



Fédération des cheminot-e-s SUD-Rail
174 de la Division - 93300 - St Denis
Tél: 01 43 42 35 75 - Fax: 01 43 42 46 47
sudrail@orange.fr
www.sudrail.fr

S'insurger, se coordonner, bloquer... ... pour imposer d'autres choix !

Nous venons de vivre un mouvement de plus de 3 mois, à la sortie duquel les cheminot-e-s espéraient une victoire qui n'a malheureusement pas eu lieu. Cela vient évidemment de plusieurs choses, dont une qui doit immédiatement être analysée, c'est celle de la stratégie d'une grève en pointillé qui a conduit le mouvement des cheminot-e-s à l'échec. D'une stratégie démotivante qui conduit les cheminot-e-s (pourtant combatifs) à ne plus rien attendre du ralliement des autres secteurs en luttés, alors qu'au contraire le salut passe par la nécessité de se rassembler pour gagner !

S'insurger !!

Sur cette stratégie, la première question qui se pose c'est évidemment celle de la forme choisie pour faire plier le gouvernement Macron quant à sa volonté d'en finir avec le statut public de l'entreprise et celui de tous les cheminot-e-s.

- Le choix très bureaucratique de la première organisation syndicale à la SNCF d'imposer une grève qui s'amène tous les 2 jours, a empêché la dynamique du 22 mars de se maintenir, et de permettre aux cheminot-e-s d'organiser la grève, en bloquant la production de façon illimitée.
- Ce choix du 2 sur 3 restera celui de 3 directions syndicales, pas celui que les cheminot-e-s ont exprimé le 22 mars et les premiers jours de la grève...

SUD-Rail, la base dans les AG, les cheminot-e-s dans la rue, n'ont pas su sortir de ce cadre imposé ; nous ne saurons jamais ce qui se serait passé si la grève reconductible avait démarré le 22 mars...

La seconde question que pose cette stratégie, c'est celle de ce qu'elle permettait au niveau du contenu revendicatif. Les cheminot-e-s nous avaient donné mandat de faire retirer cette loi et ce qu'elle portait comme conséquence sur le statut, les métiers, la privatisation...

2 fédérations n'avaient pas cet objectif de retrait, mais celui de négocier des régressions. Au fil des semaines, s'appuyant sur un rapport de force plus faible à chaque séquence de grève, la première organisation syndicale à la SNCF a rejoint la position des réformistes pour négocier un aménagement de la loi, ce que, bien entendu, gouvernement et patrons, en position de force, ont aussi refusé !

Au final, ce choix délégué de se priver d'une force de paralysie, conduisait le mouvement dès le départ dans une voie de garage... celle d'une négociation confisquée par les centrales syndicales, tout autant que pouvait l'être le mouvement.

Il ne restait alors plus qu'à ceux qui dirigent de manipuler, en laissant croire que des avancées existaient, aux fédérations dites réformistes de relayer ces propos et à la masse de contester ou d'accepter sans y croire.

Malgré cette confiscation de la grève par des centrales syndicales préférant avoir l'oreille des patrons et des gouvernants que de construire un vrai rapport de force qui permettrait de défendre nos acquis sociaux et d'en gagner d'autres, l'espoir d'un avenir meilleur peut réellement naître de ce mouvement.

Se coordonner !!

On ne gagne pas le maintien de nos droits sans s'en donner les moyens !

- En août 1953, cheminot-e-s et fonctionnaires élaborent l'appel à 24 heures de grève des fédérations syndicales. Après 3 semaines de grève, malgré les réquisitions et l'armée, le gouvernement annule sa « réforme » des retraites.
- En 1986, les cheminot-e-s conduisent la grève reconductible. Les AG sont souveraines, ce sont les Assemblées Générales qui décident et il revient aux fédérations syndicales de coordonner la lutte.
- En 1995, largement préparées par les pratiques de la grève de 1986, ce sont à nouveau majoritairement les AG de grévistes qui décident.

Nous venons de vivre un mouvement de plus de 3 mois, à la sortie duquel les cheminot-e-s espéraient une victoire qui n'a malheureusement pas eu lieu. Cela vient évidemment de plusieurs choses, dont une qui doit immédiatement être analysée, c'est celle de la stratégie d'une grève en pointillé qui a conduit le mouvement des cheminot-e-s à l'échec. D'une stratégie démotivante qui conduit les cheminot-e-s (pourtant combatifs) à ne plus rien attendre du ralliement des autres secteurs en luttés, alors qu'au contraire le salut passe par la nécessité de se rassembler pour gagner !

...

S'insurger, se coordonner, bloquer... ... pour imposer d'autres choix !

Nous venons de vivre un mouvement de plus de 3 mois, à la sortie duquel les cheminot-e-s espéraient une victoire qui n'a malheureusement pas eu lieu. Cela vient évidemment de plusieurs choses, dont une qui doit immédiatement être analysée, c'est celle de la stratégie d'une grève en pointillé qui a conduit le mouvement des cheminot-e-s à l'échec. D'une stratégie démotivante qui conduit les cheminot-e-s (pourtant combattifs) à ne plus rien attendre du ralliement des autres secteurs en luttant, alors qu'au contraire le salut passe par la nécessité de se rassembler pour gagner !

S'insurger !!

Sur cette stratégie, la première question qui se pose c'est évidemment celle de la forme choisie pour faire plier le gouvernement Macron quant à sa volonté d'en finir avec le statut public de l'entreprise et celui de tous les cheminot-e-s.

- Le choix très bureaucratique de la première organisation syndicale à la SNCF d'imposer une grève qui s'arrête tous les 2 jours, a empêché la dynamique du 22 mars de se maintenir, et de permettre aux cheminot-e-s d'organiser la grève, en bloquant la production de façon illimitée.
- Ce choix du 2 sur 5 restera celui de 3 directions syndicales, pas celui que les cheminot-e-s ont exprimé le 22 mars et les premiers jours de la grève...

SUD-Rail, la base dans les AG, les cheminot-e-s dans la rue, n'ont pas su sortir de ce cadre imposé ; nous ne saurons jamais ce qui se serait passé si la grève reconductible avait démarré le 22 mars...

La seconde question que pose cette stratégie, c'est celle de ce qu'elle permettrait au niveau du contenu revendicatif. Les cheminot-e-s nous avaient donné mandat de faire retirer cette loi et ce qu'elle portait comme conséquence sur le statut, les métiers, la privatisation...

2 fédérations n'avaient pas cet objectif de retrait, mais celui de négocier des régressions. Au fil des semaines, s'appuyant sur un rapport de force plus faible à chaque séquence de grève, la première organisation syndicale à la SNCF a rejoint la position des réformistes pour négocier un aménagement de la loi, ce que, bien entendu, gouvernement et patrons, en position de force, ont aussi refusé !



Au final, ce choix délibéré de se priver d'une force de paralysie, conduisait le mouvement dès le départ dans une voie de garage... celle d'une négociation confisquée par les centrales syndicales, tout autant que pouvait l'être le mouvement.

Il ne restait alors plus qu'à ceux qui dirigent de manipuler, en laissant croire que des avancées existaient, aux fédérations dites réformistes de relayer ces propos et à la masse de contester ou d'accepter sans y croire.

Malgré cette confiscation de la grève par des centrales syndicales préférant avoir l'oreille des patrons et des gouvernements que de construire un vrai rapport de force qui permettrait de défendre nos acquis sociaux et d'en gagner d'autres, l'espoir d'un avenir meilleur peut réellement naître de ce mouvement.

Se coordonner !!

On ne gagne pas le maintien de nos droits sans s'en donner les moyens !

- En août 1953, cheminot-e-s et fonctionnaires débordent l'appel à 24 heures de grève des fédérations syndicales. Après 3 semaines de grève, malgré les réquisitions et l'armée, le gouvernement annule sa « réforme » des retraites.
- En 1986, les cheminot-e-s conduisent la grève reconductible, les AG sont souveraines, ce sont les Assemblées Générales qui décident et il revient aux fédérations syndicales de coordonner la lutte.
- En 1995, largement préparées par les pratiques de la grève de 1986, ce sont à nouveau majoritairement les AG de grévistes qui décident.

- Emplacement : ré-agir ensemble > Mobilisations et actualités > Actualités >
- Adresse de cet article :
<https://solidaires.org/Rail-a-defendre-no32>