CHEVALIER, G. CLANCY, Y. CLOT, P. COHEN-SÉAT, A. COLLINOT, A. COLLOVALD, A.-M. COLMOU, S. COMBE, D. COMBES, J.C. COMBESSIE, M. COMMUN, J.-C. COMPAIN, A. COMTE, S. CONDON, P. CORCUFF, M.C. CORMIER-SALEM, A. COUBA, L. COUDARD, B. COULMONT, P. COURSA-SAJES, G. COURTY, I. COUTANT, M. CRESSENT, D. DAMAMME, M. DARMON, M. DARRIET, A. DAVISSE, F. DAVISSE, S. DAYAN, A. D'AUTUME, J.F. DEBAT, S. DE BRUNHOFF, G. DE LA PRADELLE, B. DE L'ESTRALE, A. DE MENGIN, V. DE RUDDER, F. DE SINGLY, D. DAENINCKX, J.L. DEATTE, A.-M. DEBATISSE, D. DEBATISSE, J. DEBOUZY, M. DEBOUZY, R. DEBRAY, J. DEBRAY, C. DECASTER, J. DEFRANCE, N. DEHAN, C. DEJOURS, N. DELANOË, J.-C. DELAUNAY, J.-P. DELÉAGE, M. DELEPLACE, F. DELASALLE, P. DELASALLE, E. DELMER, C. DELPHY, J. DELTEIL, J. DENIOT, N. DEPRAZ, J. DERRIDA, M. DESCHAMPS, R. DESNÉ, A. DESROSIÈRE, A. DÉTRAZ, R. DI RUZZA, D. DIATKINE, N. DODIER, J.-P. DOLLÉ, R. DORANDEU, F. DOSSE, B. DRÉANO, F. DREYFUS, M. DREYFUS, C. DUBAR, S. DUCHESNE, F. DUCOUSON-LINHART, I. DUFRESNE, F. DUROUX, B. DUSSART, N. DUSSULEAU, M. EDDY, N. EDELMAN, M. ELY, A. ERNAUX, B. ESCOUBEUF, CH. EYSSALET, N. EYSSALET, J.-B. EYRAUD, R. FABRE, J.-P. FALL, J.-M. FAURE, J. FAVRET-SAAD, M. FERRAND, C. FERTE, G. FILOCHE, N. FINOT, S. FOL, S. FORTINO, F. FORTUNET, A. FOUQUE, D. FOUGEYROLAS-SWEBEL, CH. FOURNIER, B. FRANÇOIS, N. FRATELLINI, Y. FREMION, M. FREYSSINET, PH. FRITSCH, J.Y. GACON, J. GAILLOT, B. GAÏTI, R. GALISSOT, M. GOLLAC, J.-P. GARNIER, F. GARNIER, B. GARNOT, F. GASPARD, C. GAUTIER, A. GAUTHIER, F. GAUTHIER, D. GAXIE, L. GENTIS, J.-C. GILLET, J. GIRAULT, D. GODINEAU, Y. GOLAY, E. GOLDSMITH, C. GRIGNON, A. GRIMALDI, B. GAINOT, A.-M. GARAT, D. GUENOUN, M. GUESSAZ, J. GUILLAUMOU, H. GUILLOU, J. HABEL, M.-C. HABIB, Y. HANTALA, P. HASSENTEUFEL, J. HEINEN, S. HERR, M. HERSENT, B. HERVIEU, J.-P. HEURTIN, E. HIARD, F. HINCKER, M. HUSSON, F. IMBERT, S. ISRAËL, C. INGERSBORN, A. JACQUARD, P. JACQUIN, CH. JALAUDIN, F. JÉSUS, A. JOLLET, T. JONQUET, I. JOSEPH, J.-P. JOUARY, M. JOUBERT, J. JOURDIEU, A. JOXE, M. JUNG, M. KAIL, M. KAIL, K.S. KAROL, F. KECK, C. KERBER, D. KERGOAT, J. KERGOAT, K. KERGPOULOS, S. KLINGBERG-BROSSAT, M. KOSKAS, G. KOUBI, H. KRIVINE, F. LABORIE, E. LABROUSSE, B. LACROIX, P. LADRIÈRE, C. LAFAYE, F. LAFON, R. LAGACHE, J.-B. LAGRAVE, B. LAHIRE, M. LANGLOIS, P. LANTZ, N. LAPIERRE, A. LAUGIER, M.-C. LAVABRE, A. LAVILLE, G. LAZUECH, O. LE COUR GRANDMAISON, D. LEBORGNE, D. LEBRET, M.-H. LECHEN, CH. LEDERMAN, J.A. LEGER, P. LEHINGUE, G. LEIDER, G. LEMARCHAND, C. LEMIEUX, R. LENOIR, M. LEQUENNE, D. LE QUEAU, D. LESCHI, C. LESTRAT, J.-L. LE TOQUEUX, C. LEVY, J.-P. LEVY, D. LINHART, R. LINHART, M. LÖWY, I. LÖWY, G. LOIRAND, J. LOJKINE, F. LOLOUM, F. LORDON, J. LYON-CAEN, S. MAGRI, S. MC EVOY, D. MAILLARD, H. MALER, M. MARINI, C. MARRY, P. MARRY, M. MARPSAT, R. MARTELLI, J.-P. MARTIN, F. MATONTI, O. MASCLÉ, G. MASSIAH, G. MAUGER, H. MAURY, N. MAYER, F. MAZIERE, D. MEMMI, B. MICHAUX, G. MICHELAT, J. MINCES, J.-Y. MOUIER, G. MOLINA, J.-P. MOLINARI, A. MONNIER, F. MORVAN, D. MOTCHANE, P. MOURAUD, G. MOUREAU, J.C. MOURET, R. MOURIAUX, J.-L. MOYNOT, L. MOZÈRE, N. MURARD, A. MUXEL, S. NAIR, M. NAJMAN, D. NICOLAÏDIS, A. NIZARD, M. ODEYE-SINZ, D. OUGARD, X. PAFAS, M.-CH. PASCAL, F. PAYEN, G. PÉCOUT, W. PELLETIER, C. PENNETIER, J.-M. PERNOT, G. PERRAULT, G. PERRIER, V. PÉROUSSAPORE, C. PEYRARD, R. PFEFFERKORN, M. PIALOUX, J. PIERRET, M. PIGENET, M. PINÇON, P. PINELL, J. PINTO, L. PINTO, F. PLATONE, F. POIRIER, C. POLIAK, L. POURINET, E. PRETECELLE, M. PRUM, B. PUDAL, H. PUISEUX, A. QUERRIEN, L. QUÉTIER, Y. QUINOU, P. QUINQUETON, P. RAINER, M. RÉBÉRIOUX, J.-C. RENOUX, J.J. REPARÉ, J.-N. RETIÈRE, J. RIGAUDIAT, M. RIOT-SARCEY, R. ROBIN, J.-Y. ROCHEX, C. ROGERAT, P. ROLLE, M.T. ROLY, D. ROME, A. ROUX, P. ROZENBLATT, CH. RUBY, TH. RUF, A.G. SAIMOT, Y. SALESSE, CH. SALMON, C. SAMARY, R. SAMSON, C. SARDAIS, M. SARRIER, F. SAWICKI, R. SCARPATTO, L. SCHWARTZENBERG, B. SEBEL, M. SELIM, D. SENOTIER, M.-J. SERRAZIN, L. SÈVE, R. SILBERMAN, P. SILBERSTEIN, M. SIMIER, M. SINEAN, J. SINGER, Y. SINTOMER, F. SITEL, D. SIVADON, R. SKOUTELSKI, B. SLAMA, I. SOMMIER, J. SONCIN, C. SPIGA, A. SPIRE, Y. STRULLOU, F. SUBILEAU, A. SUILLEROT, M. SURDUTS, P.-A. TAGUIEFF, M. TALLARD, L. TANGUY, P. TANCELIN, L. TARRIN-RAMÉ, S. RAMÉ, J.-P. TERRAIL, E. TERRAY, J. TEXITER, J.-P. TERRENOIRE, A. THÉBAUD-MONY, N.-E. THEVENIN, L. THEVENOT, M.-N. THIBAUT, D. THIN, H. THORVAL, J.P. THULLIER, CH. TOPALOV, A. TOSEL, M. TOURNIER, X. TOUTAIN, J. TRILLAUD, J. TRAT, E. TRAVERSO, R. TREMPÉ, M. VAKALOUIS, M.F. VALETAS, A. VALTIER, E. VARIKAS, J. VARIN, M. VERRET, P. VIDAL-NAQUET, K. VIE, C. VILLENEUVE-GOKALP, J.-M. VINCENT, M. VLADY, S. VOLKOFF, M. VOVELLE, M. VUAILLAT, S. WAHNICH, E. WALLON, G. WASSERMAN, F. WEBER, B. WILLIAM-SIGG, F. WOLFF, S. WOLKOW, J.-C. ZANCARINI, M. ZANCARINI-FOURNEL, B. ZARCA, C. ZAZA, M.-H. ZYLBERBERG-HOCOQUARD.

Adressez vos signatures et vos dons à Catherine LEVY : 4, rue Rambuteau, 75003 Paris, Fax : 43 49 50 49 - CCP 21305161 J

# Gérard Miller :

## non aux «otages

Il y a là abus de langage, dit-il, et les usagers ont tout à perdre.

LE FIGARO. — Pour parler des usagers, on emploie de plus en plus souvent le mot « otages ». Cette expression vous semble-t-elle juste ? Si oui, observe-t-on des tendances semblables à celles connues sous le nom de « syndrome de Stockholm » ?

Gérard MILLER. — Ce n'est pas vraiment sérieux de parler d'otages, et encore moins de syndrome de Stockholm. Mais ça dit bien ce qui risque toujours de se passer côté « maintien de l'ordre » quand les grèves sont dures, puisque ce syndrome fantaisiste n'est rien d'autre que la justification psychologique... d'une nécessité policière. Ce syndrome est devenu célèbre au moment où, les prises d'otages se multipliant à travers le monde, les autorités décidèrent de ne plus céder au chantage. Jusque-là, l'otage représentait « le capital le plus précieux ». Faire de lui le complice inévitable de son kidnappeur, c'était préparer son éventuel sacrifice. Alors, aujourd'hui, être comparés aux otages de Stockholm, ce n'est pas de bon augure pour les usagers !

— Pour un psychanalyste, qu'est-ce qu'une grève ? Cesser de travailler pour défendre son droit au travail : y a-t-il là une logique vitale ?

— Travailler, c'est toujours travailler sur son identité. Ce n'est pas seulement s'assurer de l'argent, c'est également trouver un emploi... de soi-même qui ne tourne pas à vide, un emploi à ce que Freud nommait nos pulsions. Mais s'il est nécessaire aux êtres humains d'inscrire ces pulsions dans un réseau social, il n'y a par contre aucune raison de considérer que le lien social représenté par l'entreprise en activité soit le seul qui existe.

Le système libéral a ses mérites, mais il tend progressivement à faire disparaître ou à dévaloriser — toutes les autres connexions symboliques qui peuvent éviter de se dire : « Ou je travaille ou je ne suis rien. » C'est le paradoxe du malaise dans notre civilisation : la société que l'on avait baptisée « société des loisirs » a finalement produit comme ultime satisfaction, celle de



Gérard Miller :  
« Pas sérieux. » (Photo Lavielle)

travailler ! Faire grève, c'est se donner les moyens de jouer avec les identifications : le gréviste ne travaille pas... et pourtant il n'est pas chômeur. Ce faisant, il s'approprie son travail au lieu de le subir. Logique vitale, oui, pourquoi pas !

— Le dysfonctionnement d'une société dans ses rouages les plus simples aggrave-t-il les sentiments de mal-être des individus ? Vous, psychanalyste, avez-vous l'occasion de constater que vos patients ont plus de mal à supporter ces désagréments ?

— Parce que le domaine de l'emploi touche directement à la question de savoir ce qu'on est, c'est vrai, c'est un champ propice à l'expression des symptômes : l'inhibition, l'angoisse, la dépression, la manie... s'y manifestent, qu'on éprouve le sentiment de ne pas être reconnu à sa juste valeur ou qu'on perçoive au contraire sa propre inconsistance.

Mais je vais vous surprendre : une grève comme celle des transports renforce paradoxalement le lien social au lieu de l'exacerber. Comme si au moment même où le conducteur de train ou de métro m'abandonnait en pleine rue je prenais la mesure de ce qui me rattache à lui, de ce qui nous unit — étrange solidarité que j'oublie au contraire quand tout va bien, « quand tout roule ». Il y a une dignité de la grève, même pour ceux qui la subissent, et c'est pourquoi on aurait tort de la penser comme un facteur de désunion.

Propos recueillis par  
Armelle HÉLIOT

# La presse et autres médias en 1995

**Avertissement : ce récit ne peut prétendre à l'exhaustivité, il retrace uniquement les rapports de la fédération avec la presse nationale.**

Le conflit de 1995 a été marqué par une couverture médiatique très importante, évoluant au fil du conflit. Avant d'en dégager quelques caractéristiques, il n'est pas superflu de resituer l'évolution de nos relations presse antérieurement à cette période.

Le congrès fédéral de novembre 1993 acte que nous ne réussissons pas seuls. Concrètement, pour la communication, cela veut dire être plus visible et audible du grand public. Cela implique donc des arguments percutants et une attraction vis-à-vis de la presse. A noter qu'à ce moment-là, c'est essentiellement la presse écrite qui fait l'objet de nos attentions, la presse télévisuelle n'agissant presque exclusivement que sur l'évènementiel<sup>1</sup>. Le cas des radios est un peu différent, certaines ondes de la bande FM, comme par exemple TSF 93 nous sollicitait régulièrement.

Les relations de la fédération avec la presse, écrite et audiovisuelle, n'étaient pas très suivies et encore moins structurées. Pour tout dire, une certaine méfiance régnait dès qu'un micro se tendait. Au mieux, la fédération diffusait par fax ses communiqués et se plaignait qu'ils ne soient pas repris. Au début des années 1990, consciente de l'intérêt d'une couverture médiatique plus conséquente, la fédération entreprit un travail de lobbying auprès des grands quotidiens nationaux et de l'AFP. Il s'agissait de mieux mesurer ce dont la presse avait besoin pour se faire l'écho de nos actions. Non pas pour remplacer le rapport de forces, mais pour que les propositions que nous formulions trouvent un relais de plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires. De nombreux contacts furent pris afin d'expliquer nos propositions, tisser des liens de confiance, et répondre à toute sollicitation. Si nous ne disposions pas des réseaux sociaux, diverses lettres d'infos sociales relayaient nos informations.

<sup>1</sup>- Hors évènementiel, en 1996, une émission de France 3, présentée par Laurent Bignolas, reçoit, en direct, Bernard Thibault, alors que l'interview du Président de la SNCF (Louis Gallois) est enregistré. Cela vaudra un échange assez vif entre Pierre Delanoue et le responsable presse de la SNCF qui voulait nous dissuader de répondre favorablement à cette demande. Le conflit était passé par là, la parole de la CGT comptait.

Il est bien sûr évident que sans le déploiement des diverses actions, de quelque nature qu'elles furent, ce travail de lobbying n'aurait pas servi à grand-chose.

Il est vrai que la période était plutôt favorable à une attention soutenue. Un sondage, ayant pour thème « quand les Français jugent la SNCF » réalisé pour **la Vie du Rail** dont les résultats furent publiés le 22 septembre 1995, montrait que 83% d'entre eux se déclaraient en faveur du service public et 85% ayant une très bonne ou bonne opinion des cheminots. La Vie du Rail n'était plus « la voix de son maître » et les questions sociales y trouvaient une plus juste place.

## Quelques moments marquants :

Manifestation du 6 octobre 1993 : un évènement revendicatif... et un évènement médiatique ; la forme nouvelle adoptée d'une manifestation unitaire sans appel à la grève a été remarquée... mais pas conservée dans les archives de l'INA. La tribune des cheminots d'octobre 1993 rend compte de la manifestation « la plus grande manif de ces vingt-cinq dernières années ». **L'Humanité du 7 octobre 1993** titre : « cheminots : manifestation unitaire et puissante » ; Libération note « les cheminots ont renoué hier avec l'unité syndicale... pour défendre leur pouvoir d'achat, la création d'emplois stables à la SNCF, le maintien de l'unicité de l'entreprise et le développement du service public »

Le déploiement des assises du rail en 1994 rencontre un écho médiatique en province. La proximité de la presse quotidienne régionale avec les territoires, donc ses lecteurs, les liens

**ACTIONS**

# 6 OCTOBRE : ÉCHOS DE LA PLUS GRANDE MANIF DE CES 25 DERNIÈRES ANNÉES

**Nous étions 40 000**

Les spécialistes de la police nous avaient prévenus : "Si vous faites toute l'avenue de l'Opéra, cela représente 30.000 manifestants". On a fait toute l'avenue de l'Opéra, plus loin devant et loin derrière : nous étions 40.000. Et tous nos procédés de comptage l'ont confirmé.

**La manif des manifestants**

"Fan de P...", "con", "alors ch'ti", une ponctuation "avé l'assent" qui donnait le ton : 1.300 de Marseille, 1.500 de Nantes, 700 de Clermont-Ferrand, 500 d'Amiens (la plus petite région SNCF), 1.000 de Bordeaux, etc...

Et une belle ambiance dans la manif et dans les trains, à l'aller et au retour : "tambours du Bronx, de la Région de Limoges", machines à vapeur, "dur, dur, d'être..." retraité", etc. L'imagination dans la rue.



**Oh papet, quelle jeunesse !**

Vers 16 h 30, à l'arrivée au bout du parcours, un couple de retraités de Marseille Maritime qui arrive : "On est crevé, mais qu'est-ce que c'était beau !"

Ils avouent que le trajet était un peu long pour leurs 80 ans.

Et ils étaient nombreux, nos camarades retraités !

**La manif vue par des militants de FO :**

Interceptée, la réflexion de ces deux camarades de FO :

"Nous, on a fait ce qu'on a pu. D'autres, peut-être pas. Mais la CGT, qu'est-ce qu'ils sont nombreux !" Bien vu, camarades.



**La "commedia dell'arte" des dirigeants de la SNCF**

1<sup>er</sup> acte : Un directeur déclare : "Vous aurez du mal à rassembler 10.000 cheminots".  
2<sup>e</sup> acte : Le Directeur Général, BENARD, campe sur son balcon, impérial, au-dessus des manifestants. Pour compter le nombre de participants, ou pour narguer les "à peine 10.000". En tout cas, 40.000 actifs et retraités qui le sifflent le font rentrer précipitamment dans son bureau !  
Epilogue : Tout le monde peut se tromper. Mais parfois, ça rend ridicule.

**Les "sources officielles" et la "commedia dell' désastre"**

Participent à la manifestation, selon les "sources officielles" (préfecture de police) : A 18 h, environ 7.500. A 19 h, environ 12.000. Aux journaux télévisés de 20 h, 20.000.

Ils n'ont pas voulu aller jusqu'au bout. Ou alors, ils avaient téléphoné à BENARD, qui n'avait pas pu compter tout le monde. En tout cas, les médias relevaient : "La plus grande manifestation depuis l'arrivée de Balladur au pouvoir". Il y en a certains chez qui cette manif a fait mal.



**Un secrétaire général qui fait des heureux**

Louis VIANNET, secrétaire général de la CGT, participait à notre manifestation. Sa présence a été particulièrement appréciée de l'ensemble des cheminots actifs et retraités. Mais lui aussi, en retour, a reçu un beau cadeau : 40.000 sourires sympathiques, ça se reflétait sur un homme heureux. Et il n'était pas seul puisqu'à ses côtés se trouvait le cheminot retraité Georges SE-GUY, ancien secrétaire général de la CGT.

**Un autre secrétaire général comblé**

Georges LANOUE, secrétaire général de la Fédération CGT des Cheminots, le 18 septembre à Villefranche, se déclarait particulièrement fier, pour un de ses derniers actes en tant que secrétaire général, de participer à ce rassemblement. Et le 6 octobre, il retrouvait 40.000 camarades pour prolonger "la fête". Ces deux événements particulièrement heureux, il les partageait avec Bernard THIBAUT, secrétaire général adjoint. Une belle conclusion, un beau début.



**Un cheminot député actif**

Jean-Claude GAYSSOT, cheminot, et député de Seine-St-Denis, était venu saluer les manifestants avant de se rendre à l'Assemblée Nationale pour interpellier le Premier Ministre sur la politique menée à la SNCF et s'opposer à la logique destructrice en demandant d'en finir avec l'engrenage du déclin.

Il recevait ensuite une délégation de sept organisations syndicales de cheminots. Un sacré parcours pour une journée bien remplie, au service des cheminots.

Répondant à Jean-Claude GAYSSOT, le Ministre BOSSON, ne voit dans les menaces pesant sur l'unicité de la SNCF, qu'une "mauvaise plaisanterie". Les cheminots jugent sur pièce et l'ont fait savoir à 40.000 voix.

La Tribune des cheminots, n°707, octobre 1993.

tissés parfois avec les militants, font que la CGT y est plus visible que dans la presse nationale.

Action du 30 mars 1995, le 13 mars, les fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC organisent une conférence de presse consécutivement à leur décision de « faire du 30 mars une journée nationale de mobilisation de toute la profession qui se traduira par des arrêts de travail et des manifestations régionales ».

La manifestation du 31 mai 1995 est reprise par des quotidiens nationaux<sup>2</sup>. Il faut souligner que cette manifestation unitaire fut massive, dynamique... et prémonitoire. 50 000 cheminots ont manifesté à Paris dans l'unité des organisations syndicales qui ont été reçues par les chefs de cabinet du ministre et de la secrétaire d'Etat aux transports, à qui ils ont remis les 11 6224 signatures sur la pétition unitaire qui reprenaient les revendications portant sur l'avenir de la SNCF qui feront l'objet du conflit de novembre et décembre 1995. Décidée par 6 fédérations sur 7 (la CGC ne s'y est pas associée) en février 1995, la mobilisation exceptionnelle pour sa signature a permis de rassembler autant de suffrages en un temps record.

2 - Source : revue de presse quotidienne de la fédération

L'AFP (agence France presse), dans une dépêche datée du 30 mai, note que les organisations syndicales, à l'exception de la FGAAC, n'ont pas appelé les cheminots à la grève « pour ne pas pénaliser les usagers ». Cette dépêche rappelle la manifestation du 6 octobre 1993 et ses revendications d'emplois, de salaires et d'unicité de l'entreprise, pour souligner que la manifestation du 31 mai 1995 met l'accent sur l'avenir de l'entreprise. L'AFP rappelle que les cinq organisations syndicales (CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC) réclament depuis plusieurs mois l'organisation d'une table ronde tripartite Etat-direction-syndicats, voire quadripartite, avec les associations de consommateurs, pour élaborer ensemble ce futur contrat de plan. La direction de l'entreprise repousse constamment cette demande. Cette question de l'avenir de l'entreprise publique est reprise dans la presse du 1<sup>er</sup> juin relatant la manifestation. Ainsi pour le Parisien « comme si, à la veille d'importantes décisions nationales (contrat de plan 1996-2000) et européennes (ouverture à la concurrence des réseaux), les agents de la SNCF entendaient prendre date avec le nouveau gouvernement »<sup>3</sup>. Le Quotidien du Tourisme titre « les syndicats de cheminots sont descendus dans la rue afin de préserver l'unicité de la compagnie nationale à quelques semaines de la négociation du nouveau plan quinquennal Etat - SNCF ». L'article souligne que « les syndicats souhaitent participer aux réflexions préalables tandis que la direction semble naviguer à vue ». Si le titre de Libération porte sur la grève faiblement suivie, l'article explique que les fédérations avaient décidé de ne pas lancer de mots d'ordre d'arrêts de travail pour ne pas pénaliser les usagers. La Tribune<sup>4</sup> et les Echos notent une forte participation des cheminots du Sernam, menacé de filialisation. Le journal Les Echos souligne également que des associations d'usagers ont manifesté leur soutien aux cheminots ; la FNAUT demandant à l'Etat d'apurer la dette de la SNCF. Si La Tribune note que les syndicats ont été reçus au ministère, aucun article ne fait état de la remise de la pétition. Quant à l'INA, les archives visibles sur leur site ne montrent que le « bar du bête show ». Ces signes avant-coureurs d'une détermination sans faille à peser dans les choix d'avenir n'ont pas été retenus par les dirigeants (gouvernement et direction), ce n'est qu'après trois semaines de grève en novembre et décembre 1995 que les revendications portées par la pétition de mai 1995 seront toutes satisfaites.

3 - Alain Juppé, premier ministre de Jacques Chirac nouvellement élu Président de la République

4 - La tribune Desfossés, existe aujourd'hui uniquement en version numérique

page 72

## La conférence de presse du 5 octobre 1995 :

Dans la poursuite de nos efforts pour que nos initiatives soient mieux couvertes par la presse, afin qu'elles se diffusent auprès des populations, ce qui s'est produit avant, pendant et après le « petit déjeuner de presse<sup>5</sup> » du 5 octobre mérite d'être relaté.

L'invitation personnalisée - chaque journaliste recevant nominativement une invitation- indiquait : « le 13 septembre, notre fédération révélait cinq scénarios mis en scène par le comité de pilotage Etat-Direction SNCF chargé de préparer le prochain contrat de plan Etat-SNCF. Quel que soit le scénario retenu, tous ont une ligne directrice : l'éclatement de fait de la SNCF d'ici l'an 2000... S'il existe d'autres scénarios comme le prétend la direction, eh bien qu'elle nous les présente ! Pour notre part, nous avons décidé de lever un peu plus le voile des projets du comité de pilotage... »

Avant de lancer cette invitation, nous avons souhaité formaliser un certain nombre d'informations qui, recoupées, mettaient en exergue le fait que la direction prévoyait un scénario de suppressions massives de lignes. En cet automne 1995, seuls deux camarades de la fédération (Pierre Huguenin et Guy Hervy) maîtrisaient l'outil informatique. Ils se sont donc mis au travail pour construire cette carte du réseau restreint selon les scénarios de l'entreprise et en comparant cette carte du déclin avec le réseau existant en 1995. Il faut dire que le Président de l'époque, Monsieur Bergougnoux nous avait aidés en dévoilant le nombre possible de kilomètres de lignes supprimées lors d'une audition devant la commission des finances de l'Assemblée Nationale. La construction de cette carte s'est appuyée sur des mesures de restructurations d'établissements, sur la classification des lignes ferroviaires, sur la vétusté de certaines infrastructures déjà menacées, ainsi que sur des éléments du projet de budget 1996.

5 - Inviter des journalistes à 9h méritait cette appellation

FR FRS0958 4 FT 0375FRA /AFP-XM87  
SNCF-syndicat  
SNCF : le choix d'une forte contraction du réseau se confirme, selon la CGT

PARIS, 5 oct (AFP) - La fédération CGT des cheminots a estimé jeudi qu'il est "désormais plus qu'évident" que le président de la SNCF, Jean Bergougnoux, "veut obtenir l'aval du gouvernement" pour la signature d'un futur contrat de plan impliquant une forte contraction du réseau.

Selon le syndicat, qui avait déjà fait état de ses craintes en s'appuyant sur un document confidentiel émanant du comité de pilotage chargé de préparer le projet de contrat de plan 1996-2000, "Cinq scénarios de la SNCF à échéance 2000", cette contraction devrait toucher au moins 6.000 km de lignes, sur les 32.000 qui composent actuellement le réseau.

Parmi les retombées presse, extrait de la dépêche AFP du 5 octobre 1995. Fonds Delanoue.

Comme le déclarait Bernard Thibault en propos liminaire « nous souhaitons que cette rencontre aide à un débat public contradictoire s'agissant de l'avenir de l'entreprise et de son personnel ». On voit bien dans cette expression toute la volonté de porter ce débat le plus largement possible, dans la droite ligne des assises du rail tenues à partir du printemps 1994.

Le retentissement médiatique des cartes dévoilées par la CGT fut très important. Si **P'Humanité** pour les quotidiens, et la Vie du Rail pour les périodiques furent les premiers à les diffuser, les autres médias suivront, y compris les JT de 20h. Ces cartes « parlaient » et l'imaginaire collectif se les appropriait. Ce petit déjeuner de presse a compté dans la suite des événements, notamment par le soutien de l'opinion publique aux cheminots. La crédibilité de nos arguments a porté ses fruits auprès des journalistes.

Les articles parus dans les jours suivants lèvent le voile sur le futur contrat de plan en citant à la fois la CGT et la direction. Sur deux pleines pages, P'Humanité publie les deux cartes dévoilées par la CGT ; l'article de P'Huma se conclut ainsi « aujourd'hui la CGT enfonce le clou. Son souhait ? Informer les usagers des dangers qui pèsent sur leur service public ferroviaire. Des dangers bien assez grands pour exiger un débat public sur l'avenir de la SNCF. Voilà pourquoi les cheminots seront en grève le 10 octobre prochain ». **La Tribune Desfossés** titre « la SNCF prête à supprimer 6 000 kilomètres de lignes »

## FERROVIAIRE

# La SNCF prête à supprimer 6.000 kilomètres de lignes

■ Le PDG Jean Bergougnoux a indiqué que la SNCF pourrait transférer sur la route 6.000 kilomètres de ligne ■ Un chiffre révélé par les syndicats, mais que l'entreprise qualifiait jusqu'à présent d'« hypothèse de travail ».



D.R.  
Jean Bergougnoux, PDG de la SNCF.

L'ÉCRAN de fumée qui entourait jusqu'à présent les propositions de la direction de la SNCF concernant le contrat de Plan 1996 - 2000 se dissipe. Lors de son audition, le 20 septembre, par la commission des Finances, de l'Economie générale et du Plan de l'Assemblée nationale, le président de la SNCF, et dont le compte rendu a été diffusé hier par la CGT, Jean Bergougnoux, a implicitement fait état de deux propositions majeures concernant le redressement de l'entreprise.

Elles devraient s'inscrire dans le cadre de la prochaine négociation politique sur le contrat de Plan. Il s'agit de la réduction de son réseau qui « pourrait toucher 6.000 kilomètres de ligne », soit une contraction d'environ 19 % (le réseau de la SNCF comptait 32.275 kilomètres de lignes fin 1994, dont 13.742 électrifiés). De plus, Jean Bergougnoux préconise la mise en place d'une société de cantonnement, baptisée « La Foncière », comme solution technique au désendettement de l'entreprise.

Jean Bergougnoux, qui plaide pour un désendettement à hau-

teur de 100 milliards de francs, a précisé aux parlementaires que la SNCF dispose d'un patrimoine foncier et immobilier composé d'une partie cessible, évalué à 25 milliards de francs, et d'une partie non cessible, le tout pouvant être estimé entre 160 et 190 milliards.

## Il ne faut pas faire de l'« acharnement thérapeutique »...

Ces déclarations confirment certains scénarios réalisés par le comité de pilotage du contrat de Plan, révélés par la CGT, et qui envisageaient une réduction de 6.000 kilomètres de lignes et le transfert sur la route de 62 relations. Des scénarios qualifiés jusqu'à présent d'« hypothèses de travail » par la société nationale.

Evoquant devant les parlementaires les gains de productivité de l'entreprise (dont « l'essentiel » réside, selon lui, dans la réduction en deux ans de 35 % des effectifs des directions centrales), Jean Bergougnoux a ajouté que « la réduction du réseau aurait pour but de supprimer les nombreux autorails grossièrement déficitaires, transportant un nombre très réduit de voyageurs et dont la perte d'exploitation, accompagnée du prix de la maintenance de l'infrastructure,

s'apparentait à un gaspillage collectif considérable au regard notamment du coût du kilomètre d'un autocar ». Il a précisé que « ce processus, qui pourrait toucher 6.000 kilomètres de réseau et dégager une économie annuelle de 1,5 milliard de francs, se ferait en partenariat avec les collectivités locales et les acteurs de l'aménagement du territoire et ne résulterait certainement pas d'une décision centralisée et autoritaire ».

Lors de sa vidéoconférence, mardi dernier, Jean Bergougnoux avait évoqué ce sujet sans l'aborder aussi crûment. Estimant qu'il ne fallait pas faire de l'« acharnement thérapeutique » avec les lignes non rentables, il avait déclaré qu'en transférant 1 % du trafic voyageur (49,4 milliards de voyageurs-kilomètres fin 1994, hors Ile-de-France) sur la route, la SNCF économiserait 1,5 milliard. Il avait ajouté que le kilomètre-voyageur coûte 10 francs quand il s'agit d'un transport par car, et 50-60 francs quand il s'agit d'un train.

Confirmée par la direction, l'hypothèse d'une réduction de 19 % du réseau pourrait susciter une levée de boucliers chez les cheminots. La CGT déclarait hier « que l'on s'attaque au cœur du réseau ».

CHRISTOPHE PALIERSE

La Tribune Desfossés, 6 octobre 1995. Fonds Delanoue.

## Les médias au fur et à mesure de l'avancée du conflit

### Quelques jours avant le conflit

Le 20 novembre, **la Tribune Desfossés** titre « la SNCF sous haute tension : retraites et contrat de plan ». L'article fait état des scénarios du plan Juppé pour les régimes spéciaux de retraite et de protection sociale et d'une rencontre avec le secrétaire d'Etat qui n'a pas rassuré les organisations syndicales sur le futur contrat de plan. Un autre article de ce journal traite du « compte à rebours pour le monopole ferroviaire » qui de fait tombera avec la régionalisation des transports ! Pour **Le Figaro**, c'est le plan de la dernière chance. **Libération** cite Anne Marie Idrac pour qui l'origine du mal serait la masse salariale et Bernard Pons pour qui, prise dans une spirale déficitaire, la SNCF est à un tournant de son histoire. Culpabilisation et dramatisation. La plupart des journaux mettent particulièrement l'accent sur la régionalisation.

**L'Humanité** du 20 novembre 1995 détaille également les conséquences sociales du projet de contrat de plan : réduction de 50% du nombre d'embauches, flexibilité et polyvalence pour les cheminots, réduction des augmentations salariales.

Le 21 novembre tous les titres convergent sur la mobilisation des cheminots contre le projet de contrat de plan après la rencontre de la veille avec la direction. Pour **Libération** « à la SNCF, les syndicats durcissent le ton » ; pour **Les Echos** « SNCF : les syndicats déclarent la guerre au contrat de plan ».

Le 22 novembre, plusieurs journaux reprennent des propos d'Anne Marie Idrac pour qui « c'est le plan de la dernière chance ».

Pour **l'Humanité**, dans son édition du 23 novembre, le PDG de la société nationale s'est contenté de confirmer le cap à suivre : austérité sociale et torpillage du service public ; et **l'Humanité** de titrer « une double raison pour descendre dans la rue » ; **le Monde** révèle que le Président de la SNCF veut assouplir l'organisation du tra-

vail. Quant au **Figaro du 23 novembre**, il argumente ainsi : « Le chemin de fer ne peut donc pas soulager de manière significative le trafic routier, contrairement à ce que le « bon sens » conduit à penser ; en revanche, il le pourrait sur un tout autre plan, en allégeant les charges considérables qu'il fait peser sur la collectivité, et donc notamment sur la route. Ces charges sont dorénavant sur la place publique. Alors que l'on parlait jusqu'à présent d'un « déficit » de 10 à 12 milliards de francs, il est maintenant reconnu que les charges réelles que fait peser l'entreprise sur les finances publiques sont 4 à 5 fois plus importantes et de l'ordre de 50 milliards de francs par an ».

Que retenir de ces prémices ? Prise de la mesure des enjeux, tentative de les justifier, lucidité sur la mobilisation à venir.

### Les premiers jours

La journée du 24 novembre est fortement relayée par la presse écrite ;

**L'Humanité** titre « plus de 60% de cheminots en grève ; Dès le lundi 27, le ton est donné : **la Tribune Desfossés** « la contestation grimpe, l'épreuve de force continue », **le Figaro** « vers une prolongation du mouvement ». Ce lundi 27 novembre, quatrième jour du conflit, la presse met en avant l'échec de la table ronde convoquée le dimanche 26 par le Président de la SNCF qui n'a répondu à « aucune des questions posées par les cheminots en grève et qui continue de vouloir leur faire porter le poids du redressement de la SNCF » selon des propos rapportés par **Libération**. Dès ces premiers jours, La Tribune souligne « le désarroi des cadres ». Bernard Thibault interrogé par l'Humanité indique notamment « je crois que désormais les cheminots n'ont plus d'autres choix que de renforcer partout l'action sur tous leurs lieux de travail. Il apparaît clairement que le gouvernement veut jouer la montre quant à son implication financière sur l'avenir de la SNCF. Ce qui laisse les mains libres au PDG pour élaborer le contenu néfaste pour le service public, les usagers et les cheminots ».

Le journal « **Les échos** » du 27 novembre 1995 titre : SNCF, les syndicats rejettent l'avant-projet de contrat de plan. « Le mouvement a démarré vendredi, journée nationale de grève pour la défense de la sécurité sociale. Les agents de la SNCF ont répondu massivement à l'appel de leurs syndicats. Selon la direction, la participation au mouvement a atteint 60% des effectifs, voire 85% chez les agents de conduite, entraînant une paralysie presque totale du trafic ».

**Le Monde du 28 novembre** note « les syndicats unis refusent de séparer le dossier du contrat de plan de celui de la réforme d'ensemble des retraites ».

**La Vie du Rail du 29 novembre** fait sa couverture sur le conflit et donne la parole aux sept organisations syndicales sous le titre « sept



Assemblée générale à Villeneuve-Saint-Georges, novembre-décembre 1995, © A. Lejarre.

syndicats contre un contrat ».

Alors que La Tribune Desfossés titre « face à la mobilisation, Juppé ne veut pas céder », la grosse artillerie du Figaro et de France Soir se déchaîne « sabotage » pour le premier, « toujours plus » pour le second ; dans un brulot titré « provocation » l'illustre journaliste de **France Soir** nous cite pêle-mêle « la vieille dame attristée de ne pouvoir rejoindre une amie, l'employé à la rage contenue, assuré d'arriver en retard à son travail... pour conclure que la plaisanterie a assez duré ». Quant au **Figaro**, il décèle un sabotage, parle de provocation vis-à-vis de la France qui travaille. Dans ces deux articles vitriolés, la haine des organisations syndicales est explicite pour tenter d'opposer les salariés et leurs organisations syndicales. A l'inverse, **Libération du 29 novembre** dans un reportage à Rennes montre que les cheminots se sont adressés aux usagers et ont reçu un accueil très favorable. Le Parisien du 29 novembre, au lendemain d'une journée d'action et de manifestations contre le plan Juppé, souligne « qu'à leur cinquième jour de grève, contre le contrat de plan Etat-SNCF et la réforme de leurs retraites, les cheminots ont quasiment paralysé le pays ».

Pour le gouvernement, « le dialogue est toujours permanent, mais la fermeté sera toujours au rendez-vous ».



## FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

*Interview de Bernard Thibault sur Europe 1 le 27.11.95*

**Europe 1 :** Bernard THIBAUT, vous étiez le porte-parole de l'ensemble des syndicats de la SNCF qui a donc appelé à la poursuite du mouvement. Vous avez été entendus. Ce matin la poursuite de la grève a été votée en assemblée générale. C'est déjà le cas à Lille, Marseille, Montpellier. Est-ce que c'est une tendance confirmée partout en France selon vos informations ?

**Bernard Thibault :** Oui, je confirme vos premières informations. A savoir que les assemblées générales du personnel qui se sont réunies ce matin notamment dans les sites qui n'étaient pas appelés à travailler ou à faire grève ce week-end ont conclu, face à la situation et au blocage gouvernemental, à celui de la direction de l'entreprise que la meilleure voie pour essayer de se faire entendre, c'est malheureusement le recours à la grève.

Extrait de la retranscription de l'interview de Bernard Thibault sur Europe1 le 27 novembre 1995. Fonds Delanoue.

Dans son édition du 30 novembre au 03 décembre, **le Nouvel Observateur** consacre un dossier à « la dernière bataille du rail ». Ce dossier détaille les « dix travaux d'Hercule » que la SNCF devra engager après la signature du contrat de plan. Le nouvel Observateur, propose également un portrait de Jean Bergougnoux « un homme très seul », et cite la CGT (Pierre Delanoue) « on veut faire payer au personnel toutes les erreurs de l'Etat ».

A ce stade du conflit, on perçoit à la lecture de la presse en général, à la fois la parole donnée aux revendications des grévistes et l'explication de texte des intentions de la direction de la SNCF et du gouvernement. Ainsi, Le Parisien du 30 novembre, en trois colonnes résume les positions en présence. Les syndicats « un marché de dupes inacceptable », la direction « le contrat de la dernière chance », le gouvernement « un geste très important pour la SNCF ». Le Figaro du 30 novembre 1995 explique que « les entreprises à statut sont en pleine crise d'adaptation. La conjonction de l'annonce de la réforme des régimes spéciaux de retraite et de réformes économiques de certaines entreprises publiques est à l'origine d'un conflit de plus en plus irrationnel. Derrière cette fièvre, les agents craignent l'avenir dessiné par Bruxelles ». A noter également que ce journal interviewe le psychanalyste Gérard Miller dont l'entretien se termine ainsi « une grève comme celle des transports renforce paradoxalement le lien social au lieu de l'exacerber. Comme si au moment même où le conducteur de train ou de métro m'abandonnait en pleine rue je prenais la mesure de ce

qui me rattache à lui, de ce qui nous unit... il y a une dignité de la grève, même pour ceux qui la subissent, et c'est pourquoi on aurait tort de la penser comme un facteur de désunion ».

**Le Quotidien de Paris du 30 novembre** souligne « qu'il devient difficile de suivre la ligne que le gouvernement a décidé d'adopter dans ce conflit ».

**Le Monde et La Tribune Desfossés** du 30 novembre relatent le malaise et le désarroi des cadres de l'entreprise. « Manifestations, grèves... Une fois n'est pas coutume, les cadres de la SNCF participent au conflit ».

« Cadres en grève ! De mémoire de cheminot, on ne se souvient plus très bien depuis quand l'encadrement de la SNCF a pris à ce point parti dans un conflit. A l'exception des équipes de direction, agents de maîtrise, techniciens et chefs d'unité ont soutenu et participé au mouvement... On reproche au président Jean Bergougnoux de tenir ses cadres à distance, de diriger « la boutique » comme un « autocrate ». « Il nous prend pour des imbéciles »... Pour le cadre de base, les incohérences de gestion sont d'autant plus insupportables qu'il n'a plus son mot à dire ».

En cette fin novembre, la presse titre encore sur la détermination du gouvernement Juppé tout en rapportant des « conseils éclairés » de diverses personnalités et experts pour sortir de la crise ; la communication semble, à ce moment-là, la seule proposition nouvelle du gouvernement. Ainsi, **Le Figaro du 1<sup>er</sup> décembre 1995** titre : « Matignon parie sur la communication ». « Expliquer, recadrer. A l'Elysée,

comme dans l'entourage du premier ministre, à Matignon, ces mots reviennent tel un leitmotiv, comme si la pédagogie était le meilleur, sinon le seul, remède à la contestation. Il s'agit désormais, au sommet de l'Etat, de mieux faire comprendre l'objectif des réformes engagées. Manière de reconnaître que l'on n'y est pas parvenu jusqu'à maintenant. Quitte à dramatiser un peu la situation et à opposer les intérêts des grévistes à ceux du reste de la population, comme l'a fait, hier, Alain Lamassoure, le porte-parole du gouvernement, en affirmant que les revendications des grévistes compromettent l'objectif du gouvernement : la lutte contre le chômage et l'exclusion.

Et pendant ce temps, le mouvement s'élargit. Outre la SNCF, la RATP, EDF, France Télécom et la fonction publique sont dans l'action. Les étudiants, soutenus par les lycéens, manifestent le 30 novembre. Le Parisien titre « pas d'issue après une semaine ».

L'éditorialiste du **Quotidien de Paris**, le 1<sup>er</sup> décembre, écrit quant à lui « la popularité des grèves est bien terminée. Il faut que les cheminots se rendent compte qu'ils sont en train de se mettre à dos toute la population ». Ce même quotidien note tout de même dans un article titré « grèves : la grande inquiétude » que « les assemblées générales qui se succèdent chaque jour pour reconduire la grève témoignent de l'ampleur de l'inquiétude des cheminots toujours opposés au contrat de plan et farouchement hostiles à la réforme annoncée de leur régime spécifique de protection sociale ».

Du 03 au 08 décembre 1995, se déroule, au siège de la CGT à Montreuil, le 45<sup>e</sup> congrès confédéral au cœur du mouvement social et des manifestations massives.

Le 04 décembre, le bureau fédéral s'adresse aux cheminots « en ce début du 11<sup>e</sup> jour de grève, le retrait du plan Juppé et du contrat de plan Etat/SNCF, sont à notre portée, si nous savons conserver notre mobilisation intacte, et déjouer les pièges que l'on veut nous tendre ».

Pour **Les Echos**, « le gouvernement est prêt à affronter un long conflit social ». Ce quotidien souligne également que les fédérations CGT, CFDT, FO et FMC ont décidé de ne pas participer aux travaux de la commission Le Vert, alors que le Président de la SNCF annonce qu'il allait lancer rapidement la première table ronde sur le plan stratégique de la SNCF. Les Echos souligne que « cette promesse arrive sans doute un peu tard pour des syndicats qui depuis des mois ap-

pelaient à la concertation pour l'élaboration du contrat de plan ». Toujours dans Les Echos du 4 décembre, le sociologue Michel Crozier explique que « ce sont les élites qui sont bloquées ». Il indique que les grèves de 1995 « ont des similitudes avec celles de 1986-1987, mais qu'aujourd'hui c'est la CGT qui mène le bal. Les élites n'ont rien appris en neuf ans, la CGT, oui ».

Le 4 décembre, **Le Figaro** explique que « la deuxième semaine de grève s'ouvre dans la confusion ». Il indique que « le gouvernement semble se résigner à un mouvement long ». Mettant en avant la volonté de dialogue du gouvernement, ce quotidien cite le Ministre du Travail « pour dialoguer, il faut être deux » en référence au refus des fédérations de cheminots de se rendre à la commission Le Vert. Faisant état d'un sondage Figaro-Sofres, ce quotidien relate que « 51% des français souhaitent que le gouvernement ne cède pas, mais 40% demandent au pouvoir de donner satisfaction aux grévistes ».

Un autre sondage publié le samedi 2 décembre par **Le Parisien** indique que 62% des Français soutiennent les mouvements sociaux.

Plusieurs quotidiens annoncent la journée du 5 décembre comme un « grand temps fort » (**Le Parisien**)

Le 5 décembre est également marqué par un communiqué de presse des cadres supérieurs des organisations syndicales CGT-CFDT-FO-CFTC-FMC-CFE/CGC ;

Les manifestations du 5 décembre sont massives tandis que le Premier Ministre intervient à l'Assemblée Nationale ; **Libération** cite le Premier Ministre « ne croyez pas à tous les mensonges qu'on vous raconte ».

Pour **Les Echos** du 05 décembre : « Rien ne va plus dans les entreprises. Le moral des patrons, déjà affecté par la morosité de la conjoncture des derniers jours, depuis que les mouvements de grève dans les transports et, surtout, à La Poste ont nettement affecté leur activité. Les grèves tendent sérieusement les trésoreries des entreprises ».

**La Croix/L'évènement du 6 décembre** relate les grèves vues de l'étranger et note que 10 000 cheminots Espagnols ont manifesté le précédent samedi contre la restructuration de leur entreprise et que les syndicats des transports Italiens (cheminots du nord de la péninsule) ont appelé à la grève.

**La Vie du Rail du 6 décembre** consacre huit pages au conflit laissant une large place aux reportages au sein des assemblées générales.

En ce 6 décembre, La Tribune Desfossés titre « les acteurs économiques craignent la stratégie du pourrissement ».

Relevé dans **Info Matin du 6 décembre**, la presse britannique, Le Guardian rejette la responsabilité sur « la forme autocratique de gouvernement » et pour le Financial Times, « il faut expliquer aux Français qu'ils vivent au-dessus de leurs moyens » Info matin relève la déception de FO et de la CGT suite au discours de Juppé...et la satisfaction de Nicole Notat (secrétaire générale de la CFDT). Celle-ci s'illustrera de nouveau le 7 décembre dans un entretien au quotidien Aujourd'hui en France en déclarant « les conflits démarrent et s'arrêtent un jour. Celui qui reste aujourd'hui le plus visible, c'est celui de la SNCF. L'hypothèque des régimes de retraites est levée, mais j'ai cru comprendre que les cheminots avaient aussi des inquiétudes par rapport à l'avenir de l'entreprise. C'est de la responsabilité du gouvernement et de la direction de la SNCF de trouver les moyens de répondre aux préoccupations compréhensibles des cheminots », le jour même d'une nouvelle journée de mobilisation et de manifestations interprofessionnelles.

**La Tribune Desfossés du 7 décembre** « relève

## Mercredi 6, Alain Juppé d'accord avec Nicole Notat sur le service minimum

La Vie du Rail 15 décembre 1995

l'occasion manquée du premier Ministre de ne pas avoir prononcé le mot attendu par les grévistes –négociation ».

Après que le ministre des transports, Bernard Pons eut déclaré « le contrat de plan est perfectible », Info Matin du 7 décembre relève la disponibilité de la fédération CGT des cheminots à négocier. « S'il reconnaît que ce contrat de plan est mauvais, alors le dialogue peut reprendre. Mais nous ne discuterons pas des modalités d'application d'un plan que nous rejetons ».

Evoqué à plusieurs reprises depuis le début du conflit, La Croix/L'événement du 7 décembre titre « la fausse bonne idée du service minimum ». Dans un article du 7 décembre, les Echos relève « qu'au lieu d'avoir débloqué la situation, l'intervention d'Alain Juppé à l'Assemblée Nationale a été très mal perçue par les cheminots ». Cet article rappelle « qu'après consultation de leurs bases, les fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC et FMC ont décidé de poursuivre la grève ». Cet article reprend également des propos de Bernard Thibault invitant Alain

Juppé « à préciser dans la journée en quoi porte l'offre de dialogue, car c'est bien sur le fond que le désaccord porte » et Patrick Cami « la problématique n'est pas dans la concertation. Ce que nous voulons, c'est le retrait du plan Juppé et la renégociation du contrat de plan après qu'un débat national aura été organisé ».

Le 8 décembre, **le Figaro** annonce la nomination d'un médiateur, Jean Mattéoli, Président du Conseil Economique et Social. Les Echos précise que le médiateur devrait, « dès aujourd'hui rencontrer les organisations syndicales pour tenter de débloquer le dialogue à la SNCF et lever les malentendus sur le projet de contrat de plan ». La Tribune Desfossés note que « le gouvernement ne compte pas remettre en cause l'architecture actuelle du document, et table toujours sur une signature d'ici la fin de l'année ».

Au lendemain de la nouvelle journée de mobilisation interprofessionnelle, Info Matin, souligne « loin de s'effriter, la mobilisation nationale est encore montée de quelques crans ».

Du 09 au 15 décembre 1995 : mobilisation toujours aussi forte, direction générale hors-jeu et ultimes manœuvres du gouvernement...avant de battre en retraite.

**Le Parisien daté de samedi 9 et dimanche 10 décembre** reprend sur une page les secteurs touchés et indique pour la SNCF « le trafic est maintenant paralysé depuis 16 jours. Seuls quelques trains circulent entre Paris, Londres et Bruxelles. Trafic nul sur les autres grandes lignes et sur les lignes régionales. 58% des salariés et 92% des agents de conduite sont en grève selon la direction, soit une nette augmentation par rapport à jeudi ».

Pour **Libération**, « le gouvernement cherche la sortie en multipliant les signes d'apaisement » ; l'article cite-pour conforter le titre-, par exemple « la signature du contrat de plan reportée au moins d'une semaine ».

**Le Monde du 9 décembre** traite de « l'indéfinissable légèreté des Parisiens solidaires par temps de grève » ; et l'article de citer de nombreux témoignages « tout le monde pense à autre chose qu'à se faire la tête » ;

**Le Figaro du lundi 11 décembre** livre une interview de Jean Bergougnoux dissertant sur la mise en œuvre du contrat de plan et la poursuite de la diminution des effectifs ... alors que le Premier Ministre annonce dans ce même journal qu'il suspend le contrat de plan SNCF et la commission Le Vert.

Interrogé la même journée par France 2, Alain Juppé a notamment déclaré « le dialogue social interne à la SNCF ne marche pas bien... à l'intérieur de l'entreprise il n'y a pas eu de travail de discussion ». Les cheminots « n'ont pas compris parce

Dans un autre article, les Echos titre « régimes spéciaux : la réforme est enterrée mais les problèmes demeurent ».

**La Tribune Desfossés du 13 décembre** dresse une carte des manifestations du jour précédent,

indiquant « les manifestations ont atteint une ampleur inégalée en province ».

L'Humanité du 14 décembre fait une large place à une rencontre ayant eu lieu au théâtre Traversière à Paris à laquelle le sociologue Pierre Bourdieu a participé, ainsi que l'historien Jacques Kergoat ou le philosophe Daniel Bensaïd.

**Le Figaro du 14 décembre** voit toujours de la confusion dans les grèves et salue le courage des non-grévistes. « Leur courage est extraordinaire. Tous ces travailleurs

aux yeux cernés de fatigue, qui à pied, à vélo, sur patins à roulettes, parcourent des kilomètres pour aller au bureau ou à l'usine, tous ces automobilistes qui passent plus de six heures au volant chaque jour dans un trafic paralysé sont exténués mais silencieux ».

**Le Monde du 14 décembre** titre « la CGT donne rendez-vous aux manifestants anti-Juppé le 16 décembre ». L'article développe « Alors que le premier ministre maintient son refus de négocier le contenu de la réforme de la Sécurité Sociale et n'accepte la « concertation » que sur ses modalités d'application, les dirigeants syndicaux continuent à faire pression pour une grande négociation. Après avoir abandonné son projet de réforme des régimes spéciaux de retraite pour le secteur public ou encore repoussé sine die la signature du contrat de plan de la SNCF, Alain Juppé espérait-il que la nouvelle journée nationale d'action, organisée par les syndicats, FO, CGT, FSU et SUD en tête, mais également des structures de la CFDT mardi 12 décembre, ne serait qu'un « baroud d'honneur » ? Si tel était le pari, il apparaît dès à présent perdu. Journée charnière, ce 12 décembre l'a, en effet, été mais pas au sens où pouvait l'espérer le premier ministre, car les manifestations dans le pays ont dépassé, en ampleur, toutes celles qui ont eu lieu les jours précédents. Et la crise sociale, loin de se résorber, est en passe maintenant de se renforcer, plaçant du même coup le chef du gouvernement dans une situation politique périlleuse ».

**Les Echos du 14 décembre** indiquent que « le gouvernement lâche encore du lest », citant le gel des restructurations et la renégociation

# Le Monde

## L'indéfinissable légèreté des Parisiens solidaires par temps de grève

Les gens se parlent, sourient. L'auto-stop devient facile. Les barrières sociales tombent

Le Monde 12 décembre 1995

qu'ils n'ont pas été préparés ». Sur le même sujet, **Les Echos** y ont vu « une manière à peine voilée de condamner la gestion de Jean Bergougnoux, PDG de la SNCF, qui pourrait bien dans les jours qui viennent jouer le rôle de fusible ».

**L'Humanité du lundi 11 décembre** consacre, comme chaque jour, de nombreuses pages au conflit, analysant les dernières annonces gouvernementales, relatant les manifestations du week-end, annonçant celles du lendemain. L'Huma relève aussi « le bide de la manif anti grévistes » et donne la parole aux cheminots de Paris Sud Est. Pour **Le Parisien** du 11 décembre, « au dix-septième jour de grève, le Premier ministre a accepté de recevoir les dirigeants syndicaux. Il tente de désamorcer la crise sociale d'ici la journée d'action du 12 décembre ». **Le Parisien** indique également la déception des cheminots après les annonces du Premier ministre ; citant la CGT qui évoque le flou quant au report du contrat de plan et ses promesses limitées aux seuls agents de conduite en matière de retraite.

**Le Parisien** souligne que le gouvernement fait le pari de l'appel à la reprise par le syndicat autonome (FGAAC)

**Le Monde du 12 décembre**, le Quotidien de Paris du 13, évoquent également le désaveu du PDG de la SNCF et son probable départ.

Les Echos du 13 décembre décèlent « les éléments d'une sortie progressive du conflit, même si celle-ci sera chaotique et prendra du temps, semblent réunis » ; citant comme « symbolique la décision des dépôts de Dijon et Strasbourg de reprendre le travail dès aujourd'hui ».

## Le président de la SNCF désavoué

**LE CONTRAT DE PLAN** qui fixe les relations entre la SNCF et l'Etat devait être signé avant la fin de l'année. Il ne le sera pas. Le premier ministre a expliqué, dimanche 11 décembre, au cours de son allocution sur France 2, qu'il fallait « prendre le temps nécessaire pour qu'à l'intérieur de la SNCF le dialogue s'établisse ».

En tentant de désamorcer l'une des deux sources du conflit qui paralyse l'entreprise depuis dix-huit jours, Alain Juppé a clairement choisi d'en faire porter la responsabilité à son président, Jean Bergougnoux. « M. Mattéoli [le médiateur] a reçu pendant trois jours les organisations syndicales [de la SNCF] et (...) de [son] rapport ressort (...) que le dialogue social à l'intérieur de la SNCF ne fonctionne pas bien (...). On ne se parle pas suffisamment. Il y a eu des discussions entre le ministre compétent et l'entreprise mais, à l'intérieur de l'entreprise, on n'a pas vraiment discuté. Il n'y a pas eu le travail d'élaboration, de discussion, de compréhension nécessaire », a notamment expliqué le chef du gou-

vernement, qui avait pourtant arbitré, le 28 novembre dernier, les grandes lignes et les modalités financières du contrat de plan 1996-2000.

Au sein de l'entreprise ferroviaire, le désaveu était durement ressenti lundi matin, même si le dialogue social semblait effectivement constituer l'un des points faibles de la gestion de M. Bergougnoux. Pour autant, les organisations syndicales dénie au gouvernement le droit de s'affranchir aussi facilement de ses responsabilités. « Le premier ministre a expliqué, en quelque sorte, qu'il méconnaissait le dossier et qu'il lui avait fallu dix-huit jours pour s'en apercevoir », estime un responsable de la CFDT cheminots. « Le premier ministre s'entête à ne voir qu'un déficit d'explication interne comme raison du conflit, alors que les cheminots revendiquent un autre contrat de plan », précise la CGT. Les syndicats exigent maintenant que le report *sine die* de la signature du contrat de plan soit mis à profit pour « le remettre réellement à plat et non pas seulement

pour faire de la pédagogie sur les principes établis par l'actuel document ».

De fait, le personnel de l'entreprise ferroviaire semble plus que jamais déterminé à tirer partie de la « brèche ouverte » pour imposer une autre vision de son développement. Les cadres supérieurs CGT, CFDT, FO, FMC et CFE-CGC ont ainsi publié un manifeste baptisé « Vive le train » dans lequel ils appellent à une clarification des responsabilités financières de l'Etat et de l'entreprise et des objectifs commerciaux et de gestion de la SNCF, avec une large consultation des usagers.

### « GARANTIES INSUFFISANTES »

De fait, la fin du conflit n'est pas encore acquise. Les syndicats estiment les « garanties insuffisantes », tant sur la réelle remise à plat des orientations du contrat de plan que sur le maintien des régimes spéciaux. La Fédération générale autonome des agents de conduite (FGAAC) attend ainsi des « confirmations sur les garanties exprimées par le premier ministre concernant le régime spécial de retraite et de prévoyance des cheminots ». La CFDT et la CGT exigent des garanties pour « tous les cheminots et pas seulement les roulants ». Sur le terrain, dans les assemblées générales, les cheminots semblaient déterminés à poursuivre le mouvement lundi matin. Toutefois, si des assurances étaient apportées sur les régimes spéciaux et si le premier ministre réussissait sa rencontre avec les organisations confédérales, lundi, la manifestation nationale de mardi pourrait peut-être constituer un dernier baroud d'honneur.

Christophe Jakubyszyn

### Déjà, le nom d'un successeur

Jean Bergougnoux a succédé le 29 avril 1994 à Jacques Fournier à la tête de la SNCF. Ancien élève de l'École polytechnique et de l'École nationale de la statistique et de l'administration économique, il est aussi un « industriel du secteur public » qui, en tant que directeur général, avait été l'un des artisans de la réorganisation et du redressement financier d'EDF. Le maintien du statut d'entreprise unifiée de la SNCF et l'engagement de l'Etat sur un désendettement de plus de 100 milliards de francs sur le contrat de plan 1996-2000 paraissent à mettre à son crédit. M. Bergougnoux n'a jamais eu la réputation d'avoir la « fibre sociale » ni « d'accepter des désaccords ». C'est aujourd'hui ce que semblent lui reprocher, dans le conflit présent, le gouvernement et les syndicats. Le désaveu du premier ministre devrait le conduire à remettre son mandat. On évoque le nom de Philippe Rouvillois, président de la SNCF en 1988, et qui a dû partir après l'accident de la gare de Lyon, pour lui succéder.

Article du Monde, 12 décembre 2015.

du contrat de plan qu'il fallait reprendre à zéro ». Pour ce quotidien, « maintenant que le gouvernement a reculé sur tous les points qui provoquaient leur colère, voire a donné des garanties supplémentaires, l'affrontement entre les cheminots et le gouvernement devrait pouvoir trouver une fin honorable pour les grévistes dans les prochains jours ».

Dans un entretien au journal **Le Parisien** daté du 14 décembre, à la question « Alain Juppé a cédé à vos revendications en gelant le contrat de plan SNCF et en stoppant la réforme des retraites des cheminots, pourquoi continuez-vous la grève », Bernard Thibault répond « il a fallu attendre dix-huit jours de grève pour qu'il reconnaisse que les cheminots avaient raison. Le gouvernement a effectivement reculé sur la retraite et a annoncé le gel du contrat de plan. Mais les cheminots attendent le retrait et non pas le gel du contrat de plan. Ils attendent aussi la discussion d'un autre projet sur d'autres bases ».

Le 14 décembre à l'issue d'une rencontre avec le Ministre des Transports, celui-ci adresse, à

21h15, une lettre à la fédération en cinq points<sup>6</sup> ; le bureau fédéral s'exprime à 22h45 « après 21 jours d'une grève massive, unitaire, conduite démocratiquement, les cheminots peuvent se prévaloir d'avoir fait reculer le gouvernement sur plusieurs revendications professionnelles. Nous avons créé un mouvement irréversible en opposition au plan Juppé s'attaquant à la protection sociale et gagné l'opinion publique à se mobiliser pour le développement du Service Public et du transport ferroviaire dans notre pays ».

Compte tenu de l'heure de ces déclarations, Internet ne fait pas partie du vocabulaire, la presse du 15 décembre, tel Le Quotidien de Paris titre sur « les signes de la reprise » ; Les Echos « les premiers signes laborieux d'une reprise du trafic » ; Libération « petit à petit, la reprise grignote la grève » ; Le Parisien « la reprise sur les rails » ; le 15 décembre à 14h, le PDG de la SNCF annonce sa démission.

6 - Voir chapitre 10 de ce cahier

**L'Humanité du 16 décembre** titre « la victoire des cheminots en appelle d'autres ».

**Le Monde, daté dimanche 17- lundi 18 décembre** indique que « la CGT propose aux cheminots de changer de stratégie » ; ce quotidien relève également que la CGT propose « d'organiser sur chaque lieu de travail, avec tous les cheminots qui ont participé à cette lutte historique, une fête des acquis de la lutte unie ». La vie du Rail du 20 décembre 1995 consacre un dossier à ce que proposent les cheminots pour l'avenir

« L'avenir de la SNCF était dessiné dans un projet de contrat de plan, qui devait être signé

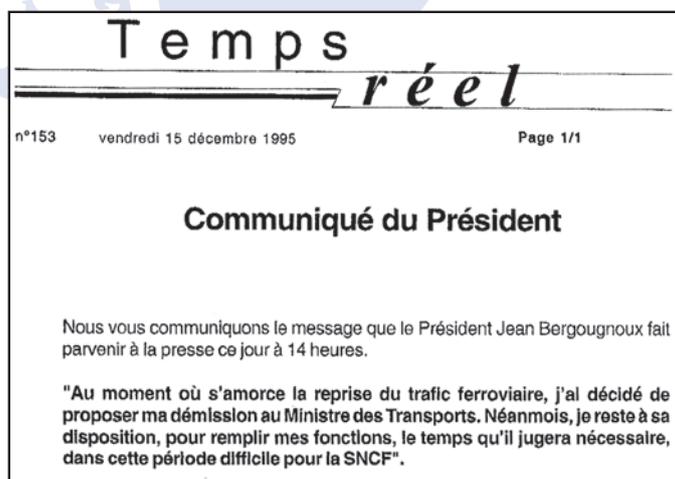
régionales, les organisations syndicales.... L'arrêt des suppressions d'emplois et des restructurations, l'ouverture de négociations salariales, ces revendications viennent en tête de liste de celles immédiatement avancées par la CGT cheminots. Derrière ces revendications somme toutes classiques, il s'agit aussi d'officialiser la rupture avec la logique fondamentale qui avait présidé à la préparation du contrat remis en cause. Ainsi, concernant le désendettement, question unanimement qualifiée de « cruciale », les principales organisations syndicales affirment clairement que l'Etat doit intégralement rembourser la dette qui est la sienne, et ainsi permettre d'assainir la situation. « La directive européenne 91-440, aujourd'hui transcrite dans les textes qui engagent la SNCF, se voit appliquée pour sa partie ouvrant à la concurrence et ne reçoit aucun début d'application quant à l'obligation fixée d'assainissement financier », souligne la CGT.»

#### En guise de conclusion :

Cette lutte majeure et victorieuse a fortement intéressé les médias ; cet article relate essentiellement des extraits de ce qu'en a rapporté la presse écrite. Mais la pression de la presse audiovisuelle a été très forte ; les sollicitations furent nombreuses. Nous y avons toujours répondu en direct, par téléphone, en nous rendant en moto dans les studios qui nous sollicitaient, etc. La voix de la CGT a porté. Comme le rappelle Bernard Thibault, « la pression est énorme pour retranscrire l'opinion la plus fidèle des cheminots, en 10 secondes que les médias choisiront finalement de rapporter »<sup>7</sup>.

Des émissions ont marqué cette période comme les deux participations de la fédération à l'émission du dimanche midi de Michelle Cotta « Polémiques » ; tout d'abord Bernard Thibault le 3 décembre qui avait brillamment démonté les arguments du Président de la SNCF, également présent sur le plateau. Le 17 décembre invité de cette émission, Pierre Delanoue a répondu vivement à un ministre qui deux jours après la victoire des cheminots osait dire que nous n'avions pas compris le contrat de plan. Comme quoi la bataille idéologique allait se poursuivre, mais ça, nous le savions.

7 - Source : film de la fédération « tous ensemble/tous ensemble » tourné au fil du conflit



Le communiqué de J. Bergougnoux diffusé via *Temps réel* le 15 décembre 2015

le 13 décembre. Ce projet est aujourd'hui lettre morte. Les cheminots l'ont rejeté. Les syndicats, ont obtenu son retrait. Il était présenté, voici un mois à peine, par le président de la SNCF et par le secrétaire d'Etat aux Transports comme « le contrat de la dernière chance ». Il est mis aux oubliettes, si l'on en croit les propos du Premier



*L'Humanité* du 16 décembre 1995

ministre devant l'Assemblée Nationale, déclarant en particulier : « Il faut reprendre à zéro la négociation, d'abord à l'intérieur de l'entreprise, puis entre l'Etat et la SNCF...les fédérations de cheminots réclament la tenue d'un véritable débat national, tourné vers l'extérieur, où soient directement impliqués l'Etat et la SNCF ainsi que les associations d'usagers, les collectivités publiques

## La communication militante

Le conflit de 1986/1987 avait accéléré la dotation des secteurs fédéraux de fax ; en 1995, environ 150 syndicats disposaient de fax, ce qui permettait une diffusion rapide des communiqués fédéraux pour alimenter les structures et ensuite l'information des assemblées générales. La fédération était en contact permanent avec les secteurs, un immense tableau blanc avait été installé dans un couloir de la fédération, permettant ainsi à tous les militants présents à Mon-

treuil d'avoir une vue d'ensemble de tout ce qui se passait sur le territoire, y compris le nombre d'adhésions à la CGT réalisé pendant le conflit. C'est également en novembre 1995 que la fédération acheta un nouvel outil de communication « le téléphone portable », une révolution en terme de communication comme les années suivantes allaient le montrer, et à quelle vitesse ! Ce premier téléphone portable nous permettait à la sortie d'une entrevue ministérielle ou avec le médiateur de livrer à chaud nos premières impressions aux camarades restés à Montreuil.



Manifestation à Perpignan, novembre-décembre 1995, © G. Bartoli.

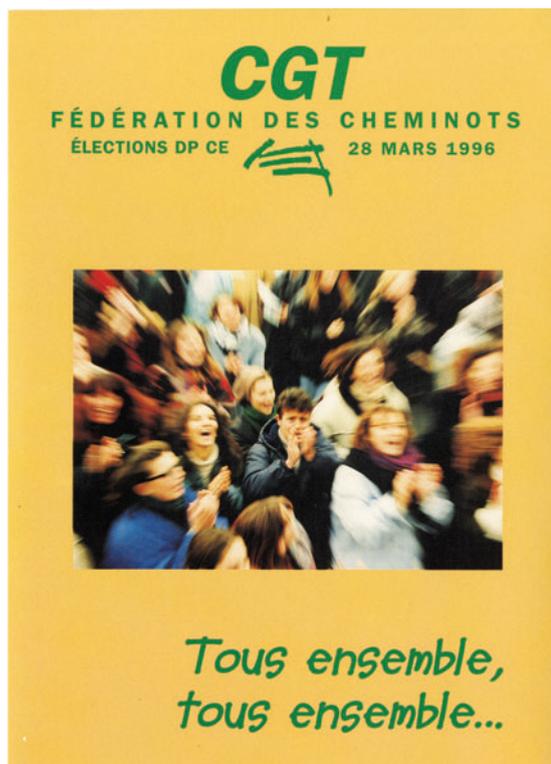
# L'après 1995



Manifestation, novembre 1995. DR

La grève des cheminots de 1995 est unique en son genre. Unique dans son déroulement, unique dans le soutien massif de l'opinion publique, unique aussi sur les suites qui en ont découlé sur les élections professionnelles et sur les acquis revendicatifs.

# Les élections professionnelles



Parmi le matériel de campagne, l'autocollant édité pour le scrutin du 28 mars 1996.

En amont du conflit, les élections professionnelles de 1994 :

Le 17 mars 1994, les cheminots par leur vote assurent une progression de la CGT aux élections professionnelles sans précédent depuis 25 ans. Ainsi, pour l'élection des délégués du personnel (DP) : + 2.45% au premier collège, + 2.33% au 2<sup>e</sup> collège et + 1.80% au 3<sup>e</sup> collège ; + 3.89% chez les agents de conduite.

## Les élections des délégués du personnel et des comités d'entreprise du 28 Mars 1996

Ces élections qui ont suivi le conflit de 1995 ont marqué une forte progression de la CGT dans tous les collèges avec une forte participation des cheminots à ces scrutins ( 84%).

### Élections des délégués du personnel

Tous collèges : 48,91% + 3,20%  
 Exécution : 56,95% + 3,51%  
 Maîtrise : 39,78% + 4,28%  
 Cadres : 17,78% +3,67%

### Élections des comités d'entreprise :

Tous collèges : 47,24% + 3,20%  
 Exécution : 55,52% + 3,49%  
 Maîtrise : 37,29% +4,29%  
 Cadres : 16,95% +3,19%



Affiche fédérale de campagne pour les élections au Conseil d'administration de la SNCF du 3 février 1998.

Pour les Comités d'entreprise, il faut souligner une progression dans 25 comités sur 29, et une majorité absolue CGT dans 15 CE régionaux et une majorité absolue de la CGT au CCE.

## Élections au conseil d'administration du 3 Février 1998

Les résultats de l'élection des représentants des salariés au Conseil d'Administration de la SNCF ont marqué là aussi une forte progression de la CGT, dans un contexte de recomposition syndicale avec la création de SUD-RAIL et l'effondrement de la CFDT et avec la FMC (Fédération maîtrise et cadres) qui se transforme en UNSA cheminots pour se repositionner sur l'ensemble des collèges,

Participation : 70,16%  
 Tous collèges : 51,39% +6,48%  
 Exécution Maîtrise : 56,2% +7,58%  
 Cadres : 16,30% +4,65%

**Avec ce score, la CGT obtient 4 administrateurs sur 6.**

Si les élections professionnelles à la SNCF ne sont jamais chose banale, celles du 28 Mars 1996 et celles du 3 Février 1998 ont fait événement. Par leur participation massive à ces scrutins, les cheminots ont montré leur attachement au fait syndical dans l'entreprise. Et en portant leur suffrage majoritairement sur la CGT, ils ont prolongé

l'action de Novembre et Décembre 1995 validant ainsi la démarche démocratique et unitaire que la CGT avait développée pendant ce conflit.

Les cheminots par leur vote ont aussi montré leur volonté d'entretenir le rapport de force issu du conflit de 1995 pour faire pression sur le gouvernement et la direction SNCF et pour gagner des revendications sur l'avenir de la SNCF, l'emploi et les salaires.

## Élections législatives de 1997

Ce conflit a eu des conséquences sur le plan politique notamment par la décision de Jacques Chirac annoncé le 21 Avril 1997 de dissoudre l'Assemblée nationale.

En prenant cette décision un an avant le terme du mandat des députés, Jacques Chirac avait fait le pari d'une reconduction à la majorité de droite lui laissant les coudées franches pour aller plus vite et plus loin dans le libéralisme économique afin de satisfaire aux critères de convergence pour la passage à la monnaie unique.

Cette décision n'est pas intervenue dans un ciel serein pour le gouvernement.

Les luttes sociales, qui ne s'étaient pas interrompues pendant la campagne des présidentielles de 1995 qui avaient vu l'élection de Jacques Chirac, avaient pris une tournure nouvelle depuis le conflit de novembre et décembre 1995. Que ce soit sur le contenu revendicatif, sur l'engagement pour un avenir meilleur ou par le soutien de l'opinion publique qui ne s'est pas démenti pour les luttes qui se sont déroulées après Décembre 1995 comme celles des routiers ou du Crédit Foncier, par exemple.

L'élargissement des luttes, leur unicité, leur conduite démocratique, leur détermination à refuser les reculs de société contenus dans les projets ou décisions gouvernementales ont montré que le gouvernement de l'époque n'avait la majorité qu'au Palais Bourbon.

Les élections législatives qui se sont déroulées le 25 Mai et le 1<sup>er</sup> Juin ont donné tort à Jacques Chirac puisque que celles-ci ont vu l'élection d'une majorité de gauche à l'Assemblée Nationale et la désignation de Lionel Jospin comme Premier ministre avec Jacques Chirac comme Président



Parmi les manifestants, novembre-décembre 1995, © Olivier Pasquiers.

de la République, entamant ainsi une période de cohabitation qui durera jusqu'à l'élection présidentielle de 2002 .

**Incontestablement le mouvement de 1995 a pesé dans la décision de dissoudre l'Assemblée Nationale et dans le résultat qui a suivi.**

La composition du nouveau gouvernement issu des élections législatives verra la désignation de trois ministres communistes donc Jean-Claude Gayssot au Ministère des Transports.

Dans la période qui a suivi, nous avons pu, par les luttes, imposer des acquis importants comme les 35 heures avec l'embauche de 26000 cheminots. Il a été engagé une réforme de la réforme ferroviaire avec la création du CSSPF<sup>1</sup> (Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire) qui était une instance consultative, placée auprès du Ministre des Transports. Elle avait pour rôle de «veiller au développement et à l'évolution équilibrée du secteur ferroviaire, à l'unicité du service public, à la cohérence dans la mise en œuvre de ces orientations par les établissements publics SNCF et RFF, ainsi qu'au respect des missions de service public de ces deux établissements».

Même si cela l'a amoindri dans un premier temps, cette mesure n'a pas remis en cause la création de RFF, ni la scission entre gestion de l'infrastructure et exploitation des services.

1 - Le CCSPF sera supprimé en 2010

Le rapport de force d'alors n'a pas réussi à imposer la suppression de RFF (Réseau Ferré de France) qu'avait instauré par décret<sup>2</sup> le gouvernement Juppé juste avant qu'il ne quitte le pouvoir. Dans le rapport à la commission exécutive Fédérale du mois de Juin 1997 il était dit: « Un espace s'est ouvert, fait tout autant d'exigences que d'espoir ».

S'il y a bien une caractéristique majeure de ce moment, c'est que rien n'est joué.

Rien n'est joué, mais rien n'est gagné d'avance.

La perspective s'est éclaircie : elle peut être celle d'une dynamique de progrès social. Elle peut aussi se renverser et nourrir de nouvelles déceptions dramatiques pour l'avenir de la société.

Quand on voit les élections présidentielles de 2002 avec le Front National qualifié pour le deuxième tour, ces propos avaient pris un sens prémonitoire. Le CCSPF sera supprimé en 2010.

2 - Décret n° 97-444 du 5 mai 1997

## Les acquis de la lutte

En Novembre et Décembre 1995, les cheminots par leur grève historique ont fait reculer le Gouvernement sur deux questions essentielles :

- Le retrait du contrat de plan qui portait en lui l'éclatement de la SNCF;
- Le maintien du régime spécial de retraite et de prévoyance, ouvrant par la même une brèche dans le plan Juppé qui voulait instaurer un régime universel tirant la protection sociale vers le plus petit dénominateur commun.

Mais l'action des cheminots a permis de gagner beaucoup plus de revendications.

Sans être exhaustif on peut citer :

- Arrêt de la vente de la SHEM (société hydro-électrique du midi)
- Arrêt de la création de la filiale TELECOM DEVELOPPEMENT
- Maintien de la caisse de prévoyance et de retraite
- Maintien des 700 emplois et les activités des ESF (qui regroupaient principalement les assistantes sociales et les conseillères en économie sociale et familiale)

- Arrêt de la filialisation du SERNAM et de toutes filialisations et privatisations dans le groupe
- Le gel de toutes les restructurations d'établissement même s'il a fallu parfois aider « vigou reusement» les directions régionales et locales à comprendre le sens des engagements pris.

Qui aurait pu dire, le jour du conseil National où nous avons lancé l'appel à la grève générale et unitaire, que nous aurions, quelques semaines plus tard, gain de cause sur toutes ces revendications.

Que nous sortirions de cette lutte avec une CGT renforcée de plus de 2000 adhérents.

Sans oublier la multitude d'acquis dans le privé, qui a fait dire à Louis Viannet, le secrétaire général de la CGT, que rarement autant de succès et d'augmentations de salaires n'avaient été arrachés dans la période du mois de décembre. Le patronat mesurant le rapport de force dans une entreprise mais aussi dans son environnement.

Depuis cette époque, gouvernement, patronat et direction SNCF n'ont eu de cesse de revenir

sur ces acquis avec un certain succès d'ailleurs. Certes les époques ont changé, le contexte politique et social est radicalement différent, les mobilisations sont de plus en plus difficiles à gagner mais deux constantes restent d'actualité.

Un rapport de force puissant s'appuyant sur une mobilisation unitaire dans une démarche démocratique fait reculer patronat gouvernement et direction SNCF.

Sans une vigilance de tous les instants et un maintien de la mobilisation ils essayeront de reprendre ce que l'action les a contraints à céder. Bernard Thibault écrivait dans la préface du livre *Voix libres* :

La plus grande conclusion que l'on peut tirer de cette période, c'est que l'action collective vient une nouvelle fois d'apporter un certain nombre de preuves.

Déjà que cette grève était possible – cela peut paraître banal, mais après une traversée du désert trop longue où les salariés étaient perçus les bras ballants, frappés par l'individualisme ou la résignation – qu'ils aient décidé de relever la tête en a marqué plus d'un.

La fatalité accordée aux politiques menées dans le pays pendant plusieurs années a reculé au profit d'un esprit de résistance. Se côtoyaient jusqu'à présent : déception, colère, amertume; c'est le refus qui l'a emporté.

A l'interrogation dominante: «peut-on faire autrement?» se substitue peu à peu cette autre question «pourquoi n'y aurait-il que les solutions que l'on nous propose qui vailtent?» C'est déjà beaucoup puisque c'est le champ du possible qui s'élargit. Étant entendu bien sûr qu'il y a encore un chemin non moins important à faire pour que les salariés se précisent entre eux vers quoi et comment construire d'autres réponses que celles qui s'imposeraient par la pensée unique ».

Nous pouvons constater dans la période où nous vivons que ces propos sont encore d'une brûlante actualité.

A noter que depuis 1995 des évolutions sensibles ont eu lieu, notamment :

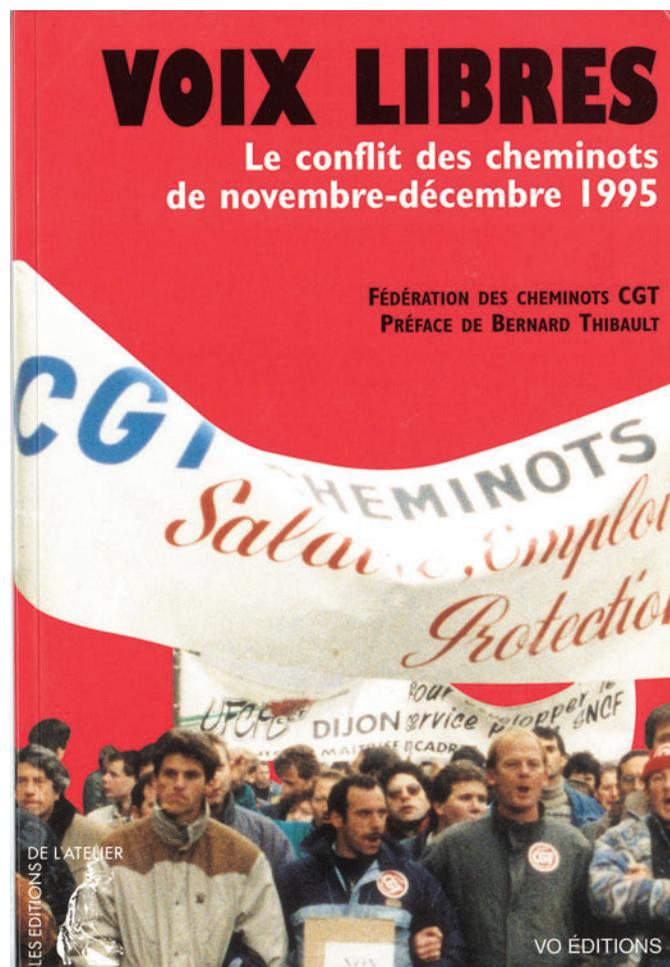
Le Sernam (Service National des Messageries) a été créé par la SNCF en 1970 pour gérer le transport des colis et des bagages, en France, sur ses propres trains, à l'étranger, en lien avec les services homologues de chaque pays.. En 2002, le

Sernam devient une société anonyme. En 2005, il est privatisé.

La SHEM (société hydro-électrique du midi) héritière de l'ancienne compagnie des chemins de fer du Midi créée en 1929, exploite des centrales hydroélectriques situées dans les Pyrénées et dans le Massif Central. La SHEM fournissait à la SNCF une part notable de sa consommation en courant de traction. En 2005, la SNCF a cédé 40% du capital de la SHEM. Depuis janvier 2007, la SHEM est devenue partie intégrante d'Electrabel (filiales de GDF SUEZ) qui détient 99,6% de son capital.

La Filiale Télécom Développement (TD) a été créée en 1996 par la SNCF. Elle est chargée du déploiement d'un réseau de télécommunications déployé le long des voies de chemin de fer, exclusivement par de la fibre optique. En 2003, La SNCF a cédé sa participation (50,1%) à Cegetel en échange de 35% de cette dernière avant de revendre sa part à SFR en 2005.

Comme quoi même les acquis des luttes peuvent être remis en cause quand le rapport des forces le permet !



Fédération CGT des cheminots, *Voix libres*. Le conflit des cheminots de novembre-décembre 1995, VO Editions/ Editions de l'Atelier, 1997.

# Évolution de l'entreprise après le conflit (bataille idéologique)

La direction SNCF est sortie très discréditée et fortement affaiblie de ce conflit.

Le débarquement de Jean Bergougnoux, Président de la SNCF, remplacé par Loïc le Floch-Prigent rattrapé par l'affaire ELF - il a démissionné six mois après sa nomination - n'ont pas contribué à renforcer la direction.

C'est avec la venue de Louis Gallois que l'entreprise fait évoluer sa stratégie au niveau de la communication interne.

Il leur fallait absolument regagner la bataille de la proximité avec les cheminots, car dans une note interne<sup>1</sup> analysant le conflit de 1995, la direction avait attribué une grosse partie du succès du conflit à la proximité de la CGT auprès des cheminots et à sa réactivité.

Pour la SNCF, il fallait contester cette proximité. C'est ce qu'elle a fait dans les années qui ont suivi en mettant en place une véritable stratégie de communication interne pour nous reprendre le terrain.

- Mise en place de journaux internes par fonction
- Mise en place d'un journal interne en direction de tous les cheminots
- Mise en place de véritables directions RH tant au niveau national qu'au niveau des établissements.
- Plans de communication interne et externe pré-établi en cas de conflit social.
- Renforcement de l'observatoire social chargé de recueillir et fournir des indications à la direction dans l'optique de prévenir les mouvements sociaux.

1 - Voir page 112

Bien sûr le gouvernement n'est pas resté les bras croisés dans cette bataille en réfléchissant à rendre plus difficile l'exercice du droit de grève avec le service minimum imaginé sous la présidence de Chirac, l'action, notamment de la CGT, a fait reculer sa mise en œuvre. C'est finalement Nicolas Sarkozy tout frais élu Président de la République qui l'a mis en place.

Durant les années qui ont suivi 1995 et jusqu'à maintenant, l'entreprise n'a cessé de faire évoluer sa communication interne utilisée comme vecteur de la politique sociale de l'entreprise.

Le management participatif est renforcé avec distribution de primes (intéressement.etc.).

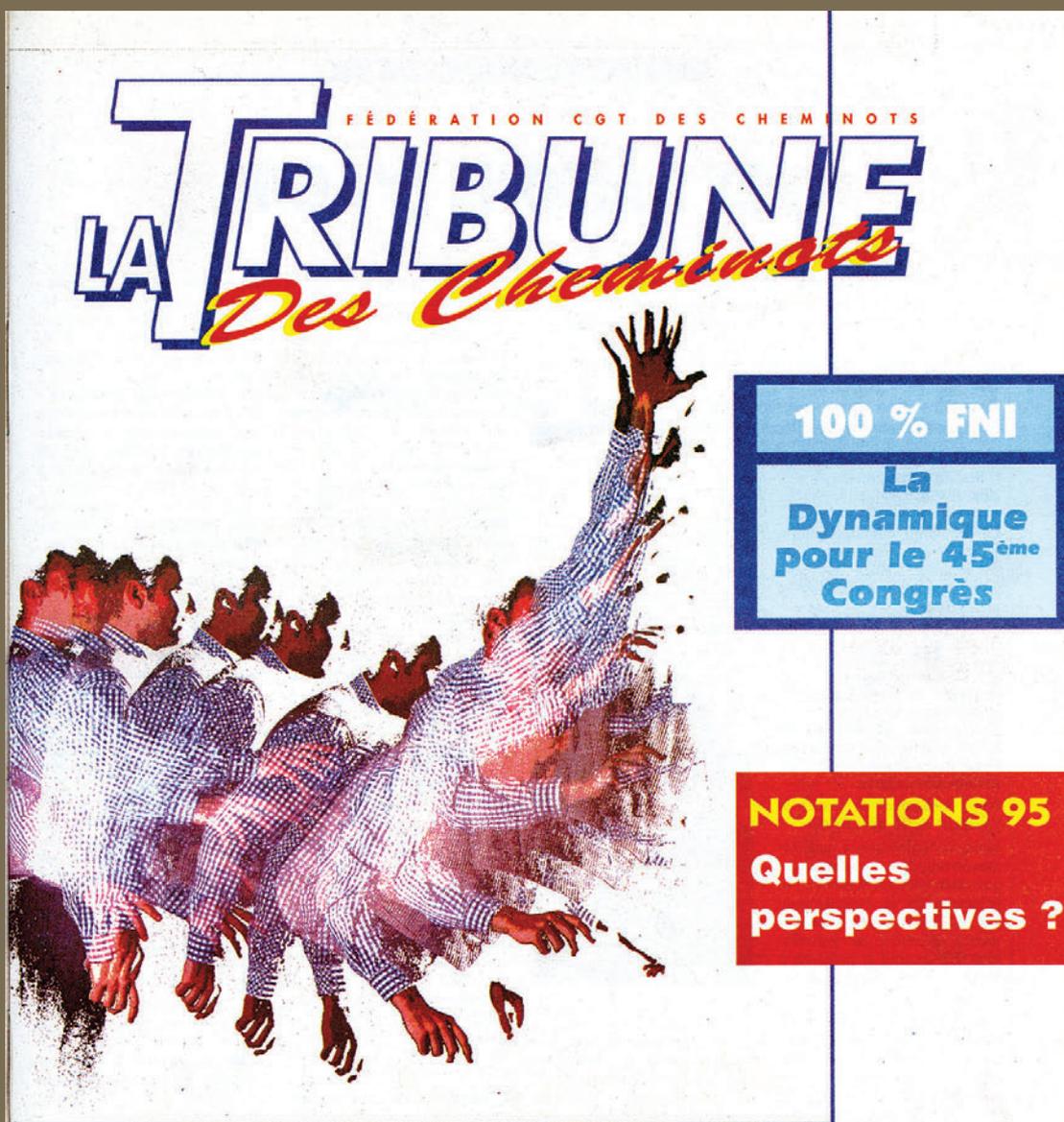
Dans le même temps, la direction a accordé une attention toute particulière aux agents de maîtrise et aux cadres. Faisant évoluer petit à petit leur rôle et leur place dans l'entreprise en les plaçant au cœur de sa stratégie.

Elle leur consacre beaucoup de moyens et d'énergie pour les gagner à une adhésion totale à ses orientations quelles qu'elles soient.

La volonté de l'entreprise est d'instrumentaliser les cadres et maîtrise pour servir de courroie de transmission aux politiques stratégiques de la SNCF et de son groupe. C'est dire toute l'importance de la présence et de l'activité de la CGT auprès de ces catégories.

La SNCF dans cette bataille de la proximité avec les cheminots a marqué des points mais rien n'est perdu, nous pouvons reconquérir le terrain. Rien n'est écrit d'avance, c'est une grande leçon du conflit de 1995.

# La mise en œuvre du projet de Contrat de Plan



FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

# LA TRIBUNE

*Des Cheminots*

**100 % FNI**

**La Dynamique pour le 45<sup>ème</sup> Congrès**

**NOTATIONS 95**  
Quelles perspectives ?

**CONTRAT DE PLAN :**  
*l'Affaire de Tous !*

Actifs \* n° 720 Février 1995 Nouvelle série - Prix : 2 F



FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

# Evaluation de la LOTI



Charles Fiterman lors du 33<sup>e</sup> Congrès fédéral des 19-22 avril 1983 à Nanterre. DR

En 1993, sur demande du Premier Ministre, le Conseil National des Transports s'est livré à l'évaluation de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

Il est bien de se rappeler que cette loi a été élaborée dans un contexte issu du changement politique intervenu en mai 1981, Charles Fiterman, ministre communiste étant chargé du Ministère des Transports.

Cette loi, dans son élaboration, a fait l'objet d'une très large concertation

avec les acteurs du transport : entreprises publiques/privées de transport, salariés, collectivités, etc.

Novatrice, ouverte, cette loi comblait un grand vide : près de 30 années d'absence d'orientations cohérentes dans le domaine des transports.

En 1993, cette évaluation répondait moins à la nécessité d'établir le bilan de son application, d'identifier les points de blocage, les retards pris dans la parution des décrets et des textes d'application, qu'à dénoncer son incohérence et à en conclure à son inutilité. A vrai dire, cette évaluation s'inscrit dans un processus de levée d'obstacles à la mise en œuvre de la libéralisation du secteur des transports au plan européen.

Dix années après son adoption, le constat est sévère. Les grandes orientations de la loi : droit au transport, complémentarité des modes, conditions sociales, sécurité, rôle du transport ferroviaire, missions incombant aux pouvoirs publics (Etat, collectivités...) en lien avec les entreprises de transport public ou privé, ne sont que partiellement mises en œuvre, voire n'ont jamais vu un début d'application.

S'agissant du chapitre social, et notamment de la sécurité et des conditions sociales, le rapport met en exergue l'insuffisance de moyens destinés au contrôle. L'accent mis sur les difficultés à contrôler efficacement le transport routier, et notamment le respect des réglementations (temps de conduite...), n'est pas anodin. Il conduit à ce que des dirigeants de l'entreprise mettent en avant cette situation pour réclamer une évolution de la réglementation de la SNCF, notamment dans le domaine social.

Par ailleurs, l'adoption de la Directive Européenne 91/440 relative à l'ouverture de réseaux ferroviaires à la concurrence implique la séparation comptable de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires.

Cette libéralisation programmée du rail nécessite en préalable une modification de certains chapitres de la LOTI, mais également du cahier des charges de la SNCF.

## Rapport Haenel

Les effets du Contrat de Plan Etat - SNCF pour la période 1988/1993 se sont fait rapidement ressentir. Moins de deux ans après son adoption, le mécontentement vis-à-vis de la SNCF est allé grandissant.

Les usagers voyageurs sont insatisfaits de la qualité de service (manque de confort, multiplication des incidents, retards de plus en plus fréquents...). Ces griefs concernent également les dessertes, la tarification...

Les entreprises utilisatrices du fret ferroviaire se plaignent du manque de fiabilité du service, de sa trop grande rigidité, du manque de réactivité, du niveau de la tarification jugé trop élevé, de sa complexité...

Les collectivités ne sont pas en reste. Elles mettent en avant les difficultés, voire même l'impossibilité de dialoguer avec la SNCF. Elles dénoncent l'indifférence de l'entreprise nationale aux questions d'aménagement du territoire.

Toutes ces considérations ont conduit le Sénat à adopter, le 20 décembre 1992, une résolution visant à la création d'une commission d'enquête chargée d'examiner :

- L'évolution de la situation financière de la SNCF ;
- Les conditions dans lesquelles celle-ci remplit sa mission de Service Public ;
- Les relations qu'elle entretient avec les collectivités locales, son rôle dans l'aménagement du territoire.

Composée de 21 membres et présidée par M. Hubert Haenel, Sénateur du Bas-Rhin, elle a recueilli, entre autres, les témoignages de responsables ministériels, de membres de la direction SNCF, des représentants du personnel de l'entreprise ainsi que des personnalités qualifiées dans le domaine des transports. Elle s'est déplacée en Région ainsi qu'à Bruxelles pour rencontrer des personnalités régionales et communautaires afin de mieux appréhender les dimensions régionales et européennes du transport ferroviaire.

La première partie du rapport met en exergue les grandes difficultés rencontrées par la SNCF.

### La situation des activités Voyageurs.

Elles se caractérisent par un recul de l'activité « grandes lignes » sur le réseau classique que le développement et le succès du TGV ne parviennent pas à combler.

S'agissant des services régionaux, il apparaît que la politique de conventionnement avec les collectivités a contribué à la modernisation et à une adaptation du réseau régional de la SNCF sans augmentation excessive de ses charges.

Il n'en est pas de même pour les collectivités territoriales. Les politiques de transport renouvelées mises en place dans certaines régions telles que la région Alsace, ont nécessité un engagement financier conséquent et croissant de ces dernières.

### Des usagers insatisfaits.

Les diverses auditions réalisées auprès des usagers, de leurs représentants d'associations ou encore d'élus de proximité mettent en relief un mécontentement généralisé de la population. La diminution ou l'inadaptation de l'offre, les suppressions de dessertes sans concertation, les correspondances mal organisées, sont le plus souvent citées.

Il en est de même pour ce qui concerne la dégradation de la qualité de service dans les trains résultant d'un manque de personnel. Cette situation est unanimement dénoncée, tant par les usagers que par les cheminots et leurs organisations syndicales de la SNCF.

Ces critiques valent également pour l'état du matériel roulant et des locaux ; eux aussi sont affectés par les restrictions budgétaires imposées par le Contrat de Plan.

Par ailleurs, l'évolution de la tarification, de plus en plus complexe et peu lisible, a conduit à de

vives critiques des usagers. Ainsi, dans la période 1986/1993, le tarif de base a augmenté de 7 % pour les parcours de 800 km et de plus de 45 % pour les parcours inférieurs à 100 km.

Il faut encore ajouter les péripéties rencontrées lors de la mise en place du système de réservation SOCRATE. Les nombreux dysfonctionnements enregistrés ont perturbé les usagers, mais aussi les cheminots utilisateurs du système.

### Une activité Fret en recul alors que le potentiel transportable est en constante augmentation.



Tribune des cheminots, n°703, avril 1993.

L'examen des causes du déclin du transport ferroviaire Fret pose la question de la survie de cette activité. La perte de parts de marché du potentiel transportable a diminué d'un tiers en moins de 20 ans. En 1974, cette part de marché représentait 46,1 % du potentiel transportable, en 1992, elle ne représente plus que 31,7 %.

La commission remet en cause la stratégie de la SNCF. Elle considère que la contraction du réseau fret, et notamment la diminution des points de desserte – plus de 4 000 en 1981 et 1 300 en 1993 – a accéléré le déclin de l'activité.

Son analyse est confortée par les observations des représentants des collectivités et des chambres de commerce, qui ajoutent, pour leur part, que cet abandon généralisé et massif des points fret

constitue un handicap supplémentaire pour l'activité économique des zones rurales.

Bien évidemment, le déclin du fret ferroviaire est antérieur à 1990, néanmoins, c'est la stratégie du plan fret pour la période 1990/1993 qui est dénoncée dans le rapport sénatorial.

L'effondrement du trafic par wagon isolé a été « organisé » en l'absence d'une prise en compte des besoins et des attentes des entreprises, des évolutions structurelles de l'économie qui appellent à une meilleure qualité du service, à davantage de souplesse du plan Transport, à une fiabilité accrue des acheminements, au développement de prestations annexes, et notamment logistiques.

Le train complet, considéré comme un outil performant et le mieux approprié pour les transports massifs, enregistre des résultats en-deçà des prévisions établies.

Dans une économie en pleine restructuration, et notamment des industries lourdes, caractérisée par une baisse des tonnages à acheminer, l'adaptation du train complet n'est pas à la hauteur des enjeux, et encore moins des objectifs fixés en termes de volume.

Ce trafic devait progresser pour atteindre 26 GT/km en 1994. Il est passé de 25,1 GT/km en 1989 à 23,8 GT/km en 1992 !

### **La croissance trop lente du transport combiné.**

L'organisation mise en place, qui vise en priorité la qualité et la fiabilité du service, enregistre une progression du tonnage transporté. Elle est néanmoins inférieure aux prévisions du plan d'entreprise.

La commission sénatoriale considère que l'avenir du transport fret par le rail est posé.

Certes, le chemin de fer possède de nombreux atouts, mais dans un monde économique en évolution, il convient que la SNCF apporte des réponses concrètes aux problèmes qui vont se poser dans les années à venir.

De la qualité de ces réponses, de la capacité à les faire vivre dépend l'avenir du fret ferroviaire.

La commission énumère un certain nombre de pistes qu'il conviendrait d'étudier et qui, pour certaines d'entre elles, s'inscrivent dans le long terme.

### **La situation financière de la SNCF.**

La gravité de cette situation au début des années 90 justifie, pour une large part, la mise en place de la commission sénatoriale.

En 1971, l'instauration de relations contractuelles entre l'Etat et la SNCF modifie les rapports financiers. A la subvention d'équilibre se substitue un certain nombre de concours financiers individualisés qui correspondent à des compensations pour des missions particulières. En contrepartie, la SNCF s'engage à présenter des comptes équilibrés. Entre 1971 et 1992, cela ne se produira qu'une fois, en 1979 !

Ce constat sur les difficultés à rétablir durablement l'équilibre des comptes de la SNCF pose la question du niveau des compensations financières pour l'accomplissement de missions de Service Public imposées par l'Etat ou souhaitées par les collectivités.

Il pose également la question de l'harmonisation des conditions de concurrence, et notamment de la contribution aux charges d'infrastructures.

Or, cette contribution ne couvre que partiellement le coût d'entretien de l'infrastructure ferroviaire. L'ensemble des concours financiers versés à la SNCF s'élève à 37,6 milliards de francs en 1990. La commission note que l'appréciation du coût de ces obligations reste floue en l'absence d'outils pour mesurer le coût réel de ces missions.

La commission fait observer : « qu'en dépit du montant élevé de ces concours, la comparaison avec les autres réseaux européens fait apparaître la SNCF comme l'un des réseaux disposant des plus faibles taux de contributions publiques rapportées à l'unité kilométrique produite au kilomètre de voie ».

### **La faiblesse des capitaux propres de la SNCF.**

La commission met en exergue le bilan financier de la SNCF. Il se caractérise par une faiblesse de capitaux propres : 65,2 milliards de francs au 31 décembre 1992, et par le poids de la dette (96,7 milliards de francs). Encore ce bilan a-t-il été amélioré par le recours à un artifice comptable : la création d'un service annexe d'amortissement de la dette, qui a permis de sortir du bilan 38 milliards de francs de déficit antérieur.

La Cour des Comptes, dans son rapport particulier, dénonce ce procédé et « regrette que l'impossibilité pour l'Etat de doter l'entreprise des capitaux propres nécessaires ait conduit à recourir à un tel artifice comptable ».

La commission estime que les dotations reçues de l'Etat, avec une périodicité irrégulière, ne sont pas de nature à remédier à cette insuffisance permanente de fonds propres.

## Dotations en capital versées à la SNCF.

1987 : 2,4 milliards de francs (dont 1,4 au titre de la participation de l'Etat à l'infrastructure du TGV A)

1988 : 1,7 milliard de francs (grandes opérations périodiques d'entretien des infrastructures...)

1989 : 1,752 milliard (GOP)

Cette insuffisance de capitalisation conduit à l'appel de capitaux extérieurs pour le financement des investissements.

Cela explique que l'endettement de la SNCF ne cesse d'augmenter. Il augmente d'autant plus que le programme d'investissement de la SNCF se situe à un haut niveau du fait, notamment, de la construction du réseau TGV.

Ce haut niveau d'investissement, conjugué à de faibles capacités d'autofinancement, implique un recours massif à l'emprunt ou à la recherche de solutions palliatives. La commission sénatoriale attire l'attention de l'Etat sur cette situation. Elle pose la question du financement des infrastructures qui dépasse les moyens de la SNCF. Elle considère que la charge de la dette est largement responsable des difficultés financières de l'entreprise.

## Des responsabilités partagées.

La commission identifie 4 causes qui ont conduit à cette situation dégradée des activités de la SNCF :

La conjoncture économique et les évolutions structurelles qui caractérisent la période ;

L'absence d'une politique cohérente des transports malgré les objectifs énoncés dans la LOTI et les carences d'une tutelle étatisée ;

Les distorsions dans les conditions de concurrence qui pénalisent le rail au profit de la route ;

Une culture d'entreprise qui n'a pas évolué au rythme du changement social en France, qui compromet l'insertion de l'entreprise dans son environnement, mais également sa compétitivité sur le marché des transports.

Elle insiste particulièrement sur l'insuffisance d'implication de l'Etat dans l'organisation de l'offre ferroviaire, et notamment le manque de moyens de la tutelle pour mettre en œuvre les orientations contenues dans la LOTI.

Par ailleurs, s'agissant du Service Public, elle considère que la définition énoncée est sujette à des interprétations multiples.

Ainsi, le partage des charges et des compétences entre l'Etat, les collectivités territoriales et la SNCF est mal défini.

## Un climat social dégradé.

La commission s'interroge sur les raisons qui ont conduit, au fil des ans, à une dégradation du climat social à la SNCF.

Elle pointe plusieurs pistes :

- L'inéquation grandissante entre, d'une part la culture d'entreprise à la SNCF, et la société contemporaine en pleine évolution ;

- L'incertitude en l'avenir ;

- Les suppressions massives d'emplois depuis 1985 ;

- L'absence de perspectives dans le déroulement de carrière.

Cela n'est pas sans conséquences sur le niveau de conflictualité et le nombre de journées de grève : l'un des plus élevés au plan national.

Ce constat, même s'il est relativisé en partie par les efforts engagés au niveau de la communication, consacre l'échec de la politique de management de la SNCF. Il faut dire que la lisibilité de la stratégie de l'entreprise est pour le moins incohérente. A titre d'exemple, « la décentralisation des responsabilités et des moyens » prônée par la SNCF, s'accompagne malheureusement d'une recentralisation des effectifs.

L'accent est également mis sur la lourdeur de l'organisation de l'entreprise ; celle-ci est à l'origine de nombreux dysfonctionnements. L'entreprise envisage une restructuration de son organisation régionale, et notamment une réduction du nombre de Régions, qui passerait de 25 à 12.

Eu égard aux enjeux, et notamment la qualité et l'efficacité des relations avec les collectivités locales et le conventionnement, la commission sénatoriale craint que l'organisation proposée fasse l'impasse sur les exigences d'un véritable partenariat entre les Régions et la SNCF.

## Les principales propositions de la commission sénatoriale.

Considérant que l'émergence de modes de transport concurrents, notamment l'avion et l'automobile, de même que l'évolution des activités économiques peuvent remettre en cause le mode ferroviaire, elle propose donc d'inscrire l'avenir du transport ferroviaire dans une perspective multimodale qui permettrait une valorisation des atouts et des avantages spécifiques du transport ferroviaire.

## Il convient donc :

1 - D'identifier les objectifs prioritaires de la politique nationale des transports. Trois priorités concernant directement l'avenir du chemin de fer devraient être retenues :

- a - Définir une politique des transports fondée sur une concurrence régulée.
- b-Prendre en compte les exigences et les impératifs de l'aménagement du territoire.
- c-Confier au Parlement le soin d'arrêter, au plan national, une stratégie intermodale et pluriannuelle des transports. Une remarque s'impose. Alors qu'elle s'appuie sur l'article 3 de la LOTI pour rappeler que la politique des transports « assure le développement harmonieux et complémentaire des différents modes de transport individuel et collectif, en tenant compte de leurs avantages et de leurs inconvénients », la commission réaffirme la position du gouvernement en déclarant que « la politique française des transports ne peut être fondée sur la concurrence et la liberté d'exploitation ».

L'objectif affiché est clair : laisser jouer, dans une certaine mesure, les mécanismes du marché afin de réduire les coûts.

Cela apparaît contradictoire avec l'argumentation avancée sur la concurrence exacerbée et ses effets pervers pour l'aménagement du territoire.

2 - D'intégrer la contrainte de la multi-modalité dans les schémas directeurs d'infrastructure. Il existe bien des schémas nationaux d'infrastructure, mais ceux-ci obéissent à une logique uni-modale. De ce fait, ils ne prennent que partiellement en compte les contraintes économiques générales, les questions d'aménagement du territoire. Ce constat conduit la commission à proposer une meilleure articulation entre les différents schémas directeurs nationaux. Par ailleurs, elle considère que la mise en œuvre d'une véritable politique des transports devrait s'accompagner d'une mise en œuvre de systèmes régionaux de transport, dans l'objectif d'une meilleure irrigation du territoire national.

## Clarifier les missions de la SNCF.

La commission estime qu'il y a urgence à clarifier les missions de la SNCF.

Ce préalable s'accompagne d'un souhait de réaffirmer que, eu égard à l'étendue de son réseau, la « mission de Service Public » apparaît comme prioritaire pour la SNCF.

En fait, cette affirmation s'accompagne, dans sa concrétisation, de variantes en fonction des lignes, des territoires, des différents types de desserts, des tarifications appliquées...

Cette approche ne remet pas en cause la logique initiée par la SNCF et l'Etat, qui persiste à distinguer, d'une part, les lignes et les services rentables qui, de par le niveau des trafics, leur attractivité, doivent obéir à une logique commerciale et s'inscrivent naturellement dans le champ de la concurrence avec d'autres modes, à l'image du TGV dans le transport aérien, et d'autre part, les autres lignes et services, par nature déficitaires, mais nécessaires à l'aménagement du territoire.

Cette distinction milite pour une transformation des services régionaux de voyageurs en un Service Public régional.

La dimension régionale occupe une large place dans le rapport sénatorial. Les questions d'aménagement du territoire préoccupent les collectivités territoriales.

Les élus, la population constatent qu'en dépit de l'instauration d'une politique de conventionnement qui, progressivement, se met en place, non pas sans difficultés d'ailleurs, les relations avec la SNCF s'avèrent toujours très compliquées.

A cela, plusieurs raisons :

- Les transports régionaux ne constituent plus une priorité pour la SNCF ;
- Les comptes régionaux de la SNCF manquent de transparence, mais surtout, ils se dégradent. Devant cette évolution inquiétante, plusieurs régions ont décidé de suspendre leur convention. L'Association des Régions de France (ARF) a commandé une expertise des relations financières entre les Régions et la SNCF. Elle a été confiée au cabinet KPMG. Cette étude remet en cause le système de comptabilité FC12K utilisé par la SNCF, système qui se fonde sur des calculs de résultats établis à partir des coûts moyens, et non sur des coûts réels ligne par ligne.

## Une organisation inadaptée.

La commission remet en cause l'organisation actuelle des Régions. Celle-ci est inadaptée à la prise en compte des besoins exprimés par les collectivités territoriales.

Mais ce qui est inquiétant, ce sont les orientations qui se dessinent.

La dégradation des comptes de l'entreprise de traduit par une volonté de diminuer les coûts des structures, et notamment des structures ré-

gionales. Ainsi, le nombre de Régions passerait de 23 à 12 !

Le constat établi par la commission sénatoriale rejoint, pour l'essentiel, le diagnostic de la Fédération CGT des cheminots. Bien évidemment, s'agissant des causes profondes et des orientations projetées, il en est autrement. L'acuité donnée aux questions financières, à l'aménagement du territoire, aux transports régionaux, n'est pas anodine. Il est destiné à préparer l'opinion publique, les cheminots, les élus, les collectivités, à des évolutions structurelles présentées comme inévitables, compte tenu de la situation du transport ferroviaire, qui remettent en cause le concept actuel du Service Public ferroviaire.

Il incite au débat pour une évolution du transport ferroviaire en France.

Il en va du devenir de l'unicité de l'entreprise SNCF, du rôle de cette dernière, de son organisation aux plans national et européen.

Le succès des initiatives prises par la Fédération CGT des cheminots dans la période 1992/1995, au travers d'initiatives diverses (rassemblements, motions, délibérations des collectivités territoriales, assises du rail...), les enseignements que nous en avons tirés ont légitimé nos propositions et permis de nous inscrire de manière offensive et déterminée dans le débat national qui fera suite à ce rapport.

## La seconde étape.

Le gouvernement a vite saisi l'importance de cette question du transport régional. Tout en maintenant ses orientations pour ce qui concerne l'élaboration du Contrat de Plan Etat-SNCF 1995/1999, il demande à ce que la réflexion se poursuive sur les transports régionaux.

Au vu des conclusions du rapport Haenel, Bernard Bosson, alors Ministre des Transports, le charge d'une réflexion plus précise sur le transport régional de voyageurs. Il sera accompagné dans cette mission par les Présidents des Conseils Régionaux de Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte-D'azur, du Nord-Pas-De-Calais et de Rhône-Alpes.

Dans ce rapport intitulé « Régions, SNCF, vers un renouveau du Service Public », H. Haenel reprend le constat établi un an auparavant sur le transport ferroviaire, et plus précisément au niveau régional. Il affine le concept de régionalisation qu'il avait ébauché. Il précise les modalités de mise en œuvre de ce qu'il est convenu d'appeler désormais « la réforme Haenel ».

## DÉCENTRALISATION

Le ministre des Transports Bernard Bosson vient de charger le sénateur Hubert Haenel de "proposer un nouveau cadre de relations entre l'Etat, les régions et la SNCF".

## Les régions sont au centre de la mission Haenel



Bernard Bosson et Hubert Haenel (à droite) lors de la présentation à la presse de la mission confiée au sénateur du Haut-Rhin.

Extrait d'un article de presse paru en décembre 1993. Fonds Delanoue.

## Les Régions, collectivités locales charnières pour l'aménagement du territoire.

H. Haenel estime qu'elles doivent devenir de véritables entités organisatrices de transport. C'est une composante de la politique de décentralisation qui se met actuellement en place.

Considérant que le conventionnement actuel ne répond plus à cet objectif, il milite pour un contrat global. Il propose l'établissement de schémas régionaux de transport Voyageurs ainsi que le versement aux Régions de la contribution attribuée à la SNCF pour les lignes déficitaires. Cette réforme, qui prévoit des compensations financières pour les missions d'aménagement du territoire remplies par la SNCF, entraîne une modification du cahier des charges de la SNCF. Elle suppose un changement dans l'organisation et le management de l'entreprise. Entreprise prestataire de services pour les Régions, elle devra les considérer comme des clients.

## Position de la Fédération CGT des cheminots.



LILLE : 750 manifestants et 2 500 signatures.  
Allez les p'tits quinquins !

Manifestation à Lille le 30 mars, extrait de la Tribune des cheminots, n°722, avril 1995.

Il est évident que la multiplication des actions, le plus souvent à l'initiative de la CGT, dans une dynamique de rassemblement avec les popula-

tions et d'unité dans l'action avec les autres Fédérations, a contribué pour beaucoup à ce que l'Etat, les gouvernements en place prennent conscience de la situation de l'entreprise ; qu'ils prennent la mesure de la détermination des cheminots à ne pas laisser faire n'importe quoi dans cette période charnière d'élaboration d'un Contrat de Plan et de réforme des transports régionaux.

C'est d'ailleurs suite à la puissante grève du 30 mars 1995, où les cheminots ont notamment contesté les 12 propositions du rapport, que le Sénateur Haenel a souhaité rencontrer leurs organisations syndicales.

A cette occasion, il s'est voulu rassurant et défenseur de l'unicité de l'entreprise et du statut des cheminots.

La CGT a mis l'accent sur les craintes fondées, si l'on s'en tient au rapport Cucq – Bussereau, sur le devenir du statut des cheminots, l'unicité de l'entreprise, sur la nécessité d'un large débat avec les élus, les populations.

Elle a par ailleurs demandé qu'aucune disposition concernant les Régions ne soit officialisée avant le débat et l'élaboration du Contrat de Plan 1995/1999.

La position de la Fédération sur l'évolution des relations entre la SNCF et les Régions. A propos de l'approche générale de la situation de la SNCF, la Fédération relève avec satisfaction que le rapport « reprend à son compte de nombreuses affirmations maintes fois portées par les cheminots, les associations d'usagers, qui doivent, pour se faire entendre, multiplier initiatives et mobilisations » :

- Absence d'une véritable politique des transports de l'Etat ;
- Niveau insupportable des charges financières engendrées par des investissements sans apport des pouvoirs publics (lignes TGV notamment) ;

- Stratégie commerciale focalisée sur le TGV et la concurrence intermodale ;
- Autisme des Ministres en tutelle, des représentants de l'Etat au Conseil d'Administration de la SNCF.

La Fédération note également que le rapporteur inscrit son action dans un rapport intitulé « pour un renouveau du Service Public » qui se place en perspective de l'unité du réseau ferroviaire et de l'établissement public, du maintien du statut du personnel SNCF.

Elle en prend acte, mais constate que la politique de suppression des emplois, de restructuration des services et des établissements se poursuit ; ce qui apparaît comme contradictoire avec le discours précédent. Elle demande l'arrêt immédiat de ces mesures qui mettent à mal l'entreprise.

La Fédération considère que les conditions dans lesquelles les Conseils Régionaux seraient susceptibles d'être les Autorités Organisatrices du Transport ferroviaire sont déterminantes pour son jugement. Ainsi :

- L'unicité du réseau est un principe affirmé, il doit donc s'accompagner d'une garantie claire qui stipule que les fonds publics transférés aux Régions sont à usage exclusif des activités ferroviaires de la SNCF ;
- La liberté tarifaire offerte aux Régions pose à l'évidence un problème d'égalité de traitement et de péréquation nationales ;
- L'élaboration des choix des Conseils Régionaux devrait, en plusieurs domaines, s'asseoir sur une concertation plus large et plus démocratique.

Pour conclure, la Fédération insiste sur deux impératifs :

L'absolue nécessité d'appréhender l'avenir du transport ferroviaire dans sa double dimension voyageurs et marchandises ;

Le second impératif concerne l'avenir de ces propositions. Le rapporteur les présente comme amendables. Si elles doivent être détournées de leur objectif annoncé, nous serions en droit de déployer nos efforts auprès des cheminots et des usagers afin qu'ils fassent connaître plus fort leurs attentes.

Les travaux présidés par le Sénateur Haenel sur la situation de la SNCF et les conditions dans lesquelles elle remplit ses missions de Service Public, de même que leur prolongement sur les relations avec les Régions ont servi de base à la commission parlementaire de l'Assemblée Nationale présidée par M. Henri Cucq et M. Dominique Bussereau comme rapporteur.

Il se différencie du rapport Haenel dans la mesure où il a été complété par des nombreuses auditions (53), dont une majorité de cadres dirigeants de l'entreprise. Auditions portant sur des sujets précis et ne garantissant pas la cohérence des propos. Ce qui caractérise ce rapport, c'est l'explication des causes qui ont conduit la SNCF dans la situation difficile dans laquelle elle se trouve.



Une nouvelle donne pour la SNCF. Rapport de la commission d'enquête sur la situation de la SNCF, 1994.

Si la responsabilité de l'Etat est évoquée, l'essentiel des causes est imputé à l'entreprise. Les rigidités administratives conduisent la commission à remettre en cause le management, le statut du personnel, la réglementation, qui sont identifiés comme des carcans freins au changement, à l'adaptation de l'entreprise aux évolutions économiques et sociales.

Dans son analyse, la commission est confortée par les déclarations de quelques dirigeants, les plus souvent mal interprétées, parce qu'en dehors du contexte général.

La culture de l'entreprise avec le statut constituent un écueil pour faire évoluer l'entreprise et la rapprocher des concepts marchands.

Les coûts de personnel sont appréciés dans cette optique libérale et apparaissent naturellement exorbitants. Il en est de même de la protection sociale et des retraites et pensions.

## S'agissant de l'Europe ferroviaire en construction, les enjeux économiques sont évoqués.

« [...] il ne faut pas s'y tromper, le véritable enjeu de la directive 91/440 est d'ordre économique : il s'agit en fait d'organiser, grâce à la séparation de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation, l'accès aux réseaux ferroviaires pour de nouveaux opérateurs non propriétaires du réseau [...]. Cette nouvelle forme d'organisation présente de nombreux avantages. D'abord, elle permet de faire intervenir des opérateurs plus performants. »

## Les relations sociales, dans ce contexte, s'avèrent compliquées.

Le Ministre des Transports, Bernard Bosson, estime que « les relations sociales entre la Direction de l'entreprise et les Organisations Syndicales étaient arrivées à un point de blocage qu'il n'était plus possible, à la fin de l'année 1993, d'envisager une simple rencontre entre les différents partenaires ».

## A la recherche de nouveaux gisements de productivité.

La commission reconnaît que d'importants gains de productivité ont été réalisés. En 50 ans, la productivité horaire a été multipliée par 7. Elle a pour corollaire une importante baisse des effectifs.

Pour autant, la directrice chargée des ressources humaines, Mme Yannick Moreau, considère qu'il n'est pas possible de renoncer à ces gains de productivité.

Le directeur général, J.F. Bénard, se demande si les gains de productivité ne peuvent résulter que d'une rationalisation des méthodes d'organisation ou si une réflexion sur l'environnement réglementaire ne permettrait pas aussi d'obtenir des améliorations.

Les propos du directeur général visent à faire tomber « les taquets » de la réglementation du travail afin d'obtenir plus de flexibilité dans l'organisation du travail et la gestion du personnel.

### La question du statut est de nouveau posée.

La commission considère qu'il conviendrait de mettre en œuvre un recrutement contractuel plus large pour tous les postes non directement liés à la technique ferroviaire.

### Il en est de même pour les retraites.

La commission est consciente de l'attachement des cheminots à leur régime de retraite. L'âge de départ est régulièrement soulevé, notamment au regard des évolutions techniques et de la possibilité du travail.

### Un outil de provocation.

La publication de ce rapport a conduit à de nombreux commentaires et à une émotion quasi-générale chez les cheminots. A l'unanimité, les Organisations Syndicales feront part de leur désaccord avec ce texte empreint de partialité et d'idéologie ultralibérale.

Sans aucun doute, il aura contribué à la prise de conscience par les cheminots des enjeux du Contrat de Plan en cours d'élaboration dans cette même période.



Une de la Tribune des cheminots en novembre 1994.



Gare de Morlaix le 7 décembre 1995. DR

# Contrat de plan

Le Contrat de Plan pour la période 1995/2000 aurait dû être conclu fin 1994, mais selon Jean Bergougnoux, Président de la SNCF de l'époque, « des raisons diverses » ont conduit à ce que les travaux traînent en longueur (les élections présidentielles et législatives du premier semestre 1995 ne sont sans doute pas étrangères à ce report). Pour autant, durant toute l'année 1994, la Direction de la SNCF et les Pouvoirs Publics ont travaillé de concert à l'élaboration dudit Contrat de Plan.

Début 1995, un comité de pilotage a été mis en place. Il était composé du Directeur des transports terrestres, du Directeur du Budget, du Directeur du Trésor, du Président et du Directeur Général de l'entreprise.

Trois groupes techniques ont planché sur :

- Les finances ;
- Les infrastructures ferroviaires ;
- Le désendettement de la SNCF.

Par ailleurs, des groupes d'experts ont travaillé sur des sujets plus classiques tels les retraites.

Toutes ces discussions ont porté sur les rôles respectifs de l'Etat et de la SNCF s'agissant de l'infrastructure, de la consistance et du financement de certains services Voyageurs, du rôle des Régions, du calendrier de réalisation et de financement des lignes nouvelles, de l'endettement et des mécanismes à mettre en œuvre pour contribuer à sa résorption.

## L'absence de discussions avec les partenaires sociaux :

Ce qui caractérise cette période, c'est l'absence, ou plutôt le refus, de discuter avec les Organisations Syndicales de l'élaboration du Contrat de Plan et du plan d'entreprise qui en découlera. Cet « autisme » est d'autant moins compréhensible que le déroulement du Contrat portant sur la période 1990/1994 a vite montré ses limites.

## Dès 1991, des difficultés apparaissent :

- Recul des activités Voyageurs et Fret ;
- Fermeture massive des gares Fret ;
- Abandon progressif du wagon isolé ;
- Baisse des recettes ;
- Progression de l'endettement ;
- Dégradation du climat social ;
- Etc.



La Tribune des cheminots, n° 723, mai 1995.

## Quelques rappels sur les objectifs du Contrat 1990/1994 :

Ce Contrat avait pour objectif de mettre en forme les orientations retenues par le Xème plan. Il visait, entre autres, à mettre en phase l'activité ferroviaire avec les lignes directrices définies préalablement par les instances européennes dans le domaine des échanges intra-communautaires. Concrètement, la Direction de l'entreprise et les Pouvoirs Publics se sont livrés à un recentrage fondamental des activités de l'entreprise nationale.

### Pour l'activité Voyageurs :

- Choix du tout TGV, donnant la priorité au développement des infrastructures à grande vitesse ;
- Remise en cause, ou au mieux transfert aux Régions, des trains rapides et express jugés insuffisamment rentables.

**Pour l'activité Fret :**

- Limitation à terme de l'activité Fret aux seuls trains complets et trains de transport combiné.
- Abandon progressif du trafic par wagon isolé.

**Groupe SNCF :**

- Européanisation des activités routières Marchandises ;
- Renforcement de la position du groupe dans le secteur du tourisme et du transport Voyageurs par autocar.

**Investissements :**

- Priorité à la construction du réseau grande vitesse. 104 milliards de francs d'investissement seront autorisés pour les lignes nouvelles financées à hauteur de 87 % par la SNCF.



**Le contrat de plan doit devenir l'affaire de tous les cheminots**

*Le gouvernement et la SNCF s'apprentent à signer un contrat pour la période 1995-1999.*

Qu'est-ce qu'un contrat de plan ?

- C'est un document signé entre le gouvernement et le président de la SNCF, lui-même nommé par le gouvernement, on reste ainsi en famille.
- Il fixe pour cinq ans la consistance des activités de l'entreprise, les moyens retenus et les obligations contractées entre les signataires.

Si les cheminots et les usagers connaissent peu les détails de ces contrats, ils en mesurent par contre très directement les conséquences au travers des choix faits.  
A l'issue de 2 contrats de plan (85-89 et 90-94), quel bilan en tirer ?

UN BILAN TRES LOURD			
	1985	1994	Evolution en %
Intérêts payés en milliards de francs	8,514	12,515	+ 47,1 %
Masse salariale en milliards de francs	49,7*	43,6	- 12,3 %
Effectifs	249475	184220	- 26,2 %
Perte de pouvoir d'achat	- 13,5 % sur la valeur du point		
Participation de l'Etat au financement des retraites	62,40 %	48,50 %	- 13,9 %

\* En francs constants de 1994

Commentaire : Les charges financières représentaient en 1985, 17 % de la masse salariale, en 1994, ce pourcentage est passé à 29 %. Cela montre que le travail de près d'un cheminot sur trois est accaparé par les banques.

Plaquette éditée par la Fédération sur le contrat de plan, début 1995, qui inclut la pétition qui sera remise le 31 mai au Ministère. Collection des brochures, 1 D 21.

**Les différents scénarios envisagés :**

Lors du comité de pilotage d'avril 1995, il a été décidé de présenter aux ministres concernés 5 scénarios contrastés s'appuyant sur des choix de portefeuilles, des abandons d'activités, des contributions publiques supplémentaires et qui doivent conduire tous à un remboursement de la SNCF à l'horizon 2000.

**2 scénarios constituent des taquets :**

- L'un qualifié de « plancher » considère que l'entreprise peut se redresser sans contribution supplémentaire de l'Etat ;
- L'autre dit « plafond » considère que le déficit constaté est intégralement pris en compte par les Pouvoirs Publics.

Considérés comme irréalistes, ces deux scénarios permettent de présenter des scénarios intermédiaires.

Pour en revenir au scénario « plancher », il envisage le redressement de la SNCF à l'horizon 2000 sans relèvement des concours publics actuels.

**Deux leviers seraient actionnés :**

a- Une réduction drastique de l'offre et du réseau ferroviaire pour ne conserver que les parties les plus rentables :

- 16 000 km de ligne sont concernés ;
- Les matériels et les terrains sont cédés ;
- L'essentiel des trafics est reporté sur route !

b- Une maîtrise des charges salariales sans départs forcés.

La décroissance naturelle des effectifs allant avec le rapatriement d'un volume d'activités sous-traitées pour diminuer les coûts externes.

Concrètement, un tel scénario se traduit par :

- Une baisse du trafic Fret de l'ordre de 49 % ;
- Une baisse du trafic Voyageurs de 13 % ;
- La perte (décroissance naturelle) de 33 000 emplois en 5 ans et un sureffectif de 5 800 agents en 2000 malgré l'absence d'embauches de 1995 à 2000.

A l'autre bout, pour ce qui concerne le scénario « plafond » : Ce scénario exclut toute suppression d'activité, fussent-elles déficitaires. Il s'appuie sur un compte d'infrastructures rééquilibré par l'Etat (doublement de sa participation dans la période 1995/2000).

**Les scénarios intermédiaires A, B et C :****Le scénario A :**

Dans ce scénario, l'Etat n'accepte qu'un effort modeste, limité au relèvement de sa contribution à l'infrastructure. Il exige et soutient une politique de fermeture des lignes les moins utilisées. Cela remet en cause la démarche Haenel concernant les lignes TER dans la mesure où elle conduit à une diminution des dessertes d'aménagement du territoire. Les relations Nantes/Lyon, Lille/Strasbourg, Caen/Tours et Paris/Boulogne/Calais seraient supprimées.

Le retour à l'équilibre à l'horizon 2000 implique une productivité soutenue du travail. Ce niveau de productivité n'est obtenu qu'au prix d'une diminution des emplois en lien avec la contraction du réseau. Les « départs naturels » s'avèrent insuffisants, 2 200 départs supplémentaires annuels seraient programmés pour 500 embauches. Ce scénario conduit à :

- Une baisse de 19 % du trafic Fret ;
- La perte de 43 000 emplois en 5 ans ;
- La mise en place de mécanismes de type FNE pour les 11 000 départs supplémentaires envisagés.

### Le scénario B :

Ce scénario est présenté comme celui du maintien d'une présence ferroviaire forte résultant d'un engagement plus conséquent de l'Etat, notamment sur l'infrastructure ferroviaire. Les conséquences sur les activités commerciales sont atténuées par rapport aux scénarios précédents. Chose nouvelle, ce scénario prévoit une variante qui, bien que cela ne soit pas avoué, constitue les prémices de l'application de la Directive 91/440. En effet, cette variante fait apparaître une nouvelle entité ayant à charge l'infrastructure. Elle remet en cause l'entreprise intégrée, ce que la Fédération CGT avait dénoncé et combattu lors des débats sur l'adoption de la 91/440 en juillet 1994. Cette séparation est présentée comme un préalable à la mise en place d'une structure de désendettement de cette société grâce à la revalorisation du patrimoine SNCF qui, lui, serait transféré, et avoir un concours annuel de l'Etat permettrait à la SNCF d'assainir sa situation financière. Dans un contexte où l'Etat s'est engagé à respecter les critères de convergence monétaire de Maastricht, et notamment le niveau d'endettement par rapport au PIB, la création de cette structure constitue pour lui une opportunité.

Les résultats de cette variante :

La constitution de la Foncière permet de neutraliser une dette de 100 milliards de francs au sein de la SNCF.

### Le scénario C :

Il implique un engagement conséquent de l'Etat, accompagné d'efforts supplémentaires pour les cheminots, tant au plan salarial que des conditions de travail et de productivité :

- Moins de 1 000 embauches par an ;
- Limitation de l'évolution des salaires à 1 %.

Pour ce scénario, deux variantes sont envisagées :

La première avec la constitution de la Foncière et de Voies Ferrées de France permet d'enregistrer un résultat équilibré pour 1996.

S'agissant de la seconde variante, celle-ci aurait pour objet d'augmenter la productivité des agents, ce qui aurait pour effet des réductions d'effectif supplémentaires, allant bien au-delà de ce que permettraient les départs naturels.

Concrètement, il conviendrait de provoquer 900 départs supplémentaires par an.



Dossier de la conférence de presse du 5 octobre 1995, contenant notamment les cartes du réseau. Fonds Delanoue.

### Des scénarios inavouables

Lors de leur présentation en Comité Central d'Entreprise de la SNCF, les cheminots ont mieux compris pourquoi la Direction et les Pouvoirs Publics avaient retardé au maximum la communication et la discussion de ces scénarios. Aucun d'entre eux n'était de nature à répondre aux besoins de la population et des entreprises. Tous, à des degrés différents certes, s'inscrivent dans une contraction du réseau et des activités ferroviaires.

Il aura fallu que la Fédération CGT des cheminots, informée du contenu des cogitations de la Direction de la SNCF et des Pouvoirs Publics, organise une conférence de presse le 05 octobre 1995 et porte à la connaissance des médias les différents scénarios envisagés, et surtout leurs conséquences pour la population et les cheminots.

Comme le disait Bernard Thibault, Secrétaire Général de la Fédération, lors d'une interview accordée au journal la Vie du Rail : « [...] il fallait lever la chape de plomb qui pèse sur l'état de préparation du Contrat de Plan. Rien n'est en effet prévu pour nous associer à une réflexion collective. [...] ».

Il convient de noter que, mis à part quelques hauts dirigeants de la SNCF, l'encadrement su-

périeur de la SNCF, tout comme les partenaires sociaux, avaient été mis à l'écart des discussions. A partir de cette date, les choses vont s'accélérer, Direction et Pouvoirs Publics émettent le souhait de boucler le dossier et d'adopter ce Contrat dans les délais les plus brefs, c'est-à-dire en quelques semaines.

Il en sera tout autrement.

Les cheminots, dans l'unité, mais également la population, prendront conscience des enjeux du Contrat de Plan. Le puissant mouvement de novembre et décembre 1995 contraindra la Direction SNCF et les Pouvoirs Publics à l'abandon de leur projet et à l'organisation d'un débat national dès le début de l'année 1996. Débat qui permettra à tous les acteurs concernés de faire valoir d'autres choix et orientations.

## Le rôle de l'Europe et la directive 91/440

**FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS**

# LA TRIBUNE

*Des Cheminots*

**Numéro Spécial**

## Directive 91/440

### Un pas vers la privatisation

La transposition de la Directive 91/440 aux conditions du droit français par décret le 9 mai dernier, prend une dimension particulière dans une période où s'élabore un nouveau Contrat de plan Etat/SNCF.

Saisie comme une opportunité par les adeptes de l'ultra-libéralisme, l'application de cette directive et des textes qui lui sont dérivés (licences et sillons), s'inscrit, quoi qu'en dise la Direction de l'Entreprise, dans une logique de remise en cause des principes et des conditions d'exécution du service public ferroviaire en France, tels qu'ils sont définis par le cahier des charges de la SNCF.

Ils marquent un pas supplémentaire vers l'éclatement et la privatisation à terme de la SNCF.

Quelle que soit l'argumentation développée par l'état-major de l'Entreprise pour dissiper l'inquiétude des cheminots et tenter de les convaincre des effets limités de ces textes, ceux-ci n'entendent pas s'en laisser compter.

N'en déplaise au Président de la SNCF après l'imposante manifestation du 31 mai dernier, les cheminots sont plus que jamais déterminés. Ils restent mobilisés sur tous les sujets qui touchent à l'organisation de la SNCF, au contenu de ses missions, à leur statut, à leurs acquis sociaux.

Comme en 1991, lors de l'adoption de la Directive 91/440 la Direction met de nouveau l'accent sur les opportunités de développement que présenterait ce texte mais reste bien discrète sur les conditions de ce développement et les conséquences qu'il engendre pour l'Entreprise, son personnel, les usagers.

**Et pour cause !**

La concurrence à l'intérieur du mode ferroviaire constitue la pierre angulaire des textes qui prétendent développer les chemins de fer en Europe. Cela implique que la majeure partie des activités ferroviaires s'effectue dans le cadre du marché concurrentiel.

Même limitée dans un premier temps, la guerre commerciale et tarifaire qui en résultera touchera en premier lieu les activités de service public. Elle risque de s'avérer suicidaire pour des entreprises ferroviaires toutes fragilisées par un endettement considérable et des déficits chroniques. D'autant qu'elles se trouvent déjà confrontées, tant au plan national qu'europeen, à une concurrence sans pitié des autres modes de transport et notamment de la route.

**La SNCF n'échappe pas à un tel scénario.**

Ces craintes sont d'autant plus justifiées que le 19 juin dernier, deux directives précisément dérivées de la 91/440 ont été adoptées lors du Conseil Européen des ministres des transports.

- Ces deux textes en autorisant l'accès aux infrastructures des Etats membres à toute entreprise ferroviaire (sous réserve qu'elle obtienne une licence d'exploitation) ouvrent largement le champ du transport ferroviaire à la concurrence modale et favorisent la déréglementation du secteur.

Tous ces textes s'élaborent avec la participation active de la SNCF et des gouvernements français.

Quels que soient les pouvoirs de la commission de Bruxelles, rien ne se décide sans les ministres français.

Le début des années 90 constitue une des étapes importantes dans la construction économique libérale de l'Union Européenne.

En février 1992, c'est la signature du traité sur l'Union européenne à Maastricht. La CEE franchit une étape importante en établissant des règles drastiques pour sa future monnaie unique : des critères dits « de convergence » sont établis. Il est décidé notamment que le taux d'inflation ne doit pas excéder de plus de 1,5 % ; celui des trois pays membres ayant le plus faible ; le déficit budgétaire doit être inférieur à 3 % du PIB ; un endettement public inférieur à 60 % du PIB ; les taux d'intérêt réels à long terme ne doivent pas excéder 2 % là aussi celui des trois pays membres ayant les plus faibles.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1993, c'est la mise en place du marché unique. La « Communauté européenne » laisse officiellement la place à « l'Union européenne ». Par le biais de directives ou de règlements communautaires, il est encouragé la mise en concurrence intra sectorielle pour tous les secteurs d'activités industriels, commerciaux et financiers.

Le secteur des transports, notamment ferroviaire, parce qu'il peut structurer la vie économique et sociale à l'échelon européen, n'échappe pas à la mise en place de ces nouvelles réglementations. Celle-ci s'appuie sur l'idée que l'utilité sociale fondée sur la concurrence modale et inter modale est plus grande que l'utilité sociale issue du monopole naturel.

En effet une des raisons principales invoquées pour justifier cette réorientation politique est le déclin constant de ses parts de marché, dans tous les pays européens. En 1970, le rail représentait 31,7 % des marchandises transportées (contre 48,6 % pour la route) ; en 1990, ce chiffre est tombé à 18,9 % (contre 67,5 % pour la route) Presque les deux tiers du fret en Europe sont transportés par camion. Dans un contexte de développement des échanges, les entreprises souhaitaient bénéficier d'une offre de transport à prix modéré pour accroître leurs exportations. La question d'une baisse du prix du transport devient d'autant plus cruciale qu'approche l'échéance du marché unique de 1993. Commence ainsi une longue série de mesures visant à recomposer le transport ferroviaire de l'Union en fonction d'une approche libérale et en s'inspirant de l'exemple de la Suède qui avait commencé de réformer son système ferroviaire dès le début de 1989.

Il s'agit de mettre fin au statut juridique des entreprises publiques ferroviaires et au monopole de l'exploitation dont elles bénéficiaient et dont elles avaient hérité lors de la nationalisation des réseaux de chaque pays. Il s'agit également d'ouvrir ces derniers à la libre concurrence afin de faciliter leur adaptation aux conditions du marché unique, censé accroître leurs activités et améliorer la qualité de leurs services.

Sous l'égide de la Commission européenne, les gouvernements des pays européens (en France gouvernement de M. Rocard... Ministre des transports : M. Delebarre puis L. Besson) proposent à chaque pays de ratifier<sup>1</sup> la directive 91/440 baptisée –abusivement ! – « directive relative au développement de chemins de fer communautaires », conforme à la lettre et à l'esprit du traité de Maastricht.

Cette directive enjoignait aux États-membres de modifier la situation des entreprises ferroviaires sur quatre points :

- Assainir leur situation financière pour les rendre compétitives, notamment en réduisant leur endettement ;
- Les rendre indépendantes de l'État en établissant une comptabilité propre à ces entreprises ;
- Ouvrir les réseaux aux entreprises ferroviaires des autres États-membres dans certains secteurs (transport combiné et transport international de marchandises).

1 - En France, elle n'entre en vigueur qu'en 1995, soit avec deux ans de retard. Le gouvernement de M. Balladur a – discrètement – signé un décret, à la fin de son mandat, entre les deux tours de l'élection présidentielle

- Séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation des services de transport, au moins sur le plan comptable, afin « de garantir une plus grande transparence dans l'utilisation des fonds publics »

Qualifiée par la CGT « d'arme redoutable contre le service public et contre les cheminots », la directive 91 440 fera l'unanimité des 7 fédérations de cheminots français contre elle.

Mais face au projet européen de déréglementation, deux stratégies ont opposé les syndicats au niveau européen. Les divergences culturelles et idéologiques ont conduit à des appréciations et à des stratégies souvent inconciliables.

D'un côté, les organisations françaises, belges, luxembourgeoises, italiennes, portugaises et grecques ont dénoncé le consensus européen sur la manière de faire renaître le trafic de fret ferroviaire. Elles ont insisté sur les effets négatifs de la future libéralisation : ses conséquences sociales bien sûr, mais aussi ses implications en matière d'investissements publics sur le long terme, d'aménagement du territoire, de survie des liaisons dites « non rentables », de service public et enfin en matière de sécurité. Elles ont soutenu que l'introduction d'une concurrence intra modale qui s'ajoute à la concurrence entre les modes de transport ne constituait pas une solution satisfaisante à la crise du rail.

D'un autre côté, les organisations allemandes, néerlandaises, danoises et espagnoles, après avoir manifesté de fortes réserves quant au projet de déréglementation, se sont résolues à considérer la réforme proposée comme inéluctable. Elles ont alors donné leur assentiment à la refonte du rail en négociant le passage à la libéralisation au mieux des intérêts des cheminots qu'elles représentaient. Ces deux stratégies opposées ont rendu impossibles pendant plusieurs années les rapprochements des points de vue syndicaux sur la politique communautaire.

La grève des cheminots français en 95 a conforté le point de vue des syndicats européens opposants à la libéralisation du transport ferroviaire... et ébranlé pour le moins les convictions de ceux qui ont accompagné la réforme.

Au fil du temps, les désastres engendrés par ces politiques libérales, la confrontation et le débat ont permis de faire évoluer le positionnement des syndicats de cheminots à l'échelon euro-

péen. ETF<sup>2</sup> dans son communiqué d'octobre 2014 appelant à la mobilisation contre le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, titrait : « ETF appelle au rejet des propositions sur l'ouverture au marché du transport ferroviaire de voyageurs et davantage

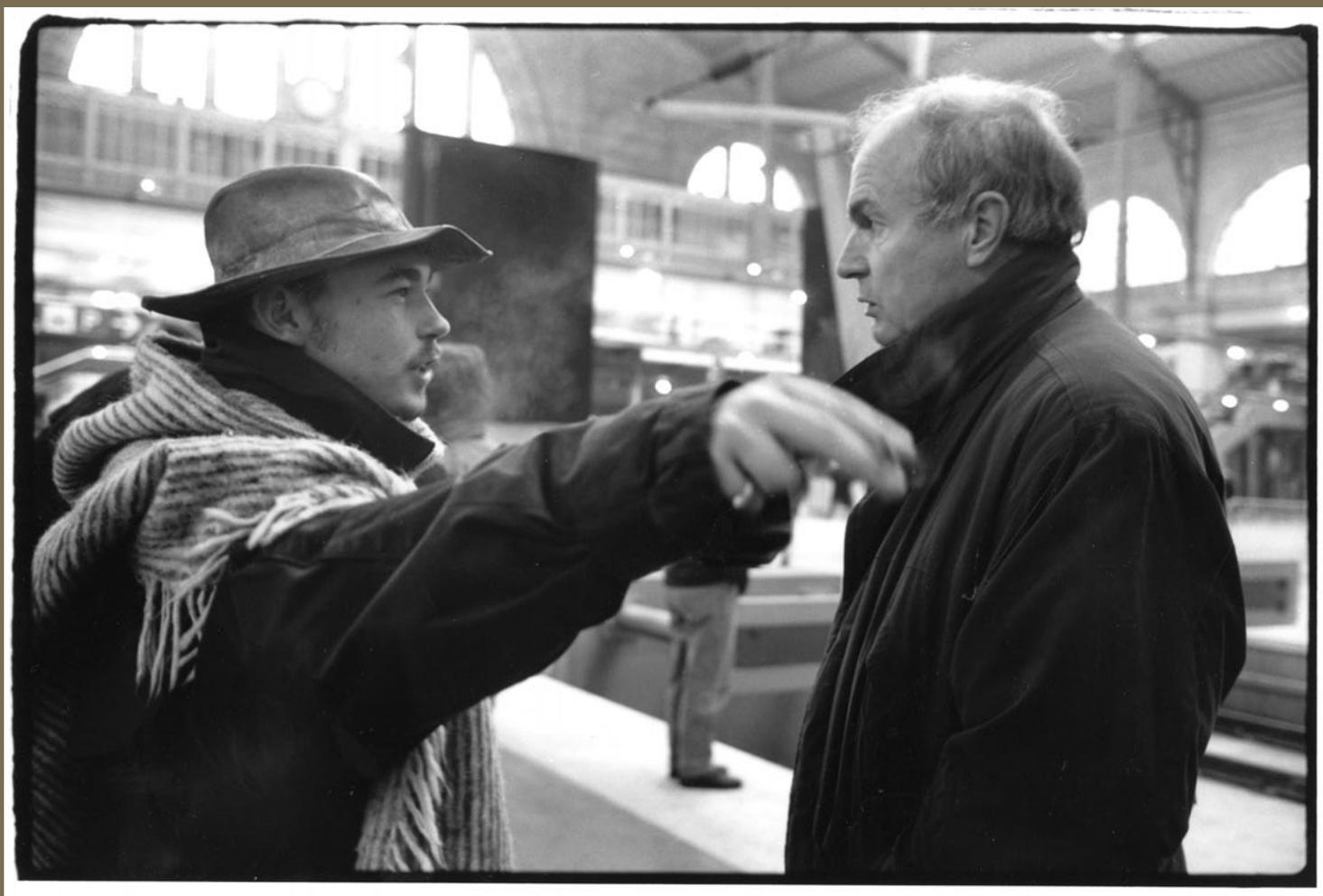
de destruction des compagnies ferroviaires intégrées »

2 - FST : Fédération syndicale des transports qui deviendra ETF (Fédération Européenne des travailleurs des transports) en 1999.



Devant la banque de France à Clermont-Ferrand, novembre- décembre 1995. - DR

# Deux initiatives «remarquables» de la direction SNCF



Dialogue entre un gréviste et un membre de la direction SNCF, Paris-Nord, décembre 1995 © A. Lejarre.

## Intervention de Bergougnoux devant la Commission de la production et des échanges de l'Assemblée Nationale du 20/09/1995

**Mercredi 20 septembre 1995**

**Présidence de M. Pierre Méhaignerie, Président. Puis de M. Raymond Lamontagne, Secrétaire. Audition de M. Jean Bergougnoux président-directeur général de la SNCF**

**M. Jean Bergougnoux** a tout d'abord souligné que la situation financière de l'entreprise était désastreuse. Il a rappelé que la SNCF avait enregistré en 1994 un déficit de 8 milliards de francs et un endettement s'élevant à 155 milliards de francs, ce dernier générant 12,7 milliards de charges financières. Il a estimé que ces chiffres étaient considérables pour une entreprise publique.

Il a indiqué que les causes de ce déficit provenaient du montant des investissements – 100 milliards de francs, répartis pour une moitié sur le réseau à grande vitesse et sur le réseau classique – alors même que le trafic voyageurs avait diminué de 7 % et que le trafic fret avait subi une diminution plus importante, de l'ordre de 20 %. Il a considéré que la recherche d'économies de gestion, notamment la diminution annuelle de 2,2 % des effectifs, avait été insuffisante pour compenser cette baisse d'activité et rendre réalistes les prix de revient. Il a conclu, sur ce point, que les objectifs du contrat de plan sur la période 1989-1994 n'avaient pu être tenus.

Le Président-Directeur Général de la SNCF a ensuite avancé quatre raisons pour expliquer la baisse du trafic : la récession économique ; l'intensification de la concurrence avec la déréglementation du transport aérien et le dynamisme du transport routier ; l'insuffisance de la qualité des services offerts aux voyageurs ; enfin, une politique commerciale inadaptée. Il a déclaré que cette situation financière entraînait un climat social tendu, caractérisé par une grande inquiétude des cheminots. Il a estimé que deux solutions d'avenir se présentaient : une organisation totalement nouvelle du transport ferroviaire

en France ou le redressement de la SNCF dans la mission d'aménagement que lui assigne l'Etat. Il a indiqué qu'il se dirigeait vers la seconde solution avec l'appui du Gouvernement, et que la stratégie de redressement de l'entreprise passait par une reconquête de la clientèle, une maîtrise des coûts et une réforme de son mode de gestion. Il a annoncé que la reconquête du marché était amorcée, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic fret, grâce à une politique commerciale plus dynamique. Il a estimé que l'entreprise devrait ainsi contribuer à son redressement.

M. Jean Bergougnoux s'est cependant inquiété des projections financières de l'entreprise pour l'an 2000, qui s'établissent, en cas de maintien des tendances actuelles, à 15 milliards de francs de déficit et 300 milliards d'endettement. Il a annoncé que même avec une totale maîtrise des coûts, la SNCF ne pourrait seule rétablir l'équilibre de ses comptes ou réduire sa dette. Il a présenté trois axes pour redresser les comptes. En premier lieu, il a considéré que l'Etat et les collectivités locales devaient examiner l'utilité de certaines lignes, et qu'il faudrait le cas échéant remplacer dans des zones de trafic peu denses le transport ferroviaire par le transport routier. Il a déclaré que l'économie pourrait être de 1 milliard de francs par an. En second lieu, il a écarté l'hypothèse de lancer d'autres TGV que le TGV-Méditerranée, en cours d'achèvement, et le TGV-Est. En troisième lieu, il a considéré que la contribution de l'Etat serait conditionnée aux efforts que celle-ci accomplirait.

**M. Michel Bouvard**, rapporteur spécial des crédits des transports terrestres, s'est inquiété du montage financier, encore inachevé, du TGV-Est. Il a demandé si la SNCF avait des projections sur la rentabilité, encore incertaine, de ce projet. Il a ensuite souhaité connaître le montant minimal de contribution de l'Etat indispensable à la survie de l'entreprise. Il s'est, enfin, interrogé sur la possibilité pour le personnel de faire face,

sans tension sociale, à l'augmentation du trafic alors même que les effectifs diminuent.

**M. Jean-Pierre Delalande** a demandé des précisions sur l'ampleur et les conséquences de la politique de réduction du réseau ferroviaire, après avoir estimé qu'en tout état de cause, ceci ne pourrait se faire que progressivement de manière à anticiper l'impact sur le transport-voyageurs et le transport routier. A propos de l'éventualité de la mise en place d'une structure de cantonnement des dettes de la SNCF, il a exprimé son inquiétude devant la multiplication de ce type de dispositifs qui accroissait le niveau de l'endettement de l'Etat et des entreprises publiques sans régler les problèmes, ce qui rendait plus que jamais nécessaire une procédure de consolidation de l'endettement de l'ensemble du secteur public. Il a ensuite souhaité savoir si la dissociation des structures, en matière d'exploitation d'une part, et d'investissement d'autre part, résultait de l'application des textes européens ou si elle avait pour but de réduire la dette apparente de la SNCF. Il a enfin demandé des chiffres consolidés sur l'évolution du chiffre d'affaires du fret.

**M. Arthur Dehaine** a interrogé le Président de la SNCF sur la situation comparée de son entreprise et de ses homologues dans les principaux pays de l'Union Européenne.

Après avoir demandé des éléments d'information supplémentaires sur la situation des transports ferroviaires en Allemagne et sur l'ampleur de l'aide de l'Etat dans ce pays, M. Alain Roudet s'est interrogé sur la structure et l'évolution de l'endettement de la SNCF.

En réponse aux différents intervenants, M. Jean Bergougnoux a indiqué que les projections relatives au TGV-Est ne permettaient pas d'envisager sa rentabilité et que le déficit serait comblé par des subventions émanant des régions concernées à hauteur de 2,5 milliards de francs, de la Commission de Bruxelles pour un montant à ce jour indéterminé, le solde étant financé par l'Etat afin d'assurer aux capitaux investis par la SNCF un taux de rentabilité de l'ordre de 8 %.

S'agissant du désendettement, M. Jean Bergougnoux a rappelé que son montant exact faisait partie de la négociation du contrat de plan avec l'Etat mais qu'à échéance de l'an 2000, les charges financières représenteraient 8 milliards de francs, ce qui équivaldrait à une dette de

100 milliards de francs. Il a précisé que le montage technique n'était pas encore défini et que l'on pouvait imaginer, soit une reprise de la dette par l'Etat, ce qui semblait actuellement peu probable, soit l'amplification du service annexe d'amortissement de la dette qui traite à ce jour près de 40 milliards de francs d'endettement, soit la mise en place d'une structure de cantonnement. Il a déclaré que la SNCF disposait d'un patrimoine foncier et immobilier composé d'une partie cessible évaluée à 25 milliards de francs et d'une partie non cessible qui avait aussi une valeur réelle, le tout pouvant être estimé entre 160 et 190 milliards de francs. Il a indiqué qu'il proposerait de mettre en place une société baptisée « La Foncière », qui disposerait des revenus du patrimoine immobilier de la SNCF, étant entendu que l'Etat compenserait ce manque à gagner. Il a ajouté qu'en tenant compte du service annexe d'amortissement de la dette, la SNCF n'aurait pas besoin de recourir à l'emprunt.

A propos de l'impact de l'évolution du trafic sur les moyens de l'entreprise, il a déclaré qu'il entendait briser le cercle vicieux de la baisse des effectifs causée par une baisse du chiffre d'affaires, elle-même entraînée par une chute des effectifs. Il a ajouté cependant que l'activité déterminerait le volume des ressources humaines compte tenu d'une augmentation nécessaire de la productivité et que la poursuite de la diminution des effectifs sans licenciement résulterait naturellement d'un flux de départs à la retraite très supérieur aux flux d'embauches. Il a précisé que l'essentiel des gisements de productivité résidait dans les structures centrales et qu'il avait demandé à ses directeurs centraux de réduire leurs effectifs de 35 % en deux ans afin, notamment, d'augmenter la décentralisation des tâches.

Le Président-Directeur Général de la SNCF a ajouté que la réduction du réseau ferroviaire aurait pour but de supprimer les nombreux autorails grossièrement déficitaires, transportant un nombre très réduit de voyageurs et dont la perte d'exploitation, accompagnée du prix de la maintenance de l'infrastructure, s'apparentait à un gaspillage collectif considérable au regard notamment du coût au kilomètre d'un autocar. Il a précisé que ce processus, qui pourrait toucher 6 000 kilomètres de réseau et dégager une économie annuelle de l'ordre de 1,5 milliards de francs, se ferait en partenariat avec les collectivités territoriales et les acteurs de l'aménagement du territoire et ne résulterait certainement pas d'une décision centralisée et autoritaire.

Il a indiqué qu'il n'était pas envisagé de procéder à une séparation institutionnelle des infrastructures et de l'exploitation ferroviaires. Il a précisé que la Grande-Bretagne était le seul pays dans lequel cette logique avait été poussée à son terme et que le bilan de cette expérience était négatif, la séparation entre les infrastructures et l'exploitation n'étant pas conforme à la nature du transport ferroviaire. Il a souligné qu'en Allemagne également, trois entités avaient été créées pour les voyageurs, le fret et les infrastructures, dans la perspective d'une éventuelle séparation en trois sociétés distinctes regroupées dans une holding commune, mais que la direction de la Deutsche Bahn n'avait finalement pas tranché en raison des interférences existantes entre les trois catégories d'activité. Il a rappelé qu'une directive européenne obligeait à une séparation comptable des activités liées aux infrastructures de celles liées à l'exploitation, et que la SNCF s'y était pliée en créant, notamment, une direction des infrastructures. De la même manière, il a indiqué que la création d'une structure de portage pour le financement des lignes de Trains à Grande Vitesse répondait à un souci de clarification financière, mais ne s'inscrivait pas dans une logique de séparation institutionnelle.

S'agissant de l'activité fret, le Président-Directeur Général de la SNCF a rappelé qu'elle comprenait trois composantes : les trains entiers, les wagons isolés et le transport combiné à l'aide de containers. Il a précisé que les chiffres d'affaires liés à ces trois modes de transport étaient clairement identifiés et que les coûts à la tonne transportée étaient différents, de telle sorte que l'évolution globale du chiffre d'affaires n'est pas identique à l'évolution totale du trafic, les modes de transport les plus coûteux se développant le plus rapidement. Il a souligné, par ailleurs, qu'en termes de comparaisons internationales, la SNCF obtenait les meilleurs indicateurs de productivité et les meilleurs rendements par conducteur ou au voyageur-kilomètre, mais que ce résultat était dû dans une large mesure à la plus grande vitesse des trains français et était, par conséquent, davantage lié à l'ampleur des investissements qu'à l'organisation du travail. Il a précisé que les entreprises européennes concurrentes étaient en train de réaliser des grands progrès de productivité, notamment en Allemagne et en Suède. En ce qui concerne plus précisément la Deutsche Bahn, il a indiqué que cette entreprise avait bénéficié d'une reprise intégrale de sa dette par l'Etat fédéral à hauteur de 240 milliards de francs et que, dans une telle hypo-

thèse, la SNCF serait en mesure de dégager un bénéfice annuel de 4 milliards de francs. Il a fait observer que, grâce à cet avantage, la Deutsche Bahn était en mesure de mettre en œuvre un vaste programme de modernisation qui préfigurerait une rude concurrence avec la SNCF dans les années à venir.

**M. Gilbert Gantier** a tout d'abord interrogé le Président-Directeur Général de la SNCF sur d'éventuels mouvements de grève et sur la prise de conscience des personnels quant à la nécessité d'efforts de productivité. Il s'est demandé, d'autre part, si les difficultés financières de l'exploitation du tunnel sous la Manche étaient susceptibles de rejaillir sur la situation de la SNCF. S'agissant de la rentabilité économique des différents secteurs d'activité, il s'est interrogé sur les différents outils et systèmes de comptabilité analytique dont pouvait disposer la société nationale. Il s'est inquiété, enfin, des conséquences de la réduction durable des effectifs sur l'équilibre du régime de pension.

**M. Yves Deniaud** s'est tout d'abord demandé si les quelques 6 000 kilomètres de lignes non rentables ne devraient pas être pris en charge par les régions. Il a également souhaité savoir si l'europanisation du trafic pourrait se traduire par la circulation de trains d'autres pays sur les infrastructures de la SNCF et les effets que cette ouverture européenne pourrait exercer sur l'exploitation. Il a, d'autre part, rappelé l'ampleur des investissements réalisés pour les Trains à Grande Vitesse en se demandant s'il ne faudrait pas revoir les ambitions du programme de lignes TGV et explorer d'autres solutions techniques telles que les trains pendulaires. Enfin, il a demandé des précisions sur l'éventuelle utilisation commerciale du réseau téléphonique de la SNCF.

**M. Charles Josselin** a tout d'abord insisté, au-delà des aspects strictement économiques, sur l'impact psychologique des fermetures de lignes ferroviaires. Il s'est interrogé sur les conséquences, en termes de trafic routier, de la substitution de lignes d'autocars aux lignes d'autorails déficitaires, craignant également que les régions les plus touchées par d'éventuelles fermetures de lignes soient les moins en mesure d'assurer la charge financière de l'exploitation de ces lignes. S'agissant du trafic transmanche, il s'est demandé si la SNCF envisageait de procéder à un redéploiement de ses filiales, de ses navires et de ses équipages et a souhaité connaître le bilan de cette activité et les conditions dans lesquelles ces

différentes filiales étaient susceptibles de mettre en œuvre une politique autonome à l'égard de la société nationale. Enfin, il a demandé s'il existait une coordination entre la SNCF et les compagnies de transport aérien.

**M. Jean-Jacques Descamps** s'est interrogé sur un éventuel désengagement de la SNCF de ses activités périphériques, telles que l'hôtellerie et le tourisme, et sur les recettes financières qui pourraient en découler. S'agissant de la suppression des lignes ferroviaires et de leur remplacement par des lignes d'autocars, il s'est inquiété de la concurrence entre la SNCF et les compagnies de transport routier.

**M. Adrien Zeller** a insisté sur le rôle que pourraient jouer les régions pour assurer le maintien des lignes ferroviaires en s'appuyant notamment sur des considérations d'environnement et, le cas échéant, sur des modes de financement liés à la taxation de certaines pollutions. Il s'est interrogé sur la concurrence rail/route en matière de fret et s'est demandé s'il ne serait pas envisageable d'éviter la fermeture quasi-complète d'un grand nombre de gares et le recours aux automatismes, en recrutant notamment des jeunes sous contrat emploi-solidarité à l'instar des hôpitaux ou des collectivités locales.

**M. Charles de Courson** s'est demandé si la SNCF, comme toute entreprise en difficulté, ne devait pas procéder à un recentrage sur son métier principal, en décidant, notamment, la cession de ses filiales de transport routier. Il a souhaité connaître l'ampleur exacte des sureffectifs, insistant sur la part prépondérante des charges de personnels sur l'ensemble des coûts de la société. Il a, par ailleurs, interrogé le Président-Directeur Général de la SNCF sur l'incidence financière de la fermeture des lignes non rentables exclusivement à usage de fret, ainsi que sur les raisons pour lesquelles il n'était pas envisagé de céder les activités d'armement naval, s'interrogeant sur leur rentabilité.

Après avoir fait part de l'accord auquel il était parvenu avec la SNCF en matière de cession d'emprises de celle-ci sur le territoire de la commune dont il est maire, M. Alain Griotteray a souhaité que soit engagée une étude d'ensemble sur ce point. Il a, par ailleurs, insisté sur l'importance de la surveillance des emprises de la SNCF dans le contexte actuel de lutte contre le terrorisme.

Le Président **Pierre Méhaignerie** s'est interrogé sur la capacité de l'économie française à développer et entretenir tout à la fois des réseaux de transport aussi différents que le rail, la route, l'avion, les voies fluviales, ainsi que les transports urbains. Dans cet esprit, il a mis l'accent sur l'existence de projets de lignes ferroviaires, notamment à grande vitesse, en dépit d'une concurrence du transport aérien qui lui semblait pourtant s'avérer, dans certains cas, plus compétitif.

Répondant aux intervenants, M. Jean Bergougnoux a tout d'abord indiqué qu'il avait cherché à convaincre les représentants du personnel de la nécessité de ne pas recourir à des grèves qui ne pouvaient que discréditer l'image de marque de la société auprès de ses clients. Il a toutefois regretté qu'une telle démarche n'ait pas encore jusqu'ici entraîné les résultats attendus, en espérant que, d'ici quelques années, l'effort de conviction dans une perspective de réussite commerciale, pourrait conduire à assouplir les esprits.

S'agissant des relations avec Eurotunnel, il a rappelé que les redevances d'utilisation des infrastructures versées par la SNCF pour le trafic de fret et de voyageurs comportaient une partie fixe et une partie proportionnelle au trafic. Il a fait valoir qu'Eurostar s'était avéré, depuis son lancement, un succès commercial et que le fléchissement constaté durant l'été était à mettre sur le compte de la réduction de la clientèle d'affaires, réduction qui serait compensée, l'an prochain, par des efforts commerciaux en direction d'autres clientèles estivales.

M. Jean Bergougnoux a, par ailleurs, souligné que la SNCF disposait d'un outil de comptabilité analytique sophistiqué et complexe sur les coûts comme sur les recettes, en précisant que les régions avec lesquelles des conventions globales étaient en cours d'élaboration avaient souhaité une étude approfondie sur la fiabilité de cet outil analytique.

Abordant la question du régime de retraite de l'entreprise publique, il a rappelé que celui-ci connaissait un déséquilibre marqué en raison d'un nombre d'ayants-droit plus important que celui des actifs, ce qui avait pour conséquences d'entraîner une charge de retraite s'élevant à 36 % de la masse salariale et une compensation par l'Etat du déficit résiduel à hauteur d'environ douze milliards de francs. Il a observé que cette répartition de la charge tendait à une certaine stabilisation, tout en

précisant que ce poids pour la SNCF constituait un facteur non négligeable de non-compétitivité. Il a également indiqué que la SNCF entendait désormais conclure avec les régions, au-delà des engagements qui avaient pu être pris dans le passé, des conventions plus globales qui transfèraient des subventions de l'Etat aux régions elles-mêmes, à charge pour elles de définir la meilleure politique à suivre en matière de réseau ferroviaire régional. Il a fait valoir à cet égard qu'il n'était pas question de fermer tous les services déficitaires, mais d'examiner avec attention ceux qui l'étaient de manière déraisonnable.

Concernant la dimension européenne, M. Jean Bergougnoux a fait observer que les liaisons internationales étaient celles qui connaissent aujourd'hui le plus fort développement et a estimé qu'à terme, l'évolution vers la déréglementation lui paraissait irréversible. Il a toutefois remarqué que celle-ci devait s'exercer dans le cadre d'une harmonisation concertée, citant les exemples du trafic transmanche ou de la liaison franco-italienne à grande vitesse Lyon-Milan.

Abordant ensuite la question de la concurrence entre les différents moyens de transport, le Président-Directeur Général de la SNCF a mis l'accent sur l'impossibilité financière d'assumer à terme une politique tous azimuts. Il a souligné qu'allait nécessairement se poser le problème du maintien de lignes rendues déficitaires par le développement de modes de transport alternatifs. Il a également indiqué que, dans cet esprit, la création de nouvelles Lignes à Grande Vitesse ne pouvait être envisagée sans qu'au préalable, leur financement complet n'ait été dégagé.

M. Jean Bergougnoux a en outre précisé qu'afin de valoriser au mieux les équipements de la SNCF, la société souhaitait opérer les investissements, relativement limités, nécessaires pour mettre ses infrastructures de télécommunication à la disposition de futurs opérateurs concur-

rents de France Télécom. Il a fait observer qu'en matière de transport routier, il n'existait aucun opérateur français susceptible de reprendre Calberson, filiale de la SNCF. Il a souligné qu'en cas de cession éventuelle de cette société par la SNCF, risquait de se poser en conséquence la question du passage de l'entreprise sous contrôle étranger.

S'agissant des relations de la SNCF avec les compagnies Air France et Air Inter, il a indiqué que celles-ci se situaient dans des contextes très différents. Il a ainsi mis l'accent sur le partenariat qui existait avec la première, en soulignant, à l'inverse, la concurrence directe qui caractérisait les relations avec la seconde. Il a toutefois ajouté que l'âpreté de celle-ci ne devait pas être exagérée, dans la mesure où elle ne s'exerce que sur une partie seulement de leurs activités respectives.

En ce qui concerne l'armement maritime, M. Jean Bergougnoux a indiqué que la Société nationale d'armement transmanche, dont la gestion était à la fois indépendante et prospère, notamment grâce au dynamisme du trafic transmanche, bénéficiait d'une situation de trésorerie flatteuse. Il a toutefois fait valoir que la volonté de désengagement de l'armateur suédois Stena imposait à l'entreprise de trouver rapidement un autre partenaire, notamment en raison des lacunes de son réseau de distribution au Royaume-Uni.

Après que le Président Pierre Méhaignerie eut rappelé que la Commission devait procéder, ce jour à 15 heures, à l'audition de M. Jean Arthuis, ministre de l'Economie, des Finances et du Plan, pour la présentation du Projet de Loi de Finances pour 1996, M. Jean Rodet s'est interrogé sur l'utilité d'une telle réunion alors même que le Premier Ministre allait présenter ce projet dès la fin de matinée aux seuls parlementaires de la majorité.

# L'analyse du conflit par la direction

## note confidentielle 12 janvier 1996 sur le conflit de décembre 1995

Vous trouverez ci-joint une note confidentielle émanant de la Direction des Ressources Humaines et de son observatoire à propos du conflit de 1995.

Quelques commentaires de notre part qui sont loin d'être exhaustifs. Ne pouvant nier ce que tout le monde a pu constater c'est-à-dire l'engagement massif des cheminots quel que soit le collègue, la sympathie des usagers, la forte participation aux manifestations mais aussi aux actions régionales, elle cherche à démontrer qu'à aucun moment sa responsabilité n'a été engagée ! Les arguments sont quelque peu surréalistes !

Le projet de contrat de plan n'est pas la préoccupation des grévistes...

Les discussions en catimini sur le sujet par quelques « initiés » et par conséquent l'absence totale de démocratie dans son élaboration : rien à voir !

La prestation du Président devant la Commission « Production » de l'Assemblée Nationale et ses prestations télévisuelles contradictoires, notamment sur la suppression de 6 000 km de lignes : un épiphénomène !

L'acharnement à maintenir coûte que coûte le projet de contrat de plan après 18 jours de grève : un entêtement salutaire !

Le rejet de la responsabilité du conflit sur le seul Gouvernement est particulièrement succulent.

Certes Juppé y avait mis du sien, chacun en convient, mais de là à se soustraire à la moindre analyse critique après un tel conflit frise la provocation ou l'incompétence !

Ajoutons des contorsions qui laissent rêveur quant à certaines conclusions sur la perception qu'auraient eue les cheminots après le conflit. Pour ne prendre qu'un exemple : la note souligne la participation exceptionnelle des cheminots toutes catégories confondues et quelques lignes plus loin nous apprenons qu'une grande amertume règne au sein de l'encadrement ! Il n'aurait notamment pas compris pourquoi le Gouvernement a lâché autant de choses, alors que nous commençons à enregistrer des signes de reprise. 60% d'agents de maîtrise et 31% de cadres dans l'action sont autant de signes évidents d'incompréhension ! S'en suivent quelques manœuvres classiques tendant à opposer les organisations syndicales et les cheminots entre eux alors qu'une des caractéristiques du conflit et sa force tient au fait qu'aucune manœuvre, et elles furent nombreuses, n'a réussi à diviser les cheminots et les organisations syndicales. Avec un tel observatoire social, nous pouvons être rassurés quant à la prise en compte des interrogations des cheminots !



~~CONFIDENTIEL~~

## NOTE DE CONJONCTURE DU MOIS DE DECEMBRE 1995

### ANALYSE DU CONFLIT

#### Historique

Le mouvement de grève que nous venons de vivre a démarré le 23 novembre 1995 à 20h00 et s'est achevé le 21 décembre dernier.

Initié par un mot d'ordre national des fédérations syndicales de fonctionnaires pour la journée du 24 novembre, le mouvement se poursuit chez les cheminots dès le lendemain sous couvert des préavis CFDT, FGAAC et FO; la CFDT ayant seule déposé un préavis à durée illimitée.

En ce qui concerne les motifs de revendications, la CGT, la FMC et la CFDT motivent leur préavis sur la sécurité sociale, les retraites et le contrat de plan, la CFTC, FO et la FGAAC motivent le leur sur la sécurité sociale et les retraites.

Si une opposition au projet du contrat de plan apparaît dans les premiers tracts, ce motif est rapidement évincé. Plus particulièrement pour les cheminots c'est le maintien du régime de retraite qui focalise les préoccupations et mobilise les agents dès les premiers jours du conflit. Le retrait du plan Juppé est rapidement mis en avant par les confédérations (surtout la CGT et FO) pour tenter de généraliser la grève.

Continuellement en tête des manifestations les cheminots sont rejoints par les entreprises publiques (RATP à partir du 27/11, EDF GDF le 29/11, La Poste et France Telecom le 01/12) et les administrations, lesquelles sont amplifiées par le flux des étudiants.

Il est à noter que tout au long du conflit les grévistes ont conservé la sympathie des usagers et des salariés mais qu'ils ont rencontré l'hostilité des PME PMI et des commerçants (opposition verbale seulement).

La participation aux manifestations n'a cessé de s'intensifier tout au long du mouvement avec comme leitmotiv le retrait du plan Juppé. D'environ 500000 personnes le 24/11, les manifestations du 12/12 atteignent 1 à 2 millions d'individus.

Parmi les facteurs ayant accentué les tensions et conduit à un renforcement des positions syndicales, on peut citer la fermeté du discours d'Alain Juppé dans l'affirmation des réformes annoncées (jusqu'au 10/12), le manque de cohérence des déclarations gouvernementales et l'échec des réunions au niveau de l'entreprise. En particulier, la troisième table ronde et le CCE sur le contrat de plan puis la communication sur le désendettement ne correspondent pas aux revendications du moment.

Quant aux déclarations non concordantes de AM Idrac et B Pons sur le régime des retraites elles ont alimenté la radicalisation des actions syndicales. Les rencontres dans le cadre de la mise en place d'une commission chargée d'étudier le dossier des retraites, présidée par M. Le Vert, ont échoué. De la même façon, la nomination le 07/12 d'un médiateur sur le contrat de plan n'aboutit pas, du fait de son rôle de communication et non pas de négociation.

C'est finalement la déclaration du premier Ministre le 10 décembre sur les ondes de France 2, confirmée par une lettre adressée aux O.S (reprise par Temps Réel n°150) par laquelle A. Juppé annonce le gel du contrat de plan et le maintien du régime de retraite qui nous permet d'enregistrer les premiers signes d'une reprise.

La lettre adressée par B Pons le 14/12 à chaque organisation syndicale cheminote conduit en fin de compte la CGT à publier un communiqué le soir même. Elle y fait état de sa satisfaction et de la «victoire»; sans l'écrire explicitement la CGT incite les agents à reprendre le travail.

La manifestation du 16 décembre peut alors être considérée comme un "baroud" d'honneur.

### Le conflit en quelques chiffres

Le dernier conflit qui puisse être comparé au conflit de nov./déc 1995 par la durée, remonte à 1986 (21 jours en 95 - 27 jours en 86). Il est cependant difficile de comparer finement les résultats de ces deux conflits parce qu'on ne dispose pas pour 1986 de données chiffrées suffisantes.

Néanmoins, il est possible d'analyser quelques éléments discriminants sur les résultats nationaux :

→ **en 1995** Actuellement les résultats fournis par 17 régions donnent un taux de participation global de 67% (dont 76% pour l'exécution, 60% pour la maîtrise, 31% pour les cadres, 91% pour les agents de conduite et 90% pour les agents de trains. 72% pour la participation au niveau des régions) qui occasionne la perte de 620269 journées, ce chiffre restant provisoire.

*Nous rappelons qu'un agent est décompté comme gréviste dès lors qu'il a cessé le travail dans le cadre d'une grève, quelle que soit la durée de cet arrêt.*

Ce résultat global est à rapprocher de la participation journalière que nous estimons se situer dans une fourchette de 45 à 55%, avec une pointe à 60% le 24/11.

→ **en 1986** Le taux de participation s'élève à 31% pour l'ensemble de la population, 90% pour les agents de conduite et 81% pour les agents de trains, 47,5% pour la participation au niveau des régions, avec une perte de 770 000 journées.

*Le taux de participation de 31% en 1986 ne peut être comparé au taux de 68% en 1995 car nous n'avons pas l'assurance que l'ensemble des journées de grève ait pu être décompté à l'époque.*

Le principal écart se situe sur le nombre de circulations assurées puisque contrairement à 1986, aucun train (à l'exception de quelques Eurostar) n'a circulé sur le réseau lors du dernier conflit bien que le pourcentage de grévistes ADC soit sensiblement identique.

Un autre élément de différence entre ces deux conflits est la participation au niveau régional. L'écart de participation entre le réseau Nord-Est et les autres réseaux qui était important en 1986 s'est considérablement réduit.

Compte tenu des informations à notre disposition, il est difficile de faire d'autres comparaisons quantitatives entre ces deux conflits.

Globalement sur ce dernier conflit on constate une forte participation au sein de chaque collège. Ce fort niveau de participation peut apparaître comme le point culminant de l'année 95 qui a connu deux conflits nationaux majeurs les 30/03 et 10/10.

Sur le plan régional, les plus fortes participations sont enregistrées sur les régions de Toulouse (84%), Rennes (84%), Montpellier (82%), Reims (82%) et Marseille (80%).

Le pourcentage de grévistes du collège cadre est plus élevé sur les régions de Toulouse (69%), Reims (62%) et Montpellier (53%), ainsi qu'au niveau du SES (51%) et des cadres traction (50%).

Par ailleurs, le pourcentage de grévistes du collège maîtrise est particulièrement élevé sur les régions de Toulouse (83%), Rennes (82%), Clermont-Ferrand (78%) et Montpellier (80%) ainsi qu'au SES (73%) et en ECT (82%).

Pour ce qui est du collège exécution les roulants en ECT (91%) ou en dépôts (94%) sont les plus nombreux à avoir cessé le travail, la participation des agents des CEX est la plus faible (70%). L'écart de participation en établissement varie de 70 à 94% selon le métier.

Ces résultats qui mettent en évidence de façon indéniable une forte participation, montrent également qu'une proportion non négligeable d'agents a continué à travailler, surtout dans les établissements employant du personnel sédentaire et tout particulièrement à l'exploitation. Les réactions du personnel semblent aujourd'hui mitigées car si certains parlent de victoire, d'autres sont plus réservés et une réflexion citée par un agent à la fin du conflit reflète cet état d'esprit : "nous avons seulement préservé ce qu'on a failli nous prendre" en parlant des retraites. Une catégorie assez silencieuse, probablement par crainte de représailles, n'a pas apprécié qu'aucun train ne puisse rouler pendant une période aussi longue suite à des blocages d'installations contrôlés par un nombre restreint de grévistes.

### La position des organisations syndicales.

Alors que l'initiative d'une grève à durée illimitée revient à la CFDT et dans une moindre mesure à FO et à la FGAAC, c'est la CGT qui a incontestablement pris l'initiative de la contestation. Son secrétaire général sur fond de 45ème congrès a renforcé l'image de la fédération auprès du personnel en utilisant d'ailleurs largement l'aspect médiatique et les écrits pédagogiques. La réactivité de cette organisation syndicale lui a souvent permis de devancer les réactions du personnel.

La position de la CFDT est plus ambiguë car elle a dû gérer les différences d'appréciation importantes entre le niveau confédéral et le niveau fédéral de la branche transports. Ceci explique l'absence d'une ligne de conduite claire, d'autant plus qu'en certains endroits les secteurs régionaux ne sont pas en accord avec la fédération.

A l'image de la situation qu'ont connue les PTT en 1988, nous pourrions assister à un fractionnement de cette organisation syndicale au bénéfice d'une organisation telle que SUD (syndicat unitaire démocratique) qui affiche une position résolument à gauche de la ligne confédérale.

La FMC a marqué plusieurs hésitations au cours de ce conflit à l'exemple d'un appel à la reprise du travail le 29/11 laissé à l'initiative de ses sections régionales. Finalement peu de sections ont appelé à la reprise et la FMC a appelé à nouveau à cesser le travail.

La FGAAC a adopté une position qui n'a pas varié sur l'ensemble du conflit. Peu focalisée sur le contrat de plan elle exigeait un engagement écrit sur le maintien en l'état des conditions de retraite des agents de conduite pour appeler à la reprise. Très peu d'écrits ont été diffusés par cette organisation et son attitude extrêmement catégorielle a posé quelques problèmes à certains représentants locaux lorsque ces derniers ont appelé seuls à la reprise du travail.

La CGC a adopté une position modérée de même que la CFTC surtout représentée dans l'est de la France si nous exceptons un écrit particulièrement vindicatif en milieu de conflit. FO dont le rapprochement confédéral avec la CGT paraît plus médiatique que réel n'a pas adopté au sein de l'entreprise une attitude dont nous puissions tirer des enseignements significatifs.

## LES PREMIERES SUITES DU CONFLIT

Depuis la fin du mouvement national nous avons enregistré le dépôt de 70 préavis de grève locaux dont seulement 16 ont été suivis pour une perte de 280 journées. La difficulté à remobiliser le personnel après un mouvement d'une telle ampleur explique en partie les faibles taux de participation. Sur ces 70 préavis, environ 70% revendiquent sous différentes formes le paiement des jours de grève (partiel et rarement intégral). L'aboutissement des négociations engagées par les régions et les établissements sur ce sujet expliquent également le faible suivi de ces préavis. Un calibrage plus précis des marges de manoeuvre laissées à l'initiative des régions à l'issue de la réunion «retenues de grève» du 19/12 leur aurait facilité le travail.

Une vingtaine de préavis sont motivés par les conséquences de l'application du paragraphe 4 de la lettre du ministre des transports adressée aux organisations syndicales le 14 décembre. Une bonne partie de ces revendications sont transposées localement pour s'opposer à toute modification d'organisation (emploi, revalorisations de postes, ...).

Une grande amertume règne au sein de l'encadrement qui ne comprend pas toujours pourquoi le gouvernement a "lâché" autant de choses alors que nous commençons à enregistrer des signes de reprise.

Beaucoup de chefs d'établissements se posent la question de savoir ce que seront leurs marges de manoeuvre dans les mois à venir. Ce qui leur semble encore plus incertain est la façon dont ils pourront gérer leur établissement après la période d'environ 4 mois consacrée à la réécriture du contrat de plan. La machine sera très difficile à relancer car les habitudes prises seront de toute évidence difficiles à changer.

L'opposition systématique des organisations syndicales se fait déjà sentir puisque nous enregistrons déjà début janvier des préavis locaux motivés entre autre par l'amélioration du climat social, l'emploi et les revalorisations de poste.

Par ailleurs le discours victorieux de la CGT est très difficile à vivre par l'encadrement. Nous pouvons parler en certains endroits d'euphorie et les réflexions vis à vis des cadres sont nombreuses. Les pressions sont très fortes en particulier vis à vis du paiement des jours de

grève comme nous l'avons signalé ci-dessus. L'inquiétude à ce sujet est réelle et beaucoup de chefs d'établissements s'interrogent sur la façon dont ils pourront gérer la situation du personnel non gréviste qui pense parfois que le règlement des conditions pécuniaires de sortie de conflit leur est défavorable. A cet égard, les discussions entre grévistes et non grévistes sont souvent âpres et donnent parfois lieu à des altercations. Il en est de même pour les relations entre la hiérarchie de proximité qui n'a pas cessé le travail et les agents des équipes qu'elle encadre.

Sans que nous puissions étayer avec certitude cette approche nous pouvons répertorier 3 grandes catégories au sein de la population des chefs d'établissements. Une première pense qu'après les moments difficiles qui nous connaissons actuellement, la situation se normalisera sur le plan des relations sociales que ce soit avec la hiérarchie, le personnel ou les organisations syndicales. Une deuxième catégorie est dans l'expectative et attend les décisions à venir sur l'avenir de l'entreprise. Une troisième catégorie qui comporte une bonne partie des dirigeants ayant vécu des instants d'une rare tension sont très pessimistes et imaginent mal comment nous pourrions sortir de cette situation délicate.

Si les 2 premières catégories comportent essentiellement des établissements où les relations entre OS, grévistes et dirigeants sont restées correctes voire courtoises pendant le conflit, il n'en est pas de même pour la troisième catégorie. Il s'agit de sites dont la plupart sont situés dans le sud de la France mais d'autres régions sont concernées. Les relations se sont tendues à l'extrême atteignant la limite de l'agression physique. Le calme qui règne en apparence aujourd'hui est souvent qualifié de précaire.

## PERSPECTIVES

Les conditions de sortie du mouvement que nous venons de connaître laissent planer beaucoup d'incertitudes pour l'avenir. Ce conflit qui a d'une certaine façon drainé la sympathie des salariés du secteur privé illustre le malaise social qui règne dans notre pays. En ce qui concerne les cheminots le retrait du projet de réforme des régimes spéciaux de retraite a apaisé les inquiétudes nées de l'annonce faite par le gouvernement sur cette question quelques semaines auparavant. Sur le contrat de plan, il est difficile de mesurer l'impact exact sur le personnel de sa rediscussion complète car cette préoccupation n'a pas constitué le véritable motif déclencheur du conflit majeur que nous avons vécu.

Si nous nous en référons à un sondage réalisé par l'association nationale des dirigeants et cadres de la fonction personnel (ANDCP), seuls 32% des directeurs des ressources humaines interrogés prévoient un climat calme pour 1996 contre 43% l'année dernière alors que 27% prévoient un climat tendu contre 19% fin 1994. Selon ce même sondage les possibilités de déception subsistent et peuvent donner lieu à des conflits localisés parfois violents. Une généralisation semble peu probable à l'image du conflit qui vient d'avoir lieu car le corps social semble trop fragmenté. Par ailleurs, la situation personnelle des salariés du privé ainsi que celle de leur entreprise ne leur donnent pas les moyens réels pour s'engager dans une grève.

Dans ce contexte social tourmenté l'approche des élections professionnelles dont le premier tour est fixé au 28 mars prochain attisera les surenchères entre organisations syndicales. La CGT, forte du crédit qu'elle s'est constitué au cours du conflit de fin d'année, cherchera à maintenir son avantage pour conforter encore sa position prédominante dans l'entreprise.

La CFDT se trouve dans une position beaucoup plus délicate. Le refus par Mme Nicole Notat de tenir un congrès extraordinaire demandé par la fédération générale des transports

et de l'équipement n'améliorera pas des relations pour le moins tendues. Certaines informations indiquent que des représentants CFDT de la SNCF refuseraient de se présenter aux prochaines élections sous l'étiquette CFDT si Mme Notat est toujours secrétaire.

Le maintien de la rigueur salariale par Matignon et l'approche des élections professionnelles sont évidemment propices à une relance des revendications. Le changement de service de fin janvier bien que plus réduit que les changements d'été ou d'hiver (mai et septembre) pourra également focaliser certains établissements traction ou les organisations syndicales s'appuieront sur la lettre de directives du ministère pour exiger un statu-quo complet.

Nous citerons également les ECT où les organisations syndicales fortes de la participation élevée des agents de trains maintiennent localement la pression en revendiquant à nouveau des thèmes identifiés avant la grève (effectifs, déroulement de carrière, conditions de travail, rémunération). Les conditions de travail à travers des demandes d'amélioration de la réglementation du travail et le déroulement de carrière en cherchant à obtenir des mesures catégorielles pour les prochaines notations pourraient constituer des revendications fortes.

Les mois qui viennent nous donneront l'occasion de travailler sur le dialogue social dont l'image est sortie quelque peu ternie du conflit. Les déclarations gouvernementales peu élogieuses sur ce sujet ont marqué aussi bien l'esprit du personnel, de la hiérarchie que celui des organisations syndicales. La mesure qui vient d'être prise concernant la mise en place d'un «faciliteur» dans chaque établissement est diversement appréciée par les responsables. Cette mesure est ressentie parfois comme redondante par rapport à la dynamique de mise en place des nouveaux pôles dont celui des ressources humaines. Néanmoins chacun s'accorde pour placer cette mission de dialogue, si ce n'est déjà fait, au coeur de ses préoccupations.

Paris, le 12 janvier 1996



Cheminots de Mantes-La-Jolie dans la manifestation parisienne du 16 décembre 1995. DR



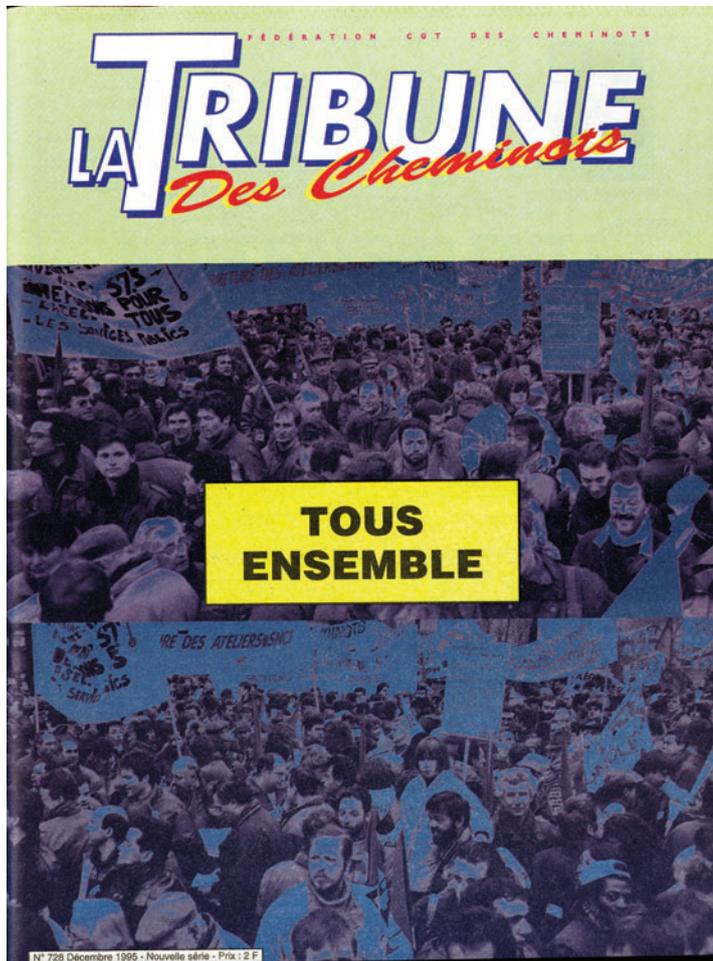
# Deux témoignages régionaux



En AG, les cheminots du Havre votent la reconduction de la grève, novembre-décembre 1995. DR

# Le vécu de la grève au secteur de Rouen

**1995 : « chemin de faire » Normand...**



La Tribune des cheminots, n°728, décembre 1995.

## L'esprit viking...

Le mouvement social de novembre et décembre 1995 en Normandie ne déroge guère à celui observé sur l'ensemble de nos régions et Secteurs fédéraux. Pas même la météo.

Comme partout ailleurs, il fait froid, très froid dans nos cinq départements lors de ces trois semaines à occuper nuits et jours ateliers, dépôts et triages, à battre quotidiennement le pavé des villes, à souffler sur ses doigts aux portes des entreprises pour tendre sans trembler le tract appelant au « Tous ensemble ! » Et pourtant, nos braseros rougeoyants alimentés par des « razzias » mémorables où l'on dénombre de nombreuses victimes parmi les planchers de wa-

gons restent le plus souvent cantonnés au rôle de chauffages d'appoint.

Un feu intérieur habite les cheminots et rien ne peut rivaliser avec l'intensité de cette chaleur et l'enthousiasme confiant de tous ceux, à leurs côtés, engagés dans cette lutte souhaitée.

D'aucuns, dans ces troupes, y voient la renaissance conquérante de l'esprit Viking.

## Légitime défense...

En vérité, ils sont davantage les agressés que les agresseurs et l'agression dure déjà depuis longtemps, trop longtemps ! Elle va jusqu'à toucher leurs propres enfants. La direction de TF1 ne s'y trompe pas et envoie dès le 24 novembre, premier jour de l'action, une équipe de journalistes à Rouen. Elle entend faire le lien avec la fronde estudiantine qui a précédé en octobre dans cette même ville sur son campus universitaire. Mais le contentieux remonte à plus loin encore.

Dès le début des années 1990, le modèle des services publics « à la française » se heurte à celui de l'ouverture à la concurrence des tenants du libéralisme de l'Union Européenne. Une directive impose la séparation comptable entre la gestion des infrastructures ferroviaires et leur exploitation. Contre son application, les cheminots inaugurent la première « euro grève », le 27 octobre 1992.

D'autres actions et débrayages aux plans local et national sur fond de traité européen de Maastricht suivent. Au fil des ans, leur fréquence s'accélère et nombre de militants de la CGT normands comptent dans les vingt-quatre mois qui précèdent cet automne de la colère plus de 14 journées d'action ; essentiellement des grèves de 24 heures. Beaucoup les rajoutent au compteur des 25 de l'automne 95.

En attestent les coups de semonce des 10 et 25 octobre, l'exaspération est bien réelle ! Aussi, l'appel à la grève générale unitaire lancé par le Conseil National de notre Fédération pour ce dernier vendredi du mois de novembre, exhortant par la même occasion à la tenue d'assemblées générales pour décider de ses suites, met un coup fatal à l'indécision légendaire et caricaturale qui nous colle à la peau.

## L'information en butte aux moyens techniques...

Cet appel est attendu, par conséquent entendu ! Il ne subit ni hésitation ni retard dans sa ventilation. Téléphones, fax, tournées militantes, tracts et prises de parole à l'appui, pour outils et moyens à portée de nos militants, sont mis à contribution pendant les huit jours qui précèdent l'ouverture de cette action.

Ces mêmes fax, à rouleaux, qui cracheront de façon impressionnante tout au long du conflit, des mètres et des mètres bout à bout de communiqués et autres tracts. Celui en place au 5 de la rue de Buddicum à Sotteville, siège de notre Secteur fédéral CGT, se révèle un vrai casse-tête pour ses responsables. C'est ici que sont réceptionnées les informations transmises par la Fédération, à charge pour lui d'en prendre le relais et de les ventiler à son tour dans la foulée à ses 26 syndicats. Le tout, en sachant que tous n'en sont pas équipés, mais qu'ils doivent pour autant être coûte que coûte tenus informés.

Reste que cette transmission traditionnelle de l'information syndicale du national au régional, puis du régional au local ne suffit plus dans un tel conflit. Comme dans toute communication, il y a toujours un émetteur et un récepteur, mais dans ce cas précis, les récepteurs revendiquent d'émettre aussi.

Ceux, qui amusés à cette adresse par la profusion des jurons accompagnant le plus souvent ces tracasseries permanentes de réceptions et d'émissions avec les outils à disposition, n'ont donc pas été surpris par le premier engagement politique pris par la nouvelle direction du Secteur, lors de la sa conférence des 25 et 26 janvier 1996, à savoir : un nouveau fax de dernière génération pour le secteur, et un programme d'équipement de moyens de communication fiables et rapides pour tous ses syndicats ! Une chose est certaine, si, dans les années à suivre, la technique en la matière n'avait pas explosé, c'est en ces lieux qu'auraient été inventés : courriels informatiques et autres textos !

## Pertinence du fait syndical et force de l'unité d'action...

La grève démarrant la veille d'un week-end, les sédentaires restent attentifs aux décisions prises par les roulants et par ceux en services postés le samedi et le dimanche. La suite est connue,

dès le lundi plus un train ne circule et ce pendant trois semaines ; conséquence imparable de 80 % de grévistes en moyenne, toutes catégories confondues, tout au long du conflit !

Ceux qui voyaient les syndicats moribonds en sont pour leurs frais. Leur dépit est profond quand ils constatent que les usagers, privés de rail, pactisent avec les grévistes.

L'argument de la spontanéité de cette lutte en dehors des syndicats est battu en brèche par la pertinence du fait syndical et de l'unité d'action. La première est enfin perçue, et la seconde s'impose finalement à tous avec à la clef : la reconnaissance de l'engagement des militants CGT pour arriver à ce résultat.

Même les plus fatalistes et résignés parmi les cheminots se mettent à leur tour à résister. Cette inversion des comportements étonne plus d'un militant. D'aucuns parlent de situation magique. D'autant que beaucoup d'entre eux, pour la plupart non-syndiqués, investissent le champ interprofessionnel. Dès lors, il faut des tracts, beaucoup de tracts. Les machines à imprimer ne chôment pas. Leur utilisation se heurte aux mêmes contraintes et a recours au même savoir-faire d'une imprimerie. Les photocopieurs atteignent vite leurs limites dans la reproduction en masse et les dupli-copieurs n'existent pas encore. L'encre macule bien des mains et chemises de ceux, qui, pour la circonstance, s'improvisent en apprentis Gutenberg.

C'est sur ce fond sonore de ces tirages quotidiens qui rythment la vie de nos syndicats, que se tiennent diverses réunions et commissions exécutives. Il n'est pas rare au sein de celles-ci, pointant la progression après chaque manifestation de ce qu'il est convenu d'appeler le « Juppéthon », que soit saluée la bonne idée qu'a eu le Premier Ministre Juppé de faire coïncider son plan de rigueur axé sur la Sécurité sociale et les retraites des fonctionnaires et des salariés des entreprises publiques avec le nouveau contrat de plan pour la SNCF, de son Président au nœud papillon, Bergognoux. Et chacun de nos militants d'espérer la revanche offerte à tous ceux du secteur privé, de revenir sur la réforme Balladur des retraites intervenue deux ans plus tôt contre eux. Occasion aussi de reparler de la fracture sociale, thème cher au candidat Chirac, élu six mois avant à la Présidence de la République. Dans ce contexte, il y a peu de répit pour les responsables de la CGT qui doivent répondre à de

multiples sollicitations. Les retraités ont toutefois le bon réflexe de veiller à la reconstitution de la force militante de ces camarades et de veiller à l'intendance.

### La mémoire des luttes d'hier, au service de l'action en cours...

Occasion d'évoquer les tas de pluches des « patates » de la lutte de l'été 1953 contre les décrets-lois de Joseph Laniel. Issu d'une lignée d'industriels normands, ce député du Calvados exerce les fonctions de Président du Conseil sur fond de guerre d'Indochine en cet été 53 et est doté à cet effet de pouvoirs spéciaux. Autant dire qu'il n'est pas apprécié du tout de ce côté de la barricade. En outre, son offensive législative porte déjà sur la suppression massive d'emplois et le recul de l'âge de la retraite des fonctionnaires et des salariés des services publics et parapublics.

Les aînés revivent ainsi à haute voix leur mois d'août de mobilisation et au final leur capacité d'avoir fait plier un pouvoir ultra réactionnaire en sauvegardant leur régime de retraite et leurs facilités de circulation, augmentation de 15% des bas salaires compris. Dans cette évocation, c'est à celui qui surenchérit le mieux dans les comparaisons sur l'ampleur des cortèges de manifestants, le nombre de grévistes et de jours de grève, les coups de force, les gestes de solidarité, ... Autant d'éléments qui font ressurgir également mai 1968 et son printemps de révoltes. Eté 53, printemps 68, ... et d'asséner dans la bonne humeur qu'il aurait été plus avisé, vis-à-vis des réserves issues de la production de nos alambics, de démarrer cette action de l'automne 95 au soir



Prise de parole de Sylvain Brière dans la fosse du pont transbordeur du dépôt de Sotteville. DR

du 31 mai, au retour de la manifestation nationale à Paris.

En vérité, ils sont impressionnés et les jeunes pas peu fiers d'y être arrivés.

### 1986, encore dans toutes les têtes...

Dans cette évocation des mobilisations passées, celle de l'hiver 1986 est également abordée, mais avec précaution. Elle a provoqué d'âpres débats et de forts clivages entre les militants des différentes organisations syndicales. Peu de ces derniers se risquent à mettre à mal la fraternité des relations et échanges retrouvés. Les cheminots y veillent tout particulièrement.

« La cote 135 » refait toutefois surface, nom de l'amicale des agents de conduite du dépôt de Sotteville, née de ce conflit. Un piquet de grève prend donc place aux abords des voies principales sur l'axe Paris – Le Havre, au point kilométrique 135, à proximité immédiate du tunnel St-Catherine peu avant la gare de Rouen. L'endroit est stratégique. Il a le mérite de surplomber l'accès routier de l'entrée d'une grande zone industrielle et portuaire. Outre de devenir avec la fosse du pont transbordeur du dépôt, des lieux de rendez-vous pour des meetings improvisés, prisés des cheminots et par d'autres salariés engagés dans l'action de façon continue ou par intermittence, il symbolise à la vue de nombreux travailleurs de l'agglomération rouennaise la détermination des cheminots.

Pour la CGT, l'intérêt de ce campement, alors que la grève est totale, fait un temps débat. Elle est par ailleurs préoccupée par la sécurité du site. La complète paralysie des circulations et l'installation d'une ligne téléphonique sur les lieux en un temps record par les camarades des télécoms pour se protéger de possibles agressions extérieures balayent très vite ces réticences initiales. Dans la foulée, des prêts de matériels des communes PCF voisines fournissent les éléments de confort appréciés en pareille situation et ancrent l'idée, dès le départ, que les cheminots s'installent dans la durée. Rien n'est laissé au hasard, pas même la mise en place et la décoration d'un superbe sapin de Noël.

Ce dernier aspect et bien d'autres encore renforcent la perception d'un mouvement très organisé par ceux qui le mènent et le suivent. Les responsables syndicaux locaux informent chaque jour des agissements de leur fédération syndicale

respective tant envers la direction de l'entreprise que du gouvernement. En outre, à ce niveau national, la CGT impulse une réelle pratique démocratique dans la conduite du mouvement en associant les cheminots à sa propre réflexion sur la manière de s'opposer au mieux aux attaques qui leur sont faites. Cela rend les cheminots attentifs aux propositions des syndicats. Enfin, à l'appui de cette démarche, les militants de la CGT veillent à ce que ce soit les grévistes et eux seuls, réunis quotidiennement en assemblées générales dans chacun de leur service, qui décident des formes et de la poursuite ou non de la grève.

L'esquisse du tracé que nous souhaitions en 86 pour la conduite des luttes, prend pleinement ses traits neuf ans plus tard. C'en est fini des joutes oratoires sur le bien-fondé ou non de coordinations nationales ou autres Comités de grève !

Ces confrontations entre militants ont été redoutables par endroit sur notre région pendant la grève de 86, singulièrement chez les roulants. Volonté de plus de démocratie directe, conséquence de trois ans d'affrontements et de recours juridiques quant au nombre et prérogatives des Comités d'établissements, les interrogations sont multiples. Une chose est sûre, l'absence de consensus syndical quant à ces nouveaux droits accompagnant la mutation de la SNCF en Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial, le 1<sup>er</sup> janvier 1983, avait laissé des traces.

Des camarades espéraient ainsi contrer les capitulations réformistes à venir, d'autres, simplement porter des coups à la suprématie de la CGT. Un temps soupçonné d'avoir été décidé dans cette intention, le Comité d'organisation unitaire de la grève de 95 sur l'agglomération de Rouen s'affranchit au fil de ses réunions de cette suspicion. A l'exception de la FGAAC, de la FMC et de la CGC, qui refusent d'y participer, l'ensemble des syndicats y est représenté. Ils y sont même membres de droit. Il ne peut donc y avoir dilution des différentes « identités syndicales ». De plus, il se cantonne aux modalités pratiques et se révèle utile pour coordonner et concrétiser les différentes actions décidées dans les assemblées générales. En définitive, la CGT y veille tout particulièrement, loin de décider à leur place, il conforte au contraire l'idée que tout dépend des décisions arrêtées démocratiquement à ce niveau de proximité. Il est par ailleurs précieux dans l'élaboration du dispositif de répartition de la solidarité financière.

Précisons encore, afin de bien comprendre cette corrélation entre 1986 et 1995 sur ce site, qu'une des plus longues luttes de l'histoire des cheminots, celle de 42 jours des agents du Service Intérieur du dépôt de Sotteville (du 7 octobre au 12 décembre), avait précédé l'action nationale de 86. En outre, si le retrait acté du projet de nouvelle grille salariale avait fait l'unanimité chez les grévistes, les mesures d'augmentation de salaires, de déroulement de carrière et de conditions de travail étaient jugées, au final, bien minces par eux. Leur amertume était d'autant plus grande qu'ils s'étaient convaincus qu'en agissant pendant les fêtes de fin d'année, ils gagneraient sur toute la ligne. Pour accentuer le tout, c'est quand la reprise est effective, que tombe l'annonce des plus hautes sanctions pour trois militants de la CGT, remiseurs dégareurs au Service Intérieur et un de l'atelier du matériel de Quatre Mares.

### Rumeur de scission et de possible huitième organisation syndicale...

Et pour être complet, la Normandie est proche de la région parisienne. Les roulants haut-normands côtoient quotidiennement leurs collègues de Paris-Saint-Lazare et de Paris-Sud-Est. Sur ces deux régions, les militants cédétistes sont tout particulièrement impliqués dans la contestation de l'orientation de leur confédération.

L'arrivée en 1992 de Nicole Notat à sa direction renforce cette fronde interne. Au congrès national de la CFDT à Montpellier en mars 1995, la confiance en la direction sortante n'est accordée qu'à une très courte majorité. Un collectif au sein de la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement CFDT, où sont organisés les cheminots de cette organisation syndicale, baptisé « Tous ensemble », se structure. Il ne fait toutefois pas l'unanimité et un nouveau sigle voit le jour à Paris-Sud-Est et à Paris-St-Lazare : « CFDT en lutte ».

Se singularisant de leurs camarades cédétistes bas-normands, il est très vite adopté en Haute-Normandie. L'opposition à la ligne confédérale issue de ses rangs s'accroissant, des rumeurs se font toutefois de plus en plus persistantes sur une désaffiliation possible de leur part de la CFDT. Nous sommes à quelques semaines du mouvement de 95.



Cheminots du SERNAM, cours Clemenceau à Rouen, novembre-décembre 1995. DR

### Les sifflets de la colère...

Les torches à flammes rouges des cheminots ouvrent les cortèges des manifestants à Argentan, Caen, Granville, Le Havre, Fécamp, Dieppe, Vernon, Evreux et Rouen,... Dans cette dernière ville, ces manifestations marquent toutes un temps d'arrêt au-dessus de la Seine sur le pont Corneille à 11h30 précises. Enseignants, salariés du public, du privé, retraités, privés d'emploi, étudiants et lycéens font silence afin de percevoir le « cri » émis par les sifflets d'une centaine de locomotives stationnées à Sotteville. C'est le leur, celui qu'ils se sont appropriés !

Depuis le premier jour, ces sifflets sont actionnés par les cheminots. Imaginez l'inquiétude de l'encadrement de cet établissement observant la sortie précipitée de leur assemblée générale, ce 24 novembre, de près de 250 conducteurs pour investir chacun une machine. Ces derniers commandent tous dans la foulée la levée des pantographes et, sans préchauffage, démarrent tous les moteurs des engins moteurs diesel ou autres automoteurs stationnés sur le site. S'ensuit, dixit le cameraman de TF1 : « un nuage de fumée dantesque s'élevant au-dessus d'une forêt de pantographes ». Puis dix minutes d'attente, dans une tension extrême, sont nécessaires, et sur un ordre unique, via la radio sol train, toutes hurlent ensemble à l'unisson. Les sirènes de la police, qui se joignent ce matin à ce concert, ont beau s'époumoner, elles ne rivalisent pas. Par contre, les capteurs hautes fréquences installés sur les immeubles à proximité de ce dépôt ont tous sauté. Effet de surprise garanti, sachant que

le calme revenu de manière tout aussi coordonnée, stupéfait et impressionne tout autant. Cette modalité n'est pas anodine. Pendant la deuxième guerre mondiale, quand l'un des leurs était passé par les armes pour acte de résistance, de tels gestes avaient lieu en ces murs, au risque d'accroître le nombre de ceux mis face au peloton d'exécution. Par conséquent, cette idée empreinte d'histoire et de respect s'est imposée à tous spontanément. Fleurir les monuments aux morts à chaque départ en retraite garde intacts les bons réflexes. Autre détail significatif : 11h30, c'est l'heure où les gosses sortent des écoles !

En plus de mettre la peur au ventre des plus zélés de ces dirigeants locaux, cet acte se révèle majeur par la suite dans la maintenance et la préservation de l'outil de travail. Mais ce n'est pas son seul intérêt : sa continuité responsabilise et implique aussi les retraités.

C'est ainsi que les plus âgés, en le relayant, peuvent dépasser leur frustration de ne pouvoir participer à toutes les manifestations. Ce n'est toutefois pas de tout repos. « Système D » pour éviter tout couac, et papier dans l'Humanité pour partition, d'autres pupitres ont renforcé leur écho dans bien des régions. De fait, leur mandat pleinement respecté, est encore salué en nos rangs aujourd'hui !

D'autres actions comme la pose de voies en centre-ville, le blocage d'axes routiers, la découpe de coupons de rails pour le Téléthon, l'accueil et aides fournis à des sans domicile fixe, des invitations musclées aux sièges de banques, de conseils municipaux, des préfectures et sous-préfectures, de permanences de députés,... nécessiteraient des pages entières pour les relater toutes. Avec les arbres de Noël programmés, la culture n'est pas non plus en reste. Concerts et bals ponctuent la première semaine. La seconde voit à Oissel la représentation d'une pièce de théâtre au titre évocateur et plébiscité par les grévistes : La mort du patron. Tout un programme voté à main levée et à l'unanimité !

Des plages de sable de la Basse-Normandie à celles de galets de la Haute, en passant par les terres de la pointe du Cotentin, de la plaine d'Argentan, des prairies des pays d'Auge ou de Caux,... chacun y a été de sa touche personnelle et culturelle dans l'animation de cette mobilisation. Mais, si puissante et généreuse qu'elle est, celle-ci se heurte néanmoins aux difficultés à élargir et à reconduire les arrêts de travail dans le privé.

## Toujours en quête du : « Tous ensemble »...

D'aucuns médias parlent de « grève par procuration » confiée aux cheminots devenus « locomotives de la lutte ». Méfiants, même si cela les flatte, les cheminots normands se doutent que ces termes participent d'une manœuvre consistant à ancrer l'idée, que seule leur corporation lutte et peut encore agir, ce qui n'est pas sans impact chez leurs camarades de l'interpro. Nos syndicats, nos unions locales et départementales ont beau faire, le mal est fait, et pour longtemps !

Pourtant, même avec ses limites et insuffisances, cette lutte l'atteste, l'argument est mensonger et fallacieux. Il n'est d'ailleurs pas étranger au décalage observé dans la reprise du travail en Normandie, qui ne s'amorce que dans la soirée du lundi 18 décembre, et encore, pas partout ! Reste d'anarcho-syndicalisme, impact de l'ampleur de la dernière des manifestations interprofessionnelles du samedi, négociations sur le non décompte des jours de repos dans cette période de cessation concertée du travail, surdité chronique au conseil du Camarade Maurice Thorez ? La question reste posée.

Certes, plus belle eut été la victoire si elle n'avait pas conduit des militants de la CFDT, en février 96, à créer Sud Rail, huitième organisation syndicale à la SNCF. Cette arrivée constitue une réelle déception et un véritable paradoxe avec ce que nous avons vécu ensemble pendant plus de trois semaines. Mais surtout après que nous les ayons assurés, garanties données pour les élections des délégués du personnel et du Comité d'établissement régional du 28 mars 1996, de leur offrir toute leur place au sein de la CGT.

D'aucuns parmi tous les cheminots l'ont compris et se sont syndiqués en masse à la CGT. Leurs bulletins de vote n'ont pas fait défaut aux scrutins professionnels de mars. D'autres ont repris le cours des choses, presque comme avant. Le retrait total du plan Juppé, n'a pu être offert à tous au pied du sapin. Il s'en est fallu de peu, et c'est sans doute pourquoi, comme pour cette mobilisation et depuis celle-ci, en attestent les luttes de 2003, 2010, 2014, les cheminots normands ne décident jamais à mettre fin à leurs grèves ; toujours en quête du « Tous ensemble ! » et toujours dans l'attente du jour où il se concrétisera, ils ne font que les suspendre...

Sylvain Brière



Extrait d'un dessin de presse, 21 décembre 1995. DR

# Le vécu de la grève au secteur de Marseille



34 ° congrès de la fédération du 24 au 28 novembre 1986 à Marseille

## En terre de résistance, de nouvelles voies ont été inventées

La grève de l'automne 1995 n'est pas venue comme un orage soudain dans un ciel serein. Plusieurs actions de grève avaient émaillé les mois précédents.

C'est par un mouvement long, puissant et d'une grande maturité que les cheminots ont répliqué à la réforme Juppé, à la remise en cause de leur statut et au démantèlement du réseau national. Leur résistance a montré que rien n'était fatal et que l'histoire n'était pas écrite d'avance.

La grève de 95 a marqué un tournant dans la prise en compte des questions de transports alternatifs à la route, de déplacements, d'environnement et d'écologie. « Prise en compte » ne signifie pas réponses politiques en cohérence avec les besoins sociaux comme avec les défis auxquels nous étions et nous sommes encore confrontés. Toutefois, en se défendant face aux attaques, les cheminots ont, par le rapport de force instauré, joué le rôle d'accélérateur dans la prise de conscience d'un certain nombre d'enjeux d'intérêt général. Ce mouvement a été possible également grâce aux enseignements que la Fédération CGT des cheminots avait tirés du conflit qui avait bloqué le réseau national neuf années plus tôt entre le 19 décembre 1986 et le 14 janvier 1987.

## Les enseignements du mouvement de l'hiver 86/87

Le premier Congrès décentralisé de la Fédération CGT des cheminots venait de se terminer à Marseille en novembre 1986. Une année également riche en actions de grève. Le secteur de Marseille héritait du télécopieur qui avait servi au Congrès. Une révolution informationnelle ; nous passions du télex au fax, juste avant que le minitel ne soit remplacé par internet. Cela pourrait sembler un détail technique mais cela témoigne de transformations décisives liées au rôle de l'information pour la démocratie et pour une action collective de qualité. Les premiers débrayages s'organisaient en région parisienne, contre les suppressions d'effectifs particulièrement. L'illusion était forte chez les cheminots, qu'une grève pendant les fêtes ferait lâcher plus facilement la direction sur les revendications maintes fois exprimées. Nous étions face à un ras-le-bol capté par des coordinations, ou des syndicats catégoriels, comme la FGAAC chez les agents de conduite. Je me souviendrai longtemps de cette nuit passée au dépôt Saint-Charles où, devant un panneau sur lequel le syndicat autonome affichait un catalogue de revendications en appelant à débrayer sans préavis. Nous tentions de convaincre les agents, y compris les syndiqués, que le moment des fêtes de fin d'année n'était pas propice à une paralysie du réseau. L'impopularité d'une telle grève ne convainquait pourtant pas des cheminots exaspérés. La colère a été plus forte que la raison. La grève débutait au dépôt Saint Charles le 19 décembre 1986 et allait entraîner d'autres sites dans le mouvement.

La démocratie syndicale et ouvrière menée de bout en bout pendant 24 jours, a permis de faire une expérience collective, dont il fallait tirer tous les enseignements. Lors de l'assemblée de reprise le 14 janvier, des syndiqués, des cheminots reconnaissaient la pertinence des appels à la prudence et à la prévention que la direction de la section syndicale CGT tentait de faire partager trois semaines plus tôt.

Une expérience démocratique collective qui nous a tous fait mûrir en matière de pratique syndicale et d'actions à mener pour créer des rapports de force plus larges, plus forts.

## Du jardin syndical au slogan « la SNCF appartient à la Nation » :

Débuta dès lors, une période de construction d'une démarche syndicale de la Fédération CGT des cheminots, qui visait à poursuivre et amplifier « la culture du jardin syndical », comme aimait à l'appeler Henri Krasucki, alors secrétaire général de la Confédération. Démarche qui se fixait pour objectif de construire des convergences indispensables avec les usagers et les populations.

Neuf années de résistance, de luttes, d'initiatives en tout genre, de rencontres, de formation, d'information. Les cheminots prenaient petit à petit la dimension du rôle, de la responsabilité et de la force du service public et, partant, de ceux qui l'animent et le mettent en œuvre.

Ils se rendaient surtout compte de l'efficacité des convergences usagers/cheminots. Les grèves étaient plus populaires, parfois même soutenues par des associations d'usagers qui reconnaissaient l'intérêt général dans les batailles menées par les cheminots pour des emplois supplémentaires. Des emplois pour les cheminots afin d'améliorer leurs conditions de travail et d'apporter des garanties pour la sécurité et la qualité du service rendu aux usagers.

Neuf années au cours desquelles nous avons travaillé simultanément un syndicalisme plus proche des préoccupations des cheminots et mieux en recherche de convergences interprofessionnelles. Il faut dire que dans la région les sujets ne manquaient pas : casse des services publics de l'hôpital, de la Poste, de l'énergie, du transport maritime en proie aux directives européennes, menaces sur l'industrie, particulièrement la navale, aux prises avec la volonté de fermer les chantiers de la Seyne et de la Ciotat, dégradation des conditions faites aux étudiants... Marseille et sa région était un laboratoire. Laboratoire de recompositions, laboratoire d'apprentissage d'une résistance moderne, catalysés par les débats politiques comme celui autour du Traité de Maastricht en 1992.

## CGT<sup>13</sup> UNE NOUVELLE FOIS LA CIOTAT A PARIS...!

La Ciotat, petit port sur la méditerranée, vous en avez certainement entendu parler ? La Ciotat, c'est aussi et surtout, un chantier de Construction Navale qui, depuis maintenant 45 mois, attend le feu vert du gouvernement et de l'Europe pour pouvoir redémarrer.

Depuis 45 mois d'occupation, nous avons connu un certain nombre d'avancées significatives. Il nous a fallu du temps et de la ténacité pour qu'enfin soit reconnu que le Domaine Public Maritime, lieu où se trouve le Chantier, soit propriété du Conseil Général des Bouches du Rhône. Du temps et de la ténacité, pour qu'enfin le gouvernement lève son obstruction concernant l'outillage, en le rétrocédant au Conseil Général. Du temps et de la ténacité pour faire démonstration que la construction navale connaissait un "boom" sur notre planète et qu'il serait injuste économiquement et socialement que notre pays ne joue pas à plein les capacités qu'il détient.

45 mois c'est parfois long, pénible, difficile et pourtant nous avons levé un certain nombre de butoirs, au point que plus personne de sérieux, de crédible, ne peut nier la réalité des faits, sans être totalement déconsidéré. C'est d'ailleurs la conjugaison : réalité des faits et amplification du rassemblement autour de La Ciotat, qui a obligé le 1er Ministre à déclarer qu'il était pour une réouverture du site, déclaration faite au cours de la campagne des Régionales.

**Depuis... Le repreneur est connu avec création de la société.**  
**Depuis... Les commandes existent avec plus particulièrement ce que l'on nomme les pétroliers écologiques, double fond et double coque.**  
**... On attend toujours le feu vert du gouvernement en se retrouvant bientôt en "fin de droits"**

Donc, nous sommes venus à PARIS pour demander notre dû. Toutes les conditions sont remplies. Qu'attend-on pour relancer le chantier et créer dans le temps 6.000 emplois dans un département qui en a sacrément besoin ?

Convenons ensemble qu'il est indécent de poursuivre une telle attitude de blocage. En nous excusant de nous répéter TOUT est prêt pour la réouverture :

**\* DOMAINE PUBLIC MARITIME : le site du Chantier,**  
**\* OUTILLAGE avec décision du Conseil Général d'accorder la concession de ce dernier,**  
**\* REPRENEUR,**  
**\* COMMANDES,**  
**\* POTENTIEL HUMAIN.**

Cela n'a que trop duré. Non seulement nous réclamons notre dû... mais les déclarations allant dans le sens de la relance de ce potentiel vital doivent se traduire par des actes

**C'est le sens de notre montée à PARIS.**

**Nous restons persuadés que, comme nous, vous pensez qu'il serait aberrant qu'une telle situation se perpétue.**

Pour le grand patronat et certains décideurs politiques européens, Provence-Alpes-Côte d'Azur devait devenir le « bronze-cul de l'Europe ».

C'était une période riche en débats politiques, sur l'austérité qui commençait à ronger les projets, sur les remises en cause de droits, de garanties, sur la résistance nécessaire à organiser.

Alors, finies la construction et la réparation navale, parce que c'est moins cher ailleurs ? Terminés les services publics, les biens publics, les biens communs, sous Père Bernard Tapie stigmatisant les salariés accrochés à leurs privilèges ou le retournement d'Yves Montand venant dans des shows télévisés donner des leçons de modernisme ?

Il fallait faire grandir l'individualisme, le gagnant, la concurrence, contre la solidarité, la coopération, le partage des richesses... Les comparaisons avec les pays étrangers allaient bon train. Nous coûtions cher et la compétitivité était déjà mise en avant pour inviter à faire de nécessaires sacrifices. En d'autres mots se serrer la ceinture pour sauver le pays, nos emplois. Un discours qui n'a pas pris une ride.

Aujourd'hui siégeant au titre du Conseil régional PACA, au Conseil d'administration de la Société d'économie mixte qui a été mise en place après toutes ces années de résistance avec comme piliers les collectivités locales, j'éprouve une certaine fierté d'avoir été solidaire de ces actions. Depuis, 500 emplois ont été créés avec un objectif de 1000 dans les mois à venir. Et La Ciotat est aujourd'hui, - parole d'armateurs - « un des deux plus performants chantiers de grande plaisance au monde avec Miami ». . . Merci les travailleurs, merci la CGT ! J'aime raconter cette histoire que certains se complaisent à faire oublier.

### Une autre construction européenne, celle de la coopération

Neuf années au cours desquelles nous avons travaillé avec les syndicats européens pour déboucher parfois sur des actions d'ampleur européenne, comme par exemple celles contre la directive 91 440 visant la libéralisation du rail, c'est-à-dire l'ouverture du réseau SNCF à la concurrence française et européenne. Cette directive prévoyait purement et simplement la vente des sillons les plus intéressants financièrement à des sociétés privées. Nous savons ce qu'il en est advenu chez nos voisins britanniques. Une casse superbement mise en image en 2002 par Ken Loach dans « The Navigators ».

### Mieux informer pour rassembler

Neuf années au cours desquelles nous avons travaillé en direction des médias. Mal à l'aise d'entendre lors de la grève de 86/87, le slogan « journalistes menteurs ! », nous ne pouvions rester en opposition avec les salariés de l'information.



Pose de voies, 1e décembre 1995. DR

Les cheminots exprimaient leur colère de voir et d'entendre à la télévision, à la radio, dans les journaux, des commentaires des rédactions à la botte de la pensée unique, contrairement à ce qu'ils vivaient et revendiquaient.

A Marseille nous avons pris l'initiative spectaculaire de déposer une portion de voie de chemin de fer sur la Canebière, une image qui a fait le tour de l'Europe via les journaux. Cet événement nous a peut-être ouvert les yeux sur l'impact des médias et l'époque nouvelle de la communication qu'il fallait mieux prendre en compte.

Grâce au fax, au téléphone portable, à la démocratisation d'Internet, nous développons les communiqués et les conférences de presse pour mieux donner à voir les situations, la politique de la direction SNCF et nos revendications.

Neuf années au cours desquelles nous avons travaillé en direction des jeunes, dont nous devons mieux prendre en compte les aspirations, les attentes mais aussi à qui nous devons transmettre une culture, une histoire, des valeurs, un esprit de résistance.

### Jacques Chirac, Président grâce à la « fracture sociale »

L'esprit rebelle grandissait, mais la conscience politique n'était pas à la hauteur. Au point de voir Jacques Chirac se faire élire Président de la République au printemps 1995, en dénonçant la « fracture sociale ». Dépités par deux septennats de François Mitterrand, les Français avaient choisi majoritairement l'alternance.

Les socialistes ne s'étaient pas remis de leur déculottée aux législatives de 1993. Pas de quoi dissiper le brouillage pour autant. Ainsi, lorsqu'en novembre 1995, Alain Juppé annonça sa réforme, Michel Rocard, Premier ministre de Mitterrand de 1988 à 1991 et initiateur de la CSG, trouva le financement de la réforme Juppé très injuste, mais lui reconnaissait « une parenté intellectuelle forte » avec ce qu'il avait proposé quelques années auparavant...

### ...la grève de l'hiver 95 comme un boomerang

La grève de 1995 intervint dans ce contexte politique ambivalent et rien ne prédisait un tel mouvement six mois après la présidentielle. Il faut dire que le Contrat de Plan Etat-SNCF était au cœur du conflit après des années de luttes. Les

Assises du rail ayant aidé à mettre en exergue les enjeux du démantèlement du réseau ferroviaire national, la remise en cause du régime spécial des cheminots annoncée dans la réforme Juppé a mis le feu aux poudres. Sur ce dernier sujet qui a trait au Statut des cheminots, personne ne pouvait imaginer un tel mouvement.

Certes nous travaillions à un travail de réappropriation par les agents actifs et retraités du contenu des droits en matière de retraite, de Caisse de prévoyance et de service médical (avec la double composante médecine de travail et médecine de soins). Réappropriation indispensable pour défendre un élément aussi fondamental du Statut. C'était d'ailleurs un des objectifs assignés par le Congrès de Tours de la Fédération en 1993.

Dans ce but, de 1993 à 1995, de multiples réunions ont été organisées dans les syndicats et les secteurs de toute la France. Je me souviens de ces tournées qui m'ont fait découvrir des villes, des gares, des régions et surtout cette grande famille cheminote, avec la même convivialité, la même fraternité où que l'on soit. Je ressentais une unité d'esprit et de résistance partout dans le pays.

Des assemblées étaient organisées pour valoriser toutes les dimensions du Statut, des droits, mais aussi pour rendre compte des réunions centrales organisées par la direction de l'Entreprise qui souhaitait clairement dissoudre le régime spécial des cheminots dans le régime général de Sécurité sociale.

### Un Conseil national responsable et en phase avec la colère des cheminots

Aussi, quand au premier jour du Conseil national (CN), le 15 novembre 1995, le Premier ministre Alain Juppé annonça son « Plan », avec l'instauration d'un régime universel d'assurance maladie et la réforme des régimes spéciaux de retraite, ce fut un coup de tonnerre. Le soir même le collectif « protection sociale » analysait le plan dit « Juppé » pour préparer un projet d'appel du Conseil national pour le lendemain.

La réflexion était tellement mûre, la colère si forte, que l'Appel a été approuvé à l'unanimité au point même que sur proposition de Bernard Thibault, le titre de l'« Appel à la grève générale et unitaire » a été décidé collectivement au cours du CN pour être en résonance avec la détermination des cheminots.



Manifestation des salariés de la Caisse de prévoyance et de retraite à Marseille, début 1995 DR

### Démocratie et unité d'action

Le mouvement de grève démarra le 24 novembre depuis des assemblées organisées dans les établissements avec une forte implication des militants de la CGT dans une démarche unitaire.

Reconduite chaque jour par des assemblées générales, précédées d'assemblées des syndiqués, la grève s'intensifiait chaque jour.

La direction semblait dépassée par l'ampleur du mouvement, et s'isolait de l'opinion publique du fait de la justesse des arguments développés par la Fédération et relayés par nos syndicats, qui trouvaient un profond écho dans la société.

Maturité, lucidité et détermination, tel était l'état d'esprit des cheminots dans les AG dès le premier jour.

Car dès le début, la grève fut massive. A l'appel de sept syndicats (CGT, CFDT, FO, CFTEC, CGC, FMC et FGAAC), les cheminots se mobilisaient à la fois contre le plan de mise en cause de la Sécurité sociale et contre le 3<sup>e</sup> Contrat de plan dont les grandes lignes préconisaient l'éclatement du service public, c'est-à-dire contre l'austérité : encore moins d'emplois, moins de salaires, des gares et des lignes menacées de fermeture, comme celles de Veynes/Briançon, Rognac/Aix, Miramas/L'Estaque...

Les cheminots invitaient fermement le gouvernement à revoir sa copie et décidaient la reconduction du mouvement.

Globalement les réactions étaient sans appel. 64 % des Français déclaraient le plan Juppé

injuste et les prélèvements insupportables. Ils étaient plus de 8 sur 10 à préférer un plan de relance assurant la croissance des recettes de la Sécurité sociale, au moment où cette dernière fêtait ses 50 ans. Le vendredi 24 novembre, plus de 50 000 salariés, chômeurs, retraités et étudiants arpentaient la cité phocéenne...Tous ensemble ! Une lutte plurielle mêlant les corporations, qui se conjuguaient au féminin ; on rencontrait des femmes en nombre dans les cortèges à Aix-en-Provence, Toulon, Nice ou Avignon. On parlait d'une grève historique, que les plus anciens comparaient à la grande grève de 1953 contre une réforme des régimes spéciaux décidée par le gouvernement Laniel. Même l'encadrement, plus nombreux que quarante ans auparavant, était touché par le malaise, avec 55% d'agents de maîtrise en grève et 35 % de cadres.

La direction de la SNCF demandait pourtant à ses cadres de se faire les relais des positions du président Bergougnoux qui leur intimait l'ordre de se soumettre ou de démissionner.

Pendant ce temps les membres du gouvernement se relayaient pour expliquer aux Français le bien fondé des réformes de la protection sociale, de la SNCF, d'EDF/GDF et la nécessité de faire passer les Français à la caisse.

En face, en convergence avec les cheminots, les salariés du privé, fonctionnaires, étudiants, enseignants, ou commerçants s'opposaient à cette politique, parce qu'ils savaient aussi ce qu'ils souhaitaient. Il apparaissait de plus en plus clair que l'argent existait pour augmenter les salaires, rénover et construire des universités, moderniser la sécurité sociale aller vers un meilleur remboursement des soins, assurer un emploi, un logement, le savoir et la culture, à tout le monde.

## Un choix de société

Nous étions loin d'une grève corporatiste. La dimension politique était présente dans les têtes. On assistait à un mouvement en profondeur où les Français voulaient intervenir dans les choix de société. Ces paroles libérées dans les assemblées, dans la rue, dans les rencontres, permettaient de multiplier les arguments pour plus de justice sociale.

Dans les difficultés financières de l'entreprise - 175 milliards de dette - les intérêts de l'emprunt dus aux banques s'élevaient à 18 milliards de francs. Galvanisés par la renégociation des intérêts d'emprunts pour Eurotunnel, les cheminots

se sentent légitimes de se battre pour réclamer que l'argent public serve plutôt à l'intérêt général qu'à la finance.

Nous ressentions un pays à la croisée des chemins, avec des revendications qui prenaient une acuité particulière dans une région aux traditions fortes de résistance et de luttes.

Si, au cours des premiers jours de grève, rien n'était encore joué, nous nous sentions portés par une volonté d'en découdre, après des années d'efforts consentis sans qu'il n'y ait eu aucune amélioration, pour mettre l'homme au centre du développement de la société et ainsi éviter le désastre si la France capitulait devant les marchés financiers qui guidaient les choix gouvernementaux.

## Stop aux efforts, sans retour !

Après deux Contrats de plan Etat/SNCF (1985/1989 et 1990/1994), 3 700 suppressions d'emplois avaient eu lieu chez les cheminots de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, soit 26 % des effectifs. En opposition aux politiques régressives, les syndicats de la Région multipliaient les exigences et travaillaient la pertinence de revendications offensives et crédibles comme celles d'embaucher, de rouvrir des gares et de moderniser un réseau ferré qui datait du 19<sup>e</sup> siècle. C'était aller à la rencontre des usagers qui réclamaient plus de trains et une meilleure qualité de service.

Ainsi, 300 embauches étaient réclamées à l'échelle de la Région pour rouvrir une soixantaine de gares, remettre en 3 x 8 le triage de Miramas, placer 70 cheminots de plus dans les trains et une trentaine à la surveillance générale. La fraude dans notre région coûtait à la SNCF 162 millions de francs par an, soit l'équivalent d'un mois et demi de recettes de l'entreprise.

Je me rappelle du vendredi 1<sup>er</sup> décembre, les rues de Marseille ne désemplissaient pas, et 10 000 chômeurs manifestaient au côté des cheminots. Ce fut le prélude de ce qui interviendrait un an plus tard : l'obtention par les chômeurs des Bouches-du-Rhône de la fameuse prime de fin d'année.

## Une lutte joyeuse, des idées plein la tête

Fumigènes, voies de chemin de fer improvisées au carrefour de la Porte d'Aix à Marseille, 3 000 cheminots rassemblés pour qu'une délégation soit reçue au Conseil régional pendant que 200 autres venus de Miramas et de Fos bloquent l'accès menant aux quais d'embarquement des conteneurs et à une plateforme en construction... Chaque jour voyait naître d'astucieuses initiatives publiques pour se faire entendre. Toujours dans le respect de l'outil de travail.

J'avais le sentiment que la conscience politique grandissait et tout était mis en œuvre pour empêcher un dévoiement du mouvement et conserver le caractère populaire et convergent de la grève.

## Quand les politiques sont interpellés

Nous décidions de rencontrer des élus de la République pour les mettre devant leurs responsabilités. Certains cheminots voyaient dans ces interpellations la recherche de soutien, voire la clé du conflit.

A droite, on serrait les rangs. Jean-Claude Gaudin, président du Conseil régional, exprimait sa solidarité au gouvernement. Au PS, l'ambiguïté demeurait. Je me souviens de cette rencontre avec un député socialiste, Marius Masse, bien embarrassé par la responsabilité que portaient les gouvernements de Mitterrand dans la casse de l'entreprise publique durant les années précédentes, tout cela au nom de la construction européenne et de la nécessaire recherche de compétitivité. Le PS bien qu'opposé au plan Juppé, qu'il qualifia d'injuste et d'inefficace, parlait tout de même de maîtrise des dépenses de santé et d'élargissement de la CSG.

Seuls les députés communistes, à l'instar de ceux rencontrés dans les Bouches-du-Rhône annonçaient leur disponibilité à déposer une motion de censure à l'Assemblée nationale. Quant au FN, par la voix du numéro 2, Bruno Mégret, ancien candidat à la mairie de Vitrolles, il déclarait qu'« il ne faut pas remettre d'argent dans un puits sans fond », mais au contraire « instaurer une véritable sélection... par le mérite ». Il fustigeait le « désordre qui s'installe ». Pour lui la vague de mécontentement qu'il ne pouvait nier n'était « que le produit mécanique de l'impuissance gouvernementale et de l'archaïsme des chefs



Manifestation à Marseille, novembre-décembre 1995. DR

syndicalistes qui défendent leurs privilèges ». Et le FN de réclamer l'instauration d'un service minimum dans les transports... Prémices d'une offensive reprise quelques années plus tard par un certain Nicolas Sarkozy.

## Soutien populaire

Bien que peu aidés par les journalistes dans la première moitié du conflit, les cheminots étaient largement soutenus par les usagers et citoyens. Je crois pouvoir le mettre sur le compte d'une communication forte, claire et cohérente de la Fédération, et des rencontres régulières provoquées durant des années. La population devait bien sentir qu'un élément fort de la Nation, son réseau ferroviaire et les personnels en charge de ce bien commun étaient gravement menacés par cette offensive libérale.

Les slogans comme « un cheminot sur quatre travaille pour les banques » donnaient bien à comprendre le démantèlement, organisé au profit d'une économie de plus en plus financiarisée.

Il fallait innover chaque jour pour expliquer les motifs de la grève qui paralysait le pays. Nous sentions chaque jour grandir l'envie de gagner. Une envie contagieuse jusque dans l'encadrement. Au point que lorsque la direction régionale s'est mise à organiser des assemblées pour convaincre les maîtrises et cadres, ces derniers, bien informés des enjeux, entraient dans le mouvement. Le rapport de force penchait de plus en plus en notre faveur lorsqu'au bout de deux semaines, les médias changèrent de tonalité, prenant parti pour les grévistes...

## Le 45<sup>e</sup> Congrès confédéral se tient à Montreuil du 3 au 8 décembre 1995



Siège de la Fédération RPR des Bouches-du-Rhône emmuré, 6 décembre 1995. DR

Un congrès en plein mouvement n'est pas banal. Ce fut une expérience intéressante bien que compliquée à gérer. Faisant partie de la délégation fédérale, je devais m'éloigner de Marseille et de la Région, pour passer 5 jours en « conclave » avec les aléas d'un déplacement en région parisienne...

Malgré des inégalités que je ne ressentais pas aussi fortement sur le terrain de ma Provence rebelle, le mouvement social s'étendait à l'ensemble du service public, pour préparer une journée d'action interprofessionnelle le 5 décembre. L'union patronale des Bouches du Rhône venait à la rescousse du gouvernement pour déclencher « l'opération grèves » visant à chiffrer le « coût » de la grève des cheminots. Alors que certains craignaient que le mouvement faiblisse au cours du week-end des 2 et 3 décembre, il s'était maintenu et même renforcé. La reconduction était votée avec plus de force encore.

Le 6 décembre, les cheminots de Marseille prirent la direction du siège de la Fédération RPR des Bouches du Rhône, ils en murèrent l'accès, tout en revendiquant un débat public sur le devenir de la SNCF, du Statut et de la protection sociale.

Le Ministre de la Ville, Jean-Claude Gaudin, et le député Renaud Muselier applaudirent et votèrent à Paris la confiance au gouvernement. Mais à Marseille, ils se déroberent à deux reprises devant les cheminots au Conseil régional et à la mairie. Ils étaient au pied du mur.

Au 15<sup>e</sup> jour de grève, face à l'arrogance d'Alain Juppé, le dialogue étant rompu, les cheminots analysaient leur propre mouvement : il s'agissait d'un niveau inégalé de compréhension dans une grève, et ils étaient prêts à la mener jusqu'au bout. Ils se sentaient confortés par des prises de position de plus en plus nombreuses. Tout le monde sortait de son mutisme, à l'image de l'écrivain et philosophe Régis Debray qui déclarait le 9 décembre : « Certains ont cru pouvoir parler d'un mouvement conservateur, de défense des privilèges, de refus rétrograde de la réforme. Voyons-y plutôt l'expression d'une profonde révolte contre l'inégalité, contre la précarité, contre l'abaissement du service public et contre la soumission du modèle républicain ».

Au dépôt Blancarde, le 10 décembre, les grévistes se rassemblèrent en famille pour une sardinaade. L'occasion de se retrouver, de faire le point et d'envisager la semaine qui arrivait avec une détermination intacte. Une manière de se retrouver en famille, alors que la grève était active et occupait les cheminots sur les piquets de grève. Une même envie de gagner et surtout de conclure avec des acquis.

Quelque peu déphasés par un mouvement encore au « zénith » en PACA, marqué par de fortes manifestations interprofessionnelles, nous ne prenions pas conscience immédiatement d'un mouvement qui « atterrissait » un peu partout en France. Je dois dire que le rôle de la Fédération a, là encore, été utile et efficace. Donner à voir la disparité du mouvement, tout en jouant son rôle de cohésion.

La connaissance fine de la diversité des situations, l'analyse du mouvement et du rapport des forces a permis de négocier au bon moment, de prendre ses responsabilités sans pour autant brusquer les choses, en laissant les syndicats prendre leurs propres initiatives avec les cheminots.

Les assemblées locales étaient encore fortes en nombre de participants et en détermination. Nous devions être en phase, tout en donnant à comprendre la réalité du mouvement dans le pays.

Je m'apercevais de l'appréciation très positive des cheminots quant à la négociation finale, pendant que des militants auraient voulu – tout à fait légitimement – poursuivre. Des cheminots parlaient d'« encadrer » chez eux l'accord concédé par le gouvernement, symbolisé par la lettre signée du ministre des transports Bernard Pons.

Quand après une assemblée de cinq cents cheminots très remontés au réfectoire de la Caisse de Prévoyance, je reçus un coup de fil de Claude Marache, alors secrétaire à l'organisation de la Fédération, m'annonçant que nous étions sur la fin du mouvement, j'ai réuni les secrétaires du secteur et des syndicats et c'était un peu « la soupe à la grimace ».

Il manquait un syndicat, celui de Nice. Je craignais la réaction de son secrétaire quant à l'objectif de négocier dans les établissements car au niveau national nous n'irions pas plus loin.

Quand je l'ai enfin joint par téléphone vers 2 heures du matin, quelle n'a pas été ma surprise d'entendre le secrétaire du syndicat de Nice me dire qu'il tenait les AG des établissements « à bout de bras » depuis 2 jours.

### Une rencontre avec la direction régionale pour ne pas complètement gâcher la fête

L'idée était de faire une grande fête en gare Saint-Charles en invitant via l'Union départementale CGT, les travailleurs de l'interpro, les associations, les usagers.

Aussi inventifs qu'au moment de déposer une voie sur la Canebière, nous envisagions l'entrée simultanée dans la gare en impasse d'un train de chaque nature, TGV, Corail, TER et Fret, auxquels nous aurions accroché des rubans tenus par des cheminots en liesse courant sur les quais.

Mais des chefs d'établissement à l'esprit aussi machiavélique que l'ancien PDG de Peugeot, qui expliquait que « même en cas de victoire, il faut laisser le sentiment aux travailleurs qu'ils ont perdu », se refusaient à négocier le cahier revendicatif local.

La négociation régionale finale fut une apothéose. Face à un directeur régional représentant l'obstination de la direction nationale, nous demandions l'ouverture de négociations locales. N'ayant plus grand-chose à concéder au plan régional, avec une autorité quelque peu émoussée, il céda.

Comment faire passer le message que nous pouvions encore obtenir quelques avancées, sans le dire dans un hall de gare plein à craquer où deux mille manifestants attendaient un discours clair et concret. M'appuyant sur les médias présents, devant qui je ne pouvais pas tout dire, ma conclusion fut d'appeler à aller « serrer le kiki » des chefs d'établissements, pour obtenir de quoi suspendre le mouvement la tête haute.

### Rien n'était plus comme avant

Pour moi, de ce formidable mouvement était née une idée qui ne s'arrêterait pas là, celle de lier les questions écologiques et environnementales. D'où la nécessité de privilégier le rail à la route, de développer les modes de transports alternatifs aux camions, cars et automobiles polluant et encombrant un territoire où les infrastructures étaient de plus en plus saturées.

Devenu responsable politique, j'ai eu la chance d'œuvrer à ces changements durant les années suivantes suite à la décentralisation des TER dans les régions : porter un formidable développement du train dans une région très en retard en matière d'infrastructures.

Le chemin est encore long pour que le libéralisme ne soit pas la fin de l'histoire. La suite dépendra de l'intervention des citoyens. Mais devant l'avenir, nous pouvons nous sentir forts de cette expérience ouvrière collective.

Jean-Marc Coppola



Une manifestation en musique à Lille à décembre 1995. DR



Restauration des cheminots du Havre, novembre-décembre 1995. DR

# Le regard personnel des trois secrétaires généraux en 2015



Manifestation parisienne le 16 décembre 1995. On reconnaît, entre autres, les secrétaires généraux des fédérations syndicales de cheminots Bernard Thibault (CGT), Bruno Dalberto (CFDT) et Paul Roche (FMC). DR

# Bruno Dalberto, secrétaire général de la CFDT cheminots en 1995



L'évocation du mouvement social de 1995 et de la grande grève des cheminots, éveille chez moi des sentiments des plus contradictoires : la fierté et la joie d'avoir participé à une bataille, gagnée – de surcroît ! - mais aussi la colère devant autant de divisions et de déchirures que provoqua l'attitude de la direction confédérale de la CFDT à l'époque des faits.

Lors du meeting de rentrée de la CFDT cheminot, le 14 septembre 95 je conclusais mon intervention en parodiant Winston Churchill : « la barre est haute, très haute ! Nous n'avons rien d'autre à vous offrir que du sang, de la peine, des larmes et de la sueur. Au bout, la victoire, aussi long et dur que soit le chemin qui nous y mènera ; car sans victoire, il n'y a pas de survie pour la Sncf, pour le service public ferroviaire, pour notre statut ».

Je m'étais trompé sur un point : il n'y eu ni sang ni larmes mais des braseros, un air de fête, les rues barrées des guirlandes de Noël, les fumigènes écarlates... tout juste une fatigue que l'on surmonte aisément.

**Fierté que de participer à une bataille exemplaire à la SNCF** où chaque cheminot a été individuellement acteur de ce mouvement collectif exemplaire, par le profond respect de la démocratie, par la détermination de ses acteurs, donnant une formidable leçon à la classe dirigeante en lui signifiant que l'on ne peut impunément saborder le service public, casser les entreprises performantes et vouloir enterrer les droits et statuts des salariés.

**Fierté encore que de participer à un mouvement social** porteur d'exigences fortes, diamétralement opposées aux sempiternelles mesures prises pour réduire le chômage, n'ayant non seulement aucun effet sur l'emploi mais qui secrètent l'exclusion, la précarité et le chômage, au nom d'une meilleure productivité de richesses de plus en plus mal réparties.

Fierté toujours que de participer à un mouvement affichant sa volonté de rompre avec le contexte de mondialisation capitaliste agressive et celle de la domination des contraintes

économiques dictées par les multinationales et leurs politiques libérales, que ce soit à Paris, à Bruxelles ou ailleurs.

**Joie que de vivre un mouvement riche en solidarité** qui a trouvé dans l'énoncé « tous ensemble » son expression la plus achevée. Ces « tous ensemble » scandés à chaque manif se voulaient traduire la volonté de bouger avec tous, pour tous, sans exclusion. Ensemble pour que chacun gagne. Un « tous ensemble » plein de générosité à l'image de ces centaines de petits gestes de soutien manifestés pendant la grève. Un « tous ensemble » comme réponse aux médias qui niaient la grève pour faire de la « gêne » qu'elle occasionnait, le véritable événement.

Alors oui, comme tous, j'ai vécu ces moments avec un vif enthousiasme... comme les mois qui ont précédé le conflit. Loin d'être spontanée, la grève des cheminots en cette année 95, a été construite à la manière d'un puzzle.

**La construction de l'unité d'abord.** Elle ne coule pas de source quand tous les 2 ans, les organisations se livrent à une bataille électorale dans l'entreprise. Ceci d'autant plus que l'importance de l'influence respective des deux principales fédérations avait tendance, ces années là, à se rapprocher en faisant passer en une décennie, le rapport de voix obtenues par la CGT et de celles de la CFDT de 2 à 1,5.

« L'unité, ce n'est pas notre tasse de thé » aimait répéter le dirigeant de FO de l'époque à chaque réunion de l'inter syndicale... mais chacun, hanté par le souvenir du conflit de l'hiver 86 qui avait vu apparaître des « coordinations de lutte » pendant que les centrales syndicales se déchiraient, ne souhaitait revivre cette période. Par ailleurs, tous les dirigeants de fédérations ont rapidement compris que l'unité était la condition sine qua non de la victoire d'autant qu'elle répondait à une profonde aspiration des cheminots.

Le verre de pastis servi sur le zinc du bistrot, le sandwich partagé entre nous dès la réunion terminée ont pu parfaire ces relations humaines

empreintes de camaraderie, de confiance et de connivence.

Longues et fréquentes ont eu lieu ces réunions intersyndicales, nationales ou catégorielles, locales ou régionales : avoir une même lecture des événements, déboucher sur une stratégie commune, définir ensemble les initiatives et actions permettant de rassembler le plus de cheminots.

Ensuite l'important effort d'information et de sensibilisation effectué par les militants sur le terrain en direction des cheminots, des usagers, des médias, des élus politiques. Des milliers d'heures passées à détricoter le discours culpabilisant de la direction de la SnCF, des milliers d'heures à écouter, proposer, convaincre.

**C'est par la lutte sociale que les cheminots réinvestissent la fierté du métier.** Mais cette fierté, cette joie d'avoir participé à une victoire a été fortement ternie par l'image et les prises de position de la direction de la CFDT, conduite à l'époque par Nicole Notat.

**Après avoir brisé l'unité syndicale, totalement étrangère à ces mobilisations, la direction de la CFDT aurait pu rester silencieuse ou du moins se contenter de développer ses propres analyses et éviter d'intervenir sur le mouvement.**

Adulée par la quasi-totalité des médias après une émission TV (la Marche du Siècle) où elle avait indiqué soutenir le plan Juppé et tenté de vilipender ses homologues syndicaux, N. Notat incarnait pour nombre de journalistes le syndicalisme courageux, pragmatique, constructif et sage : le politiquement correct en sorte !

**Les colonnes des journaux ouvertes, les micros tendus, N. Notat ne nous a pas fait de cadeau pendant les 22 jours de grève.** Non contente de renvoyer syndicats et direction SnCF à des responsabilités identiques sur les motifs du conflit, N. Notat n'a pas hésité à se ranger aux côtés des élus de droite pour réclamer l'instauration d'un service minimum ; tout comme elle a osé appeler à la reprise du travail alors qu'aucune garantie écrite du gouvernement n'était obtenue, alors que seuls, les cheminots étaient propriétaires de leur luttes.

En réalité, assénant en continu de violentes critiques pendant toute la durée du mouvement, les dirigeants de la CFDT ont semé l'amertume et le désarroi parmi ses militants, parmi les salariés en grève. Enfermée dans sa tour d'ivoire,

N. Notat a vu les manifs passer sous ses fenêtres. L'incompréhension dans les rangs des militants était totale, le débat inexistant. Or mi-octobre, voyant tous les clignotants au rouge j'avais pris ma plume pour indiquer à N. Notat que nous allions vraisemblablement nous acheminer vers un conflit majeur dans l'entreprise et que j'étais à sa disposition pour lui fournir de plus amples explications. Ce courrier a été fourgué au fond de la bannette... et ressorti le 5 décembre : à 8H00 du matin, une petite délégation du Bureau National nous reçoit. La discussion tourne court : de l'autre côté de la table, nos interlocuteurs nous traitent de « syndicalistes préhistoriques », prédisant à notre statut et à la SnCF, une disparition aussi rapide que celle des dinosaures.

**Inutile de préciser qu'aucune aide d'aucune sorte n'a été fournie par la confédération CFDT pour ce conflit.** Nombre de messages de soutien y compris internationaux, (par fax ou par courrier) qui arrivaient au siège, ne nous sont jamais parvenus. Je me suis même laissé dire que certains de ces courriers étaient accompagnés de chèques...

Par ailleurs l'équipe nationale des cheminots CFDT n'était pas des plus homogènes. Les tensions devenaient vives avec les « notatistes » - peu nombreux certes - qui expliquaient le décalage existant avec la confédération uniquement par un défaut de communication entre nos structures... et les « sortistes » qui avaient déjà mis la boussole vers le sud, souhaitant ferrailer à tout bout de champ avec la confédération pour justifier leur sortie de la CFDT.

Pendant le conflit nous avions une réunion de l'exécutif tous les soirs et je me souviens que je ne commençais la réunion uniquement quand j'avais l'assurance que les personnes présentes étaient suffisamment nombreuses pour mettre en minorité les deux clans. Cela s'est souvent joué à 1 ... Denis Andlauer, alors secrétaire général adjoint, malade et souffrant le martyre, écourtait ses soins pour être présent et assurait ainsi cette majorité.

Dès que les oppositions avec la direction confédérale sont devenues publiques j'avais fixé une ligne et je m'y suis tenu jusqu'au bout, après l'avoir fait valider par les responsables régionaux : on ne polémiquait pas publiquement avec N. Notat ; toute l'énergie doit être consacrée à gagner sur les revendications des cheminots : c'était la meilleure réponse à lui faire ; le conflit gagné, nous réglerions nos comptes ensuite. Du coup, il a fallu déjouer les petites questions qui

tuent de la part des journalistes sur le registre : « ... et avec Nicole, ça va comment? »  
Fait exceptionnel et preuve de la solidité de l'unité syndicale : rares ont été les camarades agressés pour leur appartenance à la CFDT pendant la grève ; je sais qu'il a fallu avoir un réel courage pour intervenir en AG avec le sigle CFDT ; pourtant, du premier au dernier jour, des centaines de militantes et militants de la CFDT cheminot étaient aux côtés de leurs collègues pour prendre la parole et animer ces AG.

Le conflit terminé à la Sncf... s'en ouvrait deux autres immédiatement : celui avec la direction confédérale de la CFDT, celui avec les « sudistes ».

Commencèrent les épuisantes aventures de la « CFDT en lutte ! » et de « Tous Ensemble ». En effet, dès janvier 96, nombre de militants CFDT, notamment cheminots, se prononçaient pour un départ de la CFDT. J'ai donc pris une part active dans l'opposition interne de la CFDT regroupée dans l'association « Tous Ensemble » pour s'opposer à la fuite de militants, mettant en avant la bataille pour un congrès extraordinaire, la perspective de mettre N. Notat en minorité, le redressement de l'organisation, d'y développer une stratégie de résistance, de proposition et d'action ; de faire le choix de prendre toute notre place parmi les forces sociales et agir pour les transformations indispensables. Bref, à sceller une identité et à redonner l'espoir.

La direction de la CFDT fut assez habile pour étouffer l'opposition plutôt que l'exclure. Mieux, quelques mois avant le congrès, N. Notat sut mettre au placard ses discours les plus provocateurs et annoncer en grande pompe sa volonté unitaire vis-à-vis de la CGT. Ces petits changements verbaux, auxquels se sont ajoutés le soutien aux mesures du gouvernement de gauche, ainsi que les succès électoraux de la CFDT, ont affaibli les volontés de contestation de ces syndicats dits du centre qui, alliés aux syndicats regroupés dans « Tous Ensemble » auraient pu faire basculer le congrès.

**Le choix de rejoindre la CGT se fera quelques années plus tard, quand François Chéréque chaussera les mêmes pantoufles que celles de Nicole Notat**, trahissant l'unité syndicale et assumant la paternité d'une loi sur les retraites, entérinant un recul de solidarité inter-génération.

S'il ne fut pas facile, sur le plan affectif, de terminer une histoire de 30ans d'engagement dans

une organisation, sur le plan politique, ce fut plutôt une libération que de ne plus avoir à porter une étiquette identifiée à des positions de plus en plus éloignées de mes convictions.

**De renoncements en renoncements, de compromis en compromissions, la CFDT est devenue médiateur social, une sorte de syndicat-parti chargé non plus de la transformation mais de la dérégulation sociale.**

La droite et le patronat ont toujours rêvé d'un syndicat aux ordres : rester, c'était collaborer !

Sans aucune hésitation, j'ai rejoint les rangs de la CGT d'autant que je souhaitais poursuivre mon engagement dans une organisation telle que se définit la CGT aujourd'hui : un syndicat interprofessionnel, de masse, articulant revendication et proposition, l'action et la négociation, critique sur le libéralisme et s'inscrivant dans un projet de transformation sociale, dans une dimension solidaire européenne et internationale. Et dans ce cadre, le syndicalisme confédéré prend toute sa dimension car lui seul peut injecter de la solidarité dans la société. Le syndicat organisant les chômeurs et les exclus, le syndicat aux côtés des sans-papiers, sur le Larzac ou dans les initiatives des altermondialistes, ce n'est plus la CFDT... mais bel et bien la CGT !

Ce choix pour moi ne se discutait pas dans la mesure où la CGT constitue le pôle syndical central autour duquel se fait et se défait depuis plus d'un siècle l'ensemble du mouvement syndical de ce pays, parce qu'il aurait fallu être aveugle pour ne pas voir les évolutions qu'elle a su opérer. Cerise sur le gâteau en ce qui me concerne puisque j'avais eu la chance de connaître et de travailler avec celui qui allait devenir le Secrétaire Général de la CGT, et ceci dans un profond respect mutuel et dans un esprit de confiance partagé.

Fatigué par les luttes intestines, loin des querelles de clocher, j'ai pu ainsi poursuivre mon engagement militant dans la CGT à travers l'activité syndicale internationale : en matière de solidarité internationale comme dans notre action nationale, l'autonomie et l'émancipation sont des valeurs qui guidèrent en permanence notre action. Des choix structurant qui se traduisirent par la mise en place de programmes en Afrique et dans les pays d'Outre-Mer visant tout particulièrement l'aide à l'organisation et au développement de l'action syndicale dans ces pays. Dans un monde où les riches deviennent encore un peu plus riches et où les pauvres le sont un peu plus chaque jour, il reste de sacrés défis à relever !

# Paul Roche, secrétaire général de la FMC cheminots en 1995

## Avant-propos

Avant d'exprimer mon sentiment relatif au mouvement social des cheminots de 1995, il convient, pour une meilleure compréhension de ce qui va suivre, d'évoquer ma vision de la défense de l'être humain. **Sans doute par mon ascendance ouvrière et dans l'environnement social qui fut le mien, je considère qu'il est nécessaire de donner à chacune et chacun le droit d'avoir un abri, de la nourriture et un emploi avec des conditions de travail acceptables.** Elles et ils doivent pouvoir bénéficier de l'accès à l'éducation et à la formation. J'ai parfaitement conscience que de pareils propos sont en total décalage avec la réalité mais je les assume totalement et avec force. «Il faut vivre avec son temps» ! Que n'entend-t-on pas souvent cette affirmation. Certes ! Si une évolution est nécessaire, en aucun cas elle ne doit se faire contre l'Homme. **Nous avons à transmettre autre chose que la pauvreté, l'exclusion et l'intolérance.** Sans savoir s'il s'agit d'une particularité française ou plus largement humaine, il faut constater que les jugements portés sur les idées, leurs expressions et leurs applications sont de plus en plus affectés par la subjectivité. Cela qualifie l'attitude de celle et celui qui jugent la réalité à partir de leurs opinions politiques, philosophiques, religieuses ou de de leurs passions personnelles.

Cela est ennuyeux, voire agaçant, alors que nous retrouvons aujourd'hui comme au siècle dernier des antagonismes sociaux croissants. Ces oppositions sont nées de courants «économistes» liés à la production et des «moralistes» attachés à la répartition des biens, dans laquelle ils souhaitaient voir plus d'égalité et plus de justice. Égalité ! Justice ! En voilà une grande idée. Néanmoins, la grandeur d'une idée n'a pas de sens et son application est impossible si elle n'est pas portée par un mouvement fort. Et ce dernier n'a pas de justification si l'idée n'existe pas.

Rappelons encore et encore, hélas, que des pans entiers de la population sont sacrifiés, exclus de la sphère de production et de consommation. La

gestion de l'économie européenne et mondiale est de plus en plus libérale (déréglementation du travail, flexibilité, travail précaire) et contraignante. Elle conduira inexorablement à une catastrophe humanitaire si nous restons sans réponse et ne mettons pas en œuvre les outils de la riposte.

Une sorte de fatalité habite l'esprit de certains de nos décideurs politiques, de la plupart des économistes et même de certains syndicalistes. C'est celle de l'inévitable dualité au sein de notre société, entre ceux qui sont considérés meilleurs parce qu'ils foncent, qu'ils évoluent, au détriment et au mépris de ceux qui sont montrés du doigt parce qu'ils restent attachés aux victoires sociales. En somme, pour les uns le confort, pour les autres l'exclusion. Ne faisons pas semblant – trop le font ou l'ont fait – d'ignorer que le devoir de rébellion existe aussi.

Je ne peux pas conclure ce préambule sans parler de mon choix de rejoindre la CGT en février 2009.

Est-ce un retour à la source ? Je ne sais pas, mais je rappelle que mon grand-père, trésorier de la CGT à l'usine Verdié de Firminy, a été déporté politique. Il était l'ami de Frachon qu'il a rencontré lors du passage rapide de ce dernier à ladite usine.

Il n'y a pas que cette seule «hérité» mais également une convergence avec les idées exprimées ci-avant.

## Le Mouvement de 1995

**Je reste marqué par cette période «historique» en deux points remarquable : la légitimité et l'unité.** Une chose est certaine, les organisations syndicales ont démontré qu'il était possible d'échapper au fatalisme. En effet, il ne suffit pas que quelques dirigeants d'entreprise, technocrates du transport et politiques arrogants, sûrs d'eux-mêmes, décident rapidement et en secret, pour que les décisions néfastes aux salariés s'appliquent.

Les décideurs de l'État et de la SNCF, sans doute abusés par un jugement faisant état de la faiblesse



du syndicalisme, ont sous-estimé la réaction des cheminots. Ils ont commis deux erreurs : celle de ne pas communiquer ou de mal le faire. Cela induit forcément une absence d'écoute et de vision et celle de ne pas croire à la solidarité et à l'unité.

Et pourtant, depuis des mois, d'une part, ils ont été mis en garde par les Organisations Syndicales, d'autre part, ils auraient dû sentir que celles-ci avaient abandonné leur particularisme pour défendre solidairement les revendications essentielles.

Il y avait très longtemps que l'expression syndicale n'avait pas connu une telle unité.

Si à la tête de certaines fédérations des camarades ont été réticents à poursuivre un mouvement entamé le 24 novembre, ils ont pris conscience de la «vérité» du terrain. En effet, la solidarité et la fraternité cheminote avaient une réalité et une efficacité.

À la lecture de ce qui est écrit dans mon avant-propos, il est évident que je n'ai pu qu'apprécier la réactivité du monde syndical. Je suis resté jours et nuits en contact avec des camarades dont peu importait l'appartenance à telle ou telle Organisation. Ces jours-là, ces nuits-là, les cheminots ont fait obstacle à l'individualisme. Ils ont donné une leçon et fait reculer les décideurs et leurs certitudes.



# Bernard Thibault, secrétaire général de la CGT cheminots en 1995

## 20 ans après 95 !

Il est des événements dans une vie qui en changent sensiblement le cours. C'est peu dire que les grèves de 1995 auront durablement modifié la suite de ma vie. Comme pour la plupart de ceux qui ont participé à cet événement social et politique c'est d'abord un sentiment de fierté qui demeure profondément ancré.

Une fierté du travail syndical bien fait, une fierté d'avoir vécu ce moment rare ou le combat syndical souvent âpre devient le ciment qui soude des dizaines de milliers de personnes qui par ailleurs peuvent avoir des affinités et des centres d'intérêts très divers. Bien malin celui des dirigeants syndicaux qui est capable de prédire qu'une mobilisation à laquelle il travaille pendant des années va prendre une dimension exceptionnelle au point d'avoir un impact durable sur le climat social et politique du pays.

### La grève de 1995 a marqué ma vie d'abord par l'aventure humaine qu'elle a représentée.

Les « observateurs sociaux » n'auront pas remarqué le travail considérable effectué par des milliers de militants sur le terrain pendant près de dix ans pour sensibiliser et armer syndicalement toute une profession imprégnée de sa mission de service public pour être capable, le moment venu de dire STOP ! Trop c'est trop on ne passe plus !

Pour ce faire, il fallait une ambiance militante faite de confiance et de fraternité seule susceptible de **résister** aux nombreux obstacles qui n'allaient pas manquer de se présenter sur notre chemin.

Ce fut l'une des grandes qualités de l'ensemble des forces qui animaient la fédération CGT des cheminots. Avec la démocratie comme moteur de propulsion, les relations entre les instances nationales et les syndicats étaient empreintes de respect et d'une certaine rigueur de comportement. Le débat toujours pour décider des initiatives, du contenu des revendications, des formes de l'action et de sa coordination nationale. Le

débat toujours mais pas pour se compter et pour que chacun s'enferme dans ses certitudes. Le débat pour décider ensemble ce qui sera le plus efficace et mettre en œuvre ensemble ce qui aura été retenu d'un commun accord.

Les valeurs et les objectifs définis en commun devenaient l'intérêt supérieur et il ne pouvait venir à l'idée de personne de venir contrarier ce que l'immense majorité avait décidé. Cet esprit de camaraderie au premier sens du terme a prévalu dans la préparation de la grève tout comme durant son long déroulement. Il en fut tout autant à la direction de la fédération en particulier au bureau fédéral.

Élu à 36 ans, un peu plus de 2 ans avant le déclenchement du conflit à la responsabilité de secrétaire général de la fédération à la suite de Georges Lanoue à ce poste 17 ans, il m'aurait été impossible d'assumer correctement la tâche en de telles circonstances si je n'avais bénéficié de la présence de membres du bureau fédéral à la fois expérimentés, solidaires et fraternels dans leurs relations personnelles et ce quelle que soient les circonstances et l'ampleur des objectifs que nous nous étions donnés.

L'aventure humaine singulière repose aussi sur les relations qui se sont construites entre les responsables des différentes fédérations impliquées dans la grève. Bien sûr la parole de la CGT, majoritaire dans la profession, était essentielle pour la construction de la mobilisation. Le choix stratégique consistait cependant à travailler dans l'unité des syndicats la plus large possible comme facteur de réussite. Ce n'était pas un choix de tactique mais bien un choix délibéré, le seul susceptible de réunir les meilleures conditions pour la victoire. Cela imposait naturellement des contacts étroits et réguliers entre premiers responsables. De culture syndicale parfois très différente nous avons pu élaborer pour l'essentiel un mouvement unitaire solide dont les fondements reposaient là aussi sur des échanges empreints de respect et de franchise mutuelle. Une réelle amitié a pu naître avec certains d'entre



eux au point d'ailleurs que plusieurs ont rejoint par la suite les rangs de la CGT.

### **La grève de 1995 a marqué ma vie par la médiatisation qu'elle a provoquée.**

Dans cette recherche de médiation, nombreux sont ceux qui reprennent à leur compte ce vieil adage : « ce n'est pas parce qu'on a rien à dire qu'il faut fermer sa g... ».

Dirigeant syndical, vous savez que vous êtes naturellement amené à être « porte-parole », le cas échéant, auprès des médias pour justifier d'une cause, expliquer le sens d'un combat. A fortiori, dans le secteur des transports, l'actualité y est plus intense avec son cortège d'incidents, de drames, voire de grèves toujours médiatiquement sensibles compte tenu de leur impact sur la vie économique et sociale du pays.

Préparé certes ! Mais pas à cette avalanche, pas à cette surexposition qui peut facilement vous tourner la tête ou vous conduire à l'erreur.

Des dizaines de milliers de cheminots votent la grève chaque matin pendant plus de 3 semaines et vous devez, en leur nom expliquer la situation aux médias français mais aussi japonais, américains, européens, africains ... pour une grève qui fait le tour du monde. Dès ce moment, il était évident que je devenais « homme public » avec ce que cela génère au quotidien. Il y a un « avant » et un « après » 95 sur le plan personnel. Pour cette tâche d'interviewé « permanent » il était là aussi indispensable de pouvoir s'appuyer sur un travail collectif nous assurant que la parole allait être la plus juste possible.

### **La grève de 1995 a bien sûr marqué ma vie en provoquant par la suite un changement d'échelle dans mon engagement militant.**

Trois ans ont passé, Louis Viannet, secrétaire général de la CGT, travaille à sa relève pour le congrès de 1999. Appuyé par nombre de responsables de la confédération, il m'encourage à accepter ce nouveau défi. Après de multiples hésitations, je me laisse convaincre malgré une forte appréhension personnelle. C'est naturellement la grève de 1995 qui est pour l'essentiel dans ce choix qui me conduira à exercer quatre mandats de secrétaire général de la CGT de 1999 à 2013.

Outre la mission face ou auprès des gouvernements successifs, ces mandats m'auront conduit à rencontrer et à travailler avec de nombreux dirigeants syndicaux européens ainsi que sur

d'autres continents. A l'internationalisation des échanges doit répondre l'internationalisation des revendications et de l'action syndicale.

Cette présence au plan international sera par la suite prolongée par mon élection en juin 2014 au conseil d'administration de l'OIT (Organisation Internationale du Travail) dans le collège des travailleurs. L'élaboration d'un véritable code du travail mondial est un défi pour des centaines de millions de travailleurs dépourvus des moindres droits.

### **La grève de 95 a donc eu de nombreuses répercussions sur le plan personnel.**

Parmi ses vertus irremplaçables, je citerai la fierté et la dignité que cette grève a su générer d'abord dans la profession et bien au-delà, en face d'un pouvoir politique « droit dans ses bottes ».

Je suis fier d'avoir vécu au milieu de mes camarades l'une des belles pages de l'histoire de la Fédération CGT des cheminots.

J'ai gardé de cette séquence syndicale extraordinaire plusieurs convictions, j'en livrerai quatre :

« Il n'y a jamais rien d'écrit d'avance » : en permanence on voudrait nous convaincre qu'il n'y a pas d'alternative à ce qui est présenté, que les projets vont se réaliser comme il a été décidé, qu'il y aurait comme une fatalité à subir, à critiquer, bref la culture du renoncement est diffusée à de multiples voix.

95 a démonté cette théorie. Lorsqu'on crée les conditions pour que chacun s'en mêle, il y a du répondant et nos décideurs peuvent se retrouver confrontés à une grosse pierre sur leur chemin.

« Il faut se donner les moyens de ses objectifs » : rien ne sert d'avoir des déclarations enflammées, des objectifs démesurés si parallèlement on ne se dote pas des outils nécessaires pour atteindre ses objectifs. En l'occurrence, un outil syndical rigoureux, dynamique, formé où chacun de ses membres compte pour un.

« Ne pas surestimer la force de ses interlocuteurs ». Ce n'est pas parce que l'on sort d'une grande école de la République que l'on connaît pour autant la vie et les ressorts de la société française.

« Démocratie et unité : les deux piliers historiques du syndicalisme ». Depuis la naissance de la CGT, il y a 120 ans, les débats à leur propos ont été constants et passionnés et c'est en toute logique.

### **La grève de 95 aura démontré une fois encore que ces piliers sont la clef du succès et qu'il faut donc y travailler à tous les niveaux, sans relâche.**

**Ce Cahier IHS 55, est un ouvrage collectif,  
ont participé à son élaboration :**



Briere Sylvain



Bonnet Jean-Pierre



Coppola Jean-Marc



Dalberto Bruno



Delanoue Pierre



Guillaux Alain



Lahouse Jean-Paul



Lecanu Lucien



Marache Claude



Nier Thierry



Roy Thierry



Roche Paul



Thibault Bernard

Remerciements également à : Caroline Chalier (iconographie), Fatou Diop, Fanny Girardin, Adèle Martins (saisie et corrections textes) et Pascale Lalys (conception et mise en page).

