



HAL
open science

La Fédération des Syndicats SUD-rail (1996 - 2005)

François Paccou

► **To cite this version:**

François Paccou. La Fédération des Syndicats SUD-rail (1996 - 2005) : Rapport annexe à : Dominique Andolfatto et Dominique Labbé, Les syndiqués en France (1990-2006), Grenoble, IEP-Pacte, mai 2007.. 2006. halshs-00154550

HAL Id: halshs-00154550

<https://shs.hal.science/halshs-00154550>

Preprint submitted on 14 Jun 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

GREP-IRENEE

Université de Nancy 2

Faculté de droit, sciences économiques, gestion

13, place Carnot – 54000 Nancy

La Fédération des Syndicats SUD-rail 1996 - 2005

François Paccou

Responsable scientifique :

Dominique Andolfatto,
maître de conférences en science politique

Convention d'études :

« Evolution de la syndicalisation »

financée par la
**Direction à l'Animation, de la Recherche, des Etudes
et de la Statistique (DARES)**
du Ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement

- janvier 2006 -

La Fédération des Syndicats SUD-rail

Sommaire

La Fédération des Syndicats SUD-rail	1
Liste des tableaux et des graphiques	4
Liste des sigles	5
Introduction	7
I. L'histoire de la fédération SUD-rail	9
Genèse d'une séparation annoncée : le recentrage de la CFDT et les cheminots	9
La rupture de novembre/décembre 1995	11
SUD-Cheminots, le « mouton noir » de la SNCF	14
SUD-rail, une organisation qui fait ses preuves	18
La première crise interne	24
La recomposition syndicale	26
II. Des structures, un fonctionnement et des perspectives qui se veulent novatrices	30
Le fédéralisme et le rejet de la « bureaucratie »	30
L'implication dans l'Union Syndicale Solidaires	33
L'internationalisme	35
III. La progression des effectifs de SUD-rail	36
Une évolution rapide	41
Une disparité géographique forte	42
Un taux de syndicalisation qui reste faible	50
IV. L'audience électorale	51
L'équilibre des forces syndicales à la SNCF	51
L'arrivée de SUD-rail et la déstabilisation des grandes fédérations	53
Un développement inégal	55
Un syndicat d'exécution	61
Conclusion	62
Annexe n°1 : Statuts de la Fédération des syndicats des travailleurs du rail Solidaires, Unitaires et Démocratiques	64
Annexe 2 : Charte de fonctionnement de la fédération des syndicats SUD-rail	67
Annexe 3 : Charte de l'adhérent(e) SUD-rail	75
Annexe 4 : Accord National d'intégration des équipes CFDT à SUD-rail	77
Annexe 5 : Communiqué de presse du Collectif National des partants à SUD-rail	82

<u>Annexe 6 : Lettre ouverte du Collectif National des partants à SUD-rail aux adhérents CFDT</u>	83
<u>Annexe 7 : Entretien avec Rémy Abgrall, secrétaire fédéral chargé de l'organisation du bureau fédéral</u>	85
<u>Annexe 7 : Entretien avec Didier Fontaine, secrétaire fédéral</u>	108
<u>Annexe 8 : Évolution des résultats de SUD-rail aux élections DP de 1996 à 2004 par région</u>	120
<u>Annexe 9 : Évolution des résultats de SUD-rail aux élections CE de 1996 à 2004 par région</u>	121
<u>Annexe 10 : Liste des membres du bureau fédéral de SUD-rail de 1996 à 2005</u>	122
<u>Sources de l'étude</u>	123
<u>Archives de la fédération SUD-rail</u>	123
<u>Bibliographie</u>	123
<u>Entretiens</u>	123

Liste des tableaux et des graphiques

Tableau n°1 : Évolution du nombre de timbres vendus par syndicat de 1996 à 2004.....	37
Tableau n°2 : Évolution du nombre d'adhérents à SUD-rail par région (calcul sur la base de 10 timbres par adhérent / calcul à partir des timbres vendus par région).....	38
Tableau n°3 : Évolution du nombre d'adhérents à SUD-rail par région (calcul sur la base de 9 timbres par adhérent / calcul à partir des timbres vendus par région).....	39
Carte n°1 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 1996.....	45
Carte n°2 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 1998.....	46
Carte n°3 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 2000.....	47
Carte n°4 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 2002.....	48
Carte n°5 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 2004.....	49
Carte n°6 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 1996.....	55
Carte n°7 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 1998.....	56
Carte n°8 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 2000.....	57
Carte n°9 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 2002.....	58
Carte n°10 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 2004.....	59
Graphique n°1 : Évolution des syndicats SUD-rail selon le nombre de timbres de 1996 à 2004.....	40
Graphique n°2 : Distribution des timbres selon les syndicats de 1996 à 2004.....	44
Graphique n°3 : Évolution de l'audience électorale des différentes organisations syndicales à la SNCF de 1994 à 2004 selon les résultats aux élections CE de 1994, 1996, 1998, 2000, 2002 et 2004.....	52

Liste des sigles

AC ! : Agir contre le Chômage !
ADC : Agent De Conduite
ADCPSL : Association Des Conducteurs de Paris Saint-Lazare
AG : Assemblée générale
ANACT : Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail
APEIS : Association Pour l'Emploi, l'Information et la Solidarité
ASL : Agent Service Libre
ATTAC : Association pour la Taxation des Transactions financières et l'Aide aux Citoyens
BF : Bureau Fédéral
CCE : Comité Central d'Entreprise
CE : Comité d'Établissement
CES : Confédération Européenne des Syndicats
CF : Conseil Fédéral
CFDT : Confédération Française Démocratique du Travail
CFTC : Confédération Française des Travailleurs Chrétiens
CGC : Confédération Générale des Cadres
CGT : Confédération Générale du Travail
CHSCT : Comité Hygiène et Sécurité des Conditions de Travail
CNC : Compagnie Nationale des Conteneurs
DAL : Droit Au Logement
DP : Délégué du Personnel
EDF : Électricité De France
EPIC : Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
ETF : Fédération Européenne des Transports
FADN : Fédération Autonome de la Défense Nationale
FASP : Fédération Autonome des Syndicats de Police
FAT : Fédération Autonome des Transports
FGAAC : Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite
FGAF : Fédération Générale Autonome des Fonctionnaires
FGSOA : Fédération Générale des Syndicats de salariés des Organisations professionnelles de l'Agriculture et de l'industrie agro-alimentaire
FGTE : Fédération Générale des Transports et de l'Équipement
FO : Force Ouvrière
FMC : Fédération Maîtrise et Cadres
FN : Front National
FSM : Fédération Syndicale Mondiale
FSU : Fédération Syndicale Unitaire
G10 : Groupe des 10
GDF : Gaz De France
GPA : Gestion Par Activité
ITF : Fédération International des Transports
MNCP : Mouvement Nationale des Chômeurs et Précaires
OCT : Organisation Communiste des Travailleurs
OMC : Organisation Mondial du Commerce
PTT : Postes Télécommunications et de la Télédiffusion

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
RDS : Remboursement de la Dette Sociale
RER : Réseau Express Régional
RFF : Réseau Ferré de France
SCNF : Société Nationale des Chemins de Fer
SERNAM : SERvice NATIONAL de Messagerie
SNABF : Syndicat National Autonome de la Banque de France
SNCS : Syndicat National des Cadres Supérieurs
SNCTA : Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien
SNJ : Syndicat National des Journalistes
SNUI : Syndicat National Unifié des Impôts
SUD : Solidaires Unitaires Démocratiques
TER : Train Express Régional
UD : Union Départementale
UFCAC : Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires
UGICT : Union Générale des Ingénieurs, Cadres et Techniciens
UNEDIC : Union Nationale pour l'Emploi Dans l'Industrie et le Commerce
UNSA : Union Nationale des Syndicats Autonomes
USPNT : Union des Syndicats des Personnels Navigants Techniques

Introduction

L'apparition de SUD-rail dans le paysage syndical de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) a été considérée à ses débuts comme un phénomène éphémère. Jugée par certains comme un ovni syndical, vue comme un reliquat de la lutte des classes par d'autres, cette organisation a dû faire ses preuves dans un univers trusté par de grandes fédérations reconnues et peu enclines à travailler avec des militants qui prônent l'autonomie de la base et font preuve d'une certaine radicalité. Le sésame de la représentativité acquis le 31 mai 1997 fut difficile à obtenir. En effet, le terme difficile n'est pas trop fort lorsqu'on pense aux 130 procès qu'a dû mener SUD-rail soit contre la direction, soit contre la Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT), Force Ouvrière (FO) ou la Confédération Générale du Travail (CGT), soit contre tous à la fois. Sans tomber dans le travers qui consisterait à prendre pitié d'un syndicat qui peine à se faire reconnaître, il convient d'admettre qu'une tentative d'étouffement de l'organisation dès sa naissance s'est déroulée. Cependant, SUD-rail va bientôt entamer sa onzième année d'existence et peut se targuer d'être le deuxième syndicat des cheminots en termes de représentativité.

Les fédérations présentes depuis beaucoup plus longtemps ont dû se résoudre à composer avec SUD-rail. Ce n'est pas pour autant que les « sudistes » décident des luttes sociales à la SNCF, mais ils se font entendre des autres syndicats qui se voient obligés de répondre à leurs appels à l'unité. La CGT, en particulier, a été fortement déstabilisée dans le mouvement qu'elle amorçait vers un syndicalisme moins radical et plus orienté vers la négociation (la « compromission » diront certains). L'irruption de SUD-rail a remis au goût du jour, quoi qu'on en pense, un syndicalisme radical duquel la CGT s'était éloignée. Les positions de SUD-rail sur l'application des 35 heures, la création de Réseau Ferré de France (RFF) ou l'ensemble des processus de filialisation de l'activité ferroviaire en général ont poussé la fédération à adopter une attitude moins fermée au vu de l'audience que les militants de SUD pouvaient avoir parmi les cheminots.

Mais de la création et du développement de SUD-rail, c'est sans aucun doute la CFDT et plus précisément la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (la FGTE, affiliée à la CFDT) qui en a le plus souffert. En janvier et février 1996, ce sont deux importants syndicats parisiens de la FGTE qui lancent le mouvement de désaffiliation et de création de syndicats SUD : Paris Sud-Est et Paris Saint-Lazare, deux bastions cheminots de la CFDT. Les scores de la fédération cédétiste subissent une chute spectaculaire de 7 points lors des élections CE de 1996 (de 27,7% à 20,6%). Porter le nom d'une confédération qui décide de ne pas s'impliquer dans le mouvement social de novembre/décembre 1995 et qui approuve même la philosophie du plan Juppé constitue pour ces militants et adhérents un point de non-retour. Oppositionnels, depuis le recentrage de la centrale à la fin des années 1970, les militants cheminots de la CFDT sont les premiers à quitter la confédération sans en être remerciés (contrairement à leurs camarades de SUD-PTT qui partent en 1988 après avoir été suspendus par la direction).

La branche cheminots de la CFDT aurait peut-être pu conserver sa deuxième place au sein de la SNCF. Mais la continuité de la stratégie élaborée par la direction confédérale a conduit à une nouvelle sortie massive d'adhérents CFDT en 2003/2004. Le conflit des retraites et l'attitude de la confédération qui a conclu l'accord avec le gouvernement amène les derniers oppositionnels cédétistes de la SNCF à quitter la FGTE. Même si SUD-rail est composé aussi d'ex-cédétistes et d'adhérents n'ayant aucun passé syndical autre, la composante CFDT est d'une grande importance car

l'histoire de SUD-rail dépend pour une grande part de celle de la FGTE-CFDT. En effet, la deuxième « sortie » d'adhérents CFDT mène SUD-rail au rang de deuxième organisation syndicale des cheminots.

Mais ce qui doit porter notre attention n'est pas seulement le développement rapide de l'organisation en termes d'adhérents et d'audience électorale (qui d'ailleurs ne sont pas obligatoirement vouées à une progression continue). Il faut se pencher sur ce qui fait l'originalité d'une fédération de syndicats qui souhaite dépasser ce qu'elle dénonce comme l'immobilisme, le bureaucratisme et le manque démocratique des fédérations traditionnelles et, bien sûr, des confédérations. SUD-rail entend mettre en œuvre dans ses structures un fonctionnement plus à l'écoute de la base, donnant une autonomie accrue aux syndicats. Le système de vote est changé pour permettre une prise en compte de toutes les structures, même minuscules. La « rotation des responsabilités » est mise en place, etc. Derrière toutes ces résolutions, de nombreux problèmes restent et de nouveaux apparaissent. Tous les travers des autres organisations ne sont pas évacués. SUD-rail n'apporte pas de solutions miracle ou un syndicalisme plus « propre » ou encore, plus pur. Mais des différences notables avec les autres organisations viennent poser la question du pourquoi du succès de SUD-rail.

Nous nous pencherons d'abord sur l'histoire de la fédération SUD-rail en mettant l'accent sur l'origine de la rupture qui s'est produite après 1995 mais aussi sur les différents conflits qui parsèment le parcours de l'organisation ces dix dernières années. Puis il faudra insister sur le fonctionnement particulier de SUD-rail, ses caractéristiques, ses spécificités qui font d'elle une structure composée de militants qui peuvent être vus comme novateurs ou utopiques. Ensuite nous étudierons le développement des effectifs de SUD-rail, très inégal géographiquement mais qui tend, difficilement, à s'équilibrer. Et enfin, nous nous appuierons sur l'ensemble des résultats recueillis par l'organisation lors des élections CE de 1996 à 2004 pour esquisser l'ampleur et la teneur de son audience électorale.

I. L'histoire de la fédération SUD-rail

Genèse d'une séparation annoncée : le recentrage de la CFDT et les cheminots

L'histoire de SUD-rail commence inévitablement par celle de la CFDT-Cheminots, du moins par les éléments qui ont pu donner naissance, à partir d'une part de militants et d'adhérents cheminots CFDT à la nouvelle organisation syndicale. À l'intérieur de la CFDT, les cheminots sont regroupés dans la FGTE et ils y disposent de leur propre branche appelée la CFDT-Cheminots. Créée en 1977, cette fédération est censée aller au-delà du corporatisme syndical et regroupe les huit branches que sont la route, l'équipement, les transports aériens, les transports urbains, le transport maritime, les remontées mécaniques et les retraités¹. S'il faut revenir quelque peu sur l'histoire de la FGTE-CFDT, c'est surtout pour montrer comment cette structure s'est depuis longtemps positionnée dans l'aile gauche de l'organisation cédétiste jusqu'à devenir franchement opposée à la ligne confédérale.

À la fin des années 1970 s'opère à la CFDT le « recentrage ». Ce qui signifie pour la centrale un désengagement des questions politiques dans lesquelles elle était assez impliquée. En effet, la CFDT a soutenu les partis de gauche pendant un certain temps. En fait, jusqu'aux élections législatives de 1978 perdues par les socialistes et les communistes qui s'étaient désunis peu auparavant. La crise économique et sociale aidant, les positions partisans de l'organisation syndicale sont remises en cause et la confédération prend alors des orientations plus gestionnaires et beaucoup moins engagées politiquement. Ce qui ne l'empêche cependant pas de soutenir l'expérience socialiste en participant à l'élaboration des lois Auroux (1982) ou en approuvant le passage à la rigueur initié en 1983. Au congrès confédéral de Strasbourg, en 1988, c'est la notion de socialisme autogestionnaire, chère aux militants d'extrême gauche impliqués dans la CFDT, qui est abandonnée. C'est bel et bien le signe d'un revirement fort de la CFDT qui a conduit son aile gauche à bien des vicissitudes. « Ce même congrès a engagé une refonte des structures adaptées à la nouvelle fonction du syndicalisme. Le rôle du syndicat étant celui d'interlocuteur privilégié lors des négociations, un découpage des structures sur une base plus purement professionnelle devient indispensable². » La FGTE a donc déjà un certain nombre de raisons pour se sentir menacée.

Une opposition se structure après le congrès confédéral de Bordeaux en 1985 avec l'édition d'un mensuel presque clandestin, *Cahiers syndicaux*, qui tente d'ouvrir le débat aux autres syndicats sur « la nécessité de renouveler la pratique syndicale³ ». À partir de 1986, les oppositionnels sont visés comme tels par la confédération. Les membres de la CFDT, ayant participé aux diverses coordinations de la fin des années 1980 (Poste, SNCF, infirmières...), subirent, en 1988 au congrès de Strasbourg, les dénonciations d'Edmond Maire suivi de Jean Kaspar qui s'indignent devant la supposée

¹ Christian Chevandier, *Cheminots en lutte ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002, p. 353.

² Génia Vargaftig, « *Recomposition syndicale* » à la SNCF ? *Création d'un nouveau syndicat issu de la CFDT : SUD-rail à Paris-Saint-Lazare*, mémoire de DEA de science politique, sous la direction de Jacques Lagroye, université de Paris I, 1997, p. 29.

³ *Idem*, p. 30.

présence de groupuscules au sein de la CFDT dans des buts politiques⁴. Un coup de force qui ne reste pas sans conséquences car onze syndicats de la branche Santé, un syndicat des PTT et l'union régionale Île de France PTT sont suspendus par la confédération.

Le départ devient inéluctable pour ces groupes militants qui, privés de moyens syndicaux, ne peuvent continuer un combat interne à la CFDT⁵. L'aide des oppositionnels ne se fait pas attendre ; « La FGTE et plus particulièrement les syndicats CFDT-Cheminots de Paris Sud-Est et Paris Saint-Lazare considérant l' " exclusion " injustifiée, ont apporté d'abord un soutien moral et matériel⁶ » aux ex-cédétistes des PTT. Un soutien se matérialisant par des courriers et messages de solidarité mais aussi par des aides en ce qui concerne l'impression de tracts ou par la mise à disposition de locaux. Mais au-delà de leurs positions communes à la gauche de la CFDT, c'est aussi le fait d'appartenir à une même génération qui rapproche ces militants. Pour beaucoup ce sont des héritiers du mouvement social, politique et culturel de mai 1968 et, dans un certain nombre de cas, c'est aussi l'appartenance à des groupes politiques d'extrême gauche qui les lie, mais aussi des associations nouvelles telles que Agir contre le Chômage ! (AC !).

L'arrivée de Nicole Notat n'a pas fait tourner les choses au profit de structures comme la FGTE. Son arrivée en 1992 a quelque peu perturbé la vie cédétiste. En effet, sa venue au poste de secrétaire générale, après la démission de J. Kaspar se fait sans réelle consultation préalable de la base, ce qui contraste avec les traditions démocratiques de la confédération. En mars 1995 a lieu le congrès de Montpellier. Le quitus n'a pas été accordé à plus de 52% des suffrages à l'équipe confédérale sortante. La FGTE veut voir dans ce vote une victoire de l'opposition et se prépare à construire une équipe capable de rivaliser avec N. Notat en structurant le collectif « Tous ensemble ». Les syndicats cheminots de Paris Sud-Est et de Paris Saint-Lazare semblent quant à eux beaucoup moins enthousiastes et préfèrent interpréter dans la façon dont s'est déroulé le congrès « le symbole d'une prise de parole inefficace⁷ ».

On peut déjà deviner que les sentiments d'impuissance à l'égard de la ligne confédérale commencent à entraîner des militants et des adhérents cheminots sur une nouvelle voie. Celle d'un désengagement de l'opposition interne à la CFDT qui peut se traduire, à terme, par une désaffiliation. Et, détail loin d'être insignifiant, le syndicat cheminot de Paris Sud-Est se dote d'un nouveau sigle – « CFDT en lutte » – pour se singulariser par rapport à la confédération juste après le congrès de Montpellier. Il n'est pas non plus anodin que le syndicat de Paris Saint-Lazare l'adopte quelques mois plus tard.

⁴ *Idem*, p. 30.

⁵ *Idem*, p. 31.

⁶ *Idem*, p. 31.

⁷ *Idem*, p. 33.

La rupture de novembre/décembre 1995

Plusieurs éléments viennent expliquer l'importance et l'ampleur du mouvement de grèves de novembre et décembre 1995. Ceux touchant directement à la profession cheminote sont importants non seulement pour cette étude mais aussi dans l'explication du mouvement en lui-même. En effet, les salariés de la SNCF, à l'instar du dernier grand conflit survenu en 1986, sont à la pointe des mobilisations sociales.

Le 14 septembre 1995, la CFDT-Cheminots tient un meeting de rentrée qui prend la forme d'un avertissement. En effet, on peut lister à ce moment-là plusieurs problèmes soulevés par les syndicats à l'intérieur de la SNCF⁸. On relève tout d'abord des inquiétudes parmi les salariés et les syndicats du SERVICE NATIONAL de la Messagerie (SERNAM) – entreprise appartenant encore à la SNCF à l'époque – où des rumeurs de filialisation et de privatisation se soldent par un appel à la grève pour le 29 septembre. À Chambéry, le recours à des entreprises privées pour sous-traiter la maintenance des voies provoque de sérieux remous. Mais aux troubles locaux se rajoutent des problèmes d'ampleur nationale. Tout d'abord au niveau des salaires dont la hausse est estimée insuffisante par les fédérations syndicales. Et ce qui devient un des fils conducteurs de la mobilisation cheminote : la révélation du nouveau contrat de plan entre l'État et la SNCF qui détermine les schémas directeurs de développement de l'entreprise de 1996 à 2000 ainsi que les crédits que lui alloue le gouvernement. Une manifestation, le 31 mai 1995, avait déjà montré que les syndicats voulaient une négociation de ce contrat de plan⁹. Celui-ci semble particulièrement offensif sur le plan de la réduction des effectifs salariés de l'entreprise nationale. On prévoit la suppression de 30 000 à 50 000 emplois, la fermeture de 6 000 à 16 000 km de lignes, le transfert à la route de 60 à 200 relations ferroviaires ainsi que la création de l'organisme « Voies ferrées de France », chargé d'assurer la maintenance du réseau, laissant à la SNCF proprement dite la charge de l'exploitation commerciale des voies. Jean Bergougnoux, président de la SNCF qualifie alors ce plan de « plan de la dernière chance »¹⁰. Il est question pour la direction de l'entreprise ainsi que pour le gouvernement d'« assainir » les comptes de la SNCF qui sont largement déficitaires. La voie choisie, celle d'une filialisation assortie d'un redéploiement des moyens sur la base d'une meilleure rentabilité, ne convient pas aux organisations syndicales qui dénoncent l'absence de dialogue social sur la question.

Une sorte d'ultimatum est lancé le 10 octobre lors d'une grève largement suivie par les fonctionnaires (Éducation nationale, hôpitaux, musées...) et les salariés des entreprises nationales (EDF, Poste, RATP, SNCF...). On compte ce jour-là 54% de grévistes dans l'ensemble de la société nationale (17,7% dans le collège cadres et 46,7% parmi les agents de maîtrise)¹¹. J. Bergougnoux annonce alors une table ronde prévue le 26 octobre et ayant pour thème le contrat de plan. Il semble déjà bien tard et les fédérations CGT, CFDT, FO et la Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite (FGAAC) déposent un préavis de grève pour le 25 octobre. Il y aura ce jour précis quelque 48% de grévistes chez les agents de conduite. Assez pour créer de fortes perturbations à Limoges, Lyon, Bordeaux, Rennes, Nantes, Lille, Toulouse, Montpellier et Rouen¹².

⁸ Pascal Grassart et Christophe Recoura, *Cheminots en lutte*, Paris, L'Harmattan, CFDT-Cheminots, 1996, p. 13-15.

⁹ *Idem*, p. 9.

¹⁰ *Idem*, p. 19.

¹¹ *Idem*, p. 23.

¹² *Idem*, p. 27

Ceci dit, le président de la SNCF a engagé le premier pas de la concertation. Mais l'espoir d'un apaisement temporaire est bousculé par les déclarations d'Alain Juppé, Premier ministre, le 15 novembre. Celui-ci présente son plan de réforme de la protection sociale. Sont essentiellement contestées la création d'un nouvel impôt (RDS : Remboursement de la dette sociale) et la suppression des régimes spéciaux de sécurité sociale (dont celui des agents de la SNCF). Le nombre d'années travaillées nécessaires pour bénéficier de la retraite était déjà passé de 37,5 à 40 pour les travailleurs du secteur privé sous le gouvernement d'Édouard Balladur. A. Juppé souhaite l'alignement sur le privé des régimes propres aux fonctionnaires et aux salariés des entreprises publiques.

Le lendemain, les fédérations syndicales des cheminots CGT, CFDT, FGAAC et la Fédération Maîtrise et Cadres (FMC) appellent à la grève générale pour le 24 novembre. Cet appel est un succès pour les syndicats. À la SNCF, on compte 60% de grévistes (85% chez les agents de conduite)¹³. La mobilisation dans les rues est elle aussi importante puisqu'on y dénombre plus de 500 000 fonctionnaires et agents des services publics selon les organisateurs. N. Notat est sévèrement hué dans le cortège par un certain nombre de militants. L'attitude de la confédération dans ce conflit semble exaspérer l'aile gauche de la CFDT qui y voit une nouvelle forme de trahison de la part de l'équipe confédérale qui propose au gouvernement un soutien critique à son plan. D'ailleurs l'exaspération est réciproque lorsque la secrétaire générale désespère des « pratiques d'une minorité en désaccord global. Plus ils se veulent minoritaires, plus ils deviennent radicaux dans leur expression, plus ils sont bruyants, plus ils ont recours à des pratiques qui, très franchement, ne sont pas celles de la CFDT¹⁴. »

Le lundi 27 novembre 1995 le président de la SNCF invite à une nouvelle table ronde les syndicats qui en sortent complètement insatisfaits. En même temps, des cheminots procèdent à des blocages de voies. Le mouvement est loin d'être arrêté. En effet, le 29 novembre, les salariés de la RATP lancent un mouvement de grève reconductible pour conserver eux aussi leur régime de retraite. La région Île-de-France est bloquée : ni métro, ni RER ne circulent¹⁵. Le lendemain les mouvements de grève se multiplient, notamment à EDF et GDF. Puis on notera des arrêts de travail dans l'Éducation nationale. Le 5 décembre, plus d'un million de manifestants sont dans les rues françaises¹⁶. Les manifestations se renouvellent le 7 décembre et continuent d'être massives avec l'arrivée remarquée des enseignants.

A. Juppé nomme alors un médiateur pour résoudre le conflit avec la SNCF qui reste le fer de lance de la mobilisation. Jean Mattéoli (ministre du Travail entre 1979 et 1981 et président du Conseil économique et social) est censé associer les syndicats à la signature du contrat de plan et en négocier quelques aspects¹⁷. Mais sa marge de manœuvre semble assez réduite au regard des exigences syndicales. Il veut que le contrat de plan soit signé avant la fin de l'année alors que les fédérations de cheminots souhaitent qu'un temps plus long soit accordé à une renégociation en profondeur.

Alors que l'arrivée de Mattéoli sur la scène ne semble pas avoir bouleversé la donne, le premier ministre annonce le 10 décembre sur France 2 qu'il suspend les travaux concernant l'alignement des régimes spéciaux sur le régime général¹⁸. Il précise bien que le gouvernement n'a aucune intention de toucher à l'âge de départ à la retraite des agents de conduite de la SNCF et de la RATP. Et enfin, il indique que la signature du

¹³ *Idem*, p. 39.

¹⁴ *Idem*, p. 41.

¹⁵ *Idem*, p. 47.

¹⁶ *Idem*, p. 51.

¹⁷ *Idem*, p. 61.

¹⁸ *Idem*, p. 69.

contrat de plan est repoussée jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé entre syndicats, direction et État. Dans les négociations qu'entame A. Juppé avec les syndicats, on retrouve N. Notat de la CFDT. Mais la FGTE n'est pas conviée, ce qui contribue à rendre détestables des relations qui étaient déjà difficiles.

Le 12 décembre 1995 de nombreuses et massives manifestations ont lieu. On y exige même de plus en plus la démission du premier ministre. Mais dès le lendemain le mouvement faiblit. À la SNCF, la FGAAC et la CFTC appellent à reprendre le travail. Le 14 décembre, le métro recommence à circuler à Paris après trois semaines de paralysie des transports franciliens. CGT, FO et CFDT demandent des précisions écrites de Bernard Pons, ministre des Transports. Elles sont obtenues le soir même¹⁹. Le 15 décembre, J. Bergougnoux, largement désavoué dans ce conflit, remet sa démission au gouvernement. Il a servi de fusible à un pouvoir politique engagé dans un conflit avec des cheminots déterminés. Le nouveau président choisi par l'État est Loïk Le Floch-Prigent. Le 21 décembre 1995, la grève est terminée.

On peut cerner au moins deux éléments fondamentaux dans ce conflit qui mit les cheminots en première ligne. Les salariés de la SNCF se sont très vite révélés comme le moteur de la mobilisation sociale. On a pu observer un certain décloisonnement du conflit ; le mécontentement porté par les cheminots s'est diffusé à l'ensemble des services publics. Le deuxième point crucial concerne les rapports entre la direction confédérale de la CFDT et ses syndiqués cheminots. Alors que des syndicats importants de la CFDT-Cheminots tels que ceux de Paris Saint-Lazare ou de Paris Sud-Est pouvaient encore, avant le conflit, supporter la contradiction entre leur discours et celui de la centrale, une étape semble avoir été franchie après ces événements. « Depuis le début, leur confédération intervient contre la grève, condamne les modalités tout comme les motivations du mouvement, à tel point que certaines organisations de la CFDT ont fait fabriquer des badges " CFDT en lutte " pour se démarquer d'une confédération accusée dans les manifestations d'être " complice de Juppé ", que des autocollants " cheminots CFDT en grève " ont eu la même fonction. Alors, parce qu'ils ne supportent plus d'être " dans la même organisation que Notat ", des cédétistes se résolvent à partir²⁰. »

¹⁹ *Idem*, p. 81.

²⁰ Christian Chevandier, *op. cit.*, p. 352.

SUD-Cheminots, le « mouton noir » de la SNCF

Le 26 janvier 1996, les cheminots CFDT de Paris Sud-Est se réunissent en congrès extraordinaire et votent la désaffiliation de leur syndicat à la CFDT. C'est le plus important syndicat de la fédération cédétiste. Sur 141 mandats au total (représentant chacun 5 adhérents), 128 se sont exprimés. 120 se sont prononcés en faveur de la rupture, 6 ont préféré rester à la CFDT et 2 se sont abstenus²¹. Henri Célié (aiguilleur), un des futurs secrétaires de la naissante fédération SUD-rail y explique les grandes lignes de la nouvelle organisation qui se prépare. Mais on peut aussi citer les noms de Christian Mahieux ou Francis Dianoux que l'on retrouvera par la suite. Un syndicat qui doit dépasser l'horizon corporatiste de la simple SNCF selon ses animateurs. Le quotidien national qui rend compte de cet événement remarque d'ailleurs que ce congrès se tient dans la même salle de Créteil où, il y a 8 ans, se déroulait un autre congrès qui donna naissance, celui-là, à SUD-PTT. Ce sont ainsi quelque 700 personnes qui quittent la CFDT.

Ce départ – le premier – marque le commencement d'une série qui emporte un bon nombre de syndicats régionaux de la CFDT. Un événement a d'ailleurs confirmé le syndicat de Paris Sud-Est dans sa détermination quelques jours avant son congrès. La FGTE demandait la tenue d'un congrès extraordinaire de la confédération pour remettre en cause les positions de Nicole Notat. Cette requête est rejetée à plus de 82% des voix au conseil national confédéral le 24 janvier²². Même si quitter une organisation dans laquelle on a milité pendant parfois vingt ans est difficile sur le plan humain, le départ semblait inéluctable, les animateurs et militants du syndicat étaient pressés par leur base de conclure la rupture définitive avec la centrale. Le syndicat bénéficie de l'aide des militants de SUD-PTT dans ce départ vers l'inconnu. Une aide qui vaut celle que le syndicat de Paris Sud-Est avait fourni aux postiers franciliens « exclus » de la CFDT.

Le 8 février 1996, le syndicat cheminot CFDT de Paris Saint-Lazare, syndicat presque aussi important que celui de Paris Sud-Est et proche de ce dernier, organise une assemblée générale exceptionnelle. Y est votée la désaffiliation à 76,5% (342 mandats pour) : 7,1% s'y opposent (32 mandats) et 10,2% s'abstiennent (47 mandats). 447 mandats sont représentés au total mais on note l'absence du vote des contrôleurs et des salariés des cantines²³. La sortie de ce syndicat n'était pas une surprise, tout comme celui de Paris Sud-Est. Mais, moins ouvert aux associations et syndicats extérieurs que son homologue, le syndicat de Paris Saint-Lazare avait besoin d'un précédent pour, en quelque sorte, sauter le pas. D'autant plus que Paris Sud-Est s'était préparé quelques années avant la décision finale en créant une association nommée « mouton noir ». Cette association était en fait un compte bancaire nourri régulièrement afin de parer à une éventuelle exclusion ou départ volontaire. Mais ce n'était pas un secret jalousement gardé ; les éventuelles options de Paris Sud-Est n'ont jamais fait mystère au sein de la CFDT. La seule énigme était la date de la rupture.

Des contacts, déjà antérieurs ou nouveaux, sont pris avec les diverses régions SNCF. Il s'agit de connaître quels syndicats sont prêts à quitter la CFDT pour construire une nouvelle fédération. Début février, des congrès extraordinaires sont prévus à Rouen et Strasbourg. Un syndicat SUD voit le jour à Clermont-Ferrand le 1^{er} février avec 170 adhérents. Nantes, Montpellier, Paris-Est, Tours, Lyon semblent être les prochains sur

²¹ *Libération*, 27 et 28 janvier 1996.

²² *Le Monde*, 28 et 29 janvier 1996.

²³ Génia Vargaftig, *op. cit.*, p. 9.

la liste. À Metz/Nancy, SUD naît de la scission de Thionville avec le départ de 140 adhérents CFDT. À Rouen ce sont 220 adhérents qui constituent le nouveau syndicat régional SUD de Normandie. Et plus de la moitié n'étaient pas syndiqués auparavant. Il existe donc une dynamique SUD²⁴. Et si, dans certaines régions c'est la majorité du syndicat qui se sépare de la confédération CFDT, dans d'autres comme à Chambéry, c'est une création pure et simple de SUD-rail que l'on observe en avril 1996.

Afin de commencer au plus vite à coordonner l'ensemble de ces structures naissantes, le congrès constitutif de la « Fédération des syndicats de travailleurs du rail Solidaires, Unitaires et Démocratiques - SUD-Cheminots » se déroule le 27 avril 1996 à Villeneuve-Saint-Georges dans le Val-de-Marne (qui deviendra le siège de l'organisation nationale). On y retrouve les délégués de 10 régions SNCF dotées de syndicats SUD : Paris-Est, Strasbourg, Metz/Nancy, Paris Saint-Lazare, Rouen, Paris Sud-Est, Clermont-Ferrand, Lyon, Chambéry et Montpellier. La nouvelle structure compte environ 2 000 adhérents et tisse des liens avec huit autres régions pour y constituer des syndicats. C'est un collectif provisoire de 10 membres qui anime alors la vie de la fédération, jusqu'à la deuxième partie du congrès qui se tiendra les 14 et 15 mars 1997 à Lyon (afin de tenir compte des nouveaux syndicats).

Indiquons d'abord qu'à la fin de ce congrès l'organisation a changé de nom en préférant celui de SUD-rail à SUD-Cheminots (amendement adopté à 91,61% des voix). Il s'agit de faire un signe à tous les salariés qui ne sont pas embauchés au cadre permanent ou qui travaillent dans des entreprises de sous-traitance ou des filiales de la SNCF, dans le nettoyage par exemple. Plus qu'un détail de forme, ceci révèle la volonté d'adaptation aux spécificités nouvelles de l'entreprise nationale : la filialisation et le développement de la sous-traitance menacent le statut du personnel cheminot.

Les textes, élaborés par le bureau sortant avec les syndicats dans le conseil national, peuvent être amendés par les syndicats au moyen d'une règle spécifique. L'amendement doit obtenir 2/3 des voix des adhérents (67%) et 2/3 des voix des syndicats présents. Ceci afin de tenir compte, d'une part, de l'importance en terme d'adhérents de chaque syndicat mais aussi, d'autre part, des petits syndicats. Car le rapport de forces, dans la fédération, est largement en faveur des trois plus gros syndicats que sont Paris Sud-Est, Paris Saint-Lazare et Metz/Nancy au niveau du nombre de membres. Les conseils nationaux (ou conseils fédéraux) se tiennent mensuellement et sont au nombre de dix par an. Ce sont eux qui, entre deux congrès, dirigent la fédération. Ils sont constitués des représentants mandatés des syndicats ainsi que du bureau national (ou fédéral). Lors de ce congrès, on décide aussi de fixer la cotisation des adhérents. Alors que les principales fédérations demandent à leurs adhérents de verser près de 1% de leur salaire à l'organisation prise dans son ensemble, la fédération décide de déterminer ce taux à 0,8%. Sont votées une charte financière, visant à une transparence maximum des comptes de la fédération, une charte de l'adhérent énumérant la plupart de ses droits par rapport à l'organisation et une charte de fonctionnement. On élit 8 personnes dans le nouveau bureau fédéral, toutes élues à plus de 96% : Daniel Binet, Bernard Bouche, Henri Célié, F. Dianoux, Gérard Faucher, Joëlle Pierre, Serge Savaris et Serge Travailleur. La moitié du bureau est alors constitué de parisiens. Ce déséquilibre est une des préoccupations de la fédération qui s'efforce de diversifier l'équipe fédérale. Mais, pour le moment, les troupes parisiennes constituent une bonne partie de l'organisation. Le 9 mai 1996 a lieu la première réunion officielle du bureau fédéral de SUD-rail à Villeneuve-Saint-Georges, siège de la fédération²⁵.

²⁴ Livret « Lyon 14/15 mars 97 – 1^{er} congrès SUD-rail », p. 18-24.

²⁵ Note fédérale n°9, 14 mai 1996.

Quelques éléments du cahier revendicatif permettent de donner une idée de la position générale de SUD-rail dans le paysage syndical à la SNCF et dans la société en général ; 32 heures sans perte de salaire ; une position (dans la grille des salaires) tous les deux ans au maximum avec respect de l'ancienneté ; suppression des niveaux et mise en place d'un seul tube dans chaque qualification ; prime de vacances uniforme pour tous correspondant au salaire minimum revendiqué (7 500 F), des droits égaux pour les immigrés ; titularisation des contractuels qui le souhaitent ; le droit à une formation qualifiante et rémunératrice ; 30 jours de congés et attributions de congés supplémentaires annuels pour ancienneté....

Cette période est aussi celle des nombreux procès. On en compte environ 130. Les syndicats SUD de toute la France ainsi que la fédération elle-même ont à subir de nombreuses attaques sur le terrain juridique de la part de la SNCF ainsi que des autres syndicats et fédérations reconnues que sont la CFDT, la CGT ou encore FO. Selon SUD, la SNCF profite d'une loi d'après-guerre destinée à empêcher la formation de syndicats « jaunes » non confédérés. Ce sont dans la grande majorité des cas des procès sur la représentativité des organisations qui sont intentés. La fédération envoie alors aux syndicats des documents pour préparer les responsables à défendre le cas de leur syndicat. Il s'agit d'obtenir la représentativité dans un maximum de régions afin d'acquérir la représentativité nationale, « passe » indispensable pour pouvoir présenter des équipes syndicales dans certaines régions où les équipes syndicales sont plus faibles.

Ces procès sont destinés à empêcher ces nouveaux syndicats de s'imposer comme instances représentatives, partenaire obligé des négociations pour la direction. Mais ils servent aussi à bloquer le dépôt de listes SUD pour les élections des délégués du personnel et des comités d'établissement régionaux (CE). En effet, c'est le 28 mars 1996 qu'ont lieu ces élections, véritable test pour les équipes de SUD. Il résulte de ces élections troublées par des procédures juridiques un imbroglio où se mêlent divers intérêts entre direction(s) qui ne souhaite(nt) pas vraiment avoir à faire avec des syndicats travaillant à la gauche d'une CGT qui commence à faire des compromis et des fédérations qui craignent véritablement l'arrivée de SUD-rail. D'ailleurs même perdue avant les élections, cette représentativité peut se revendiquer après, si les voix obtenues par les régions et établissements qui ont pu se présenter, sont suffisantes et réparties géographiquement.

Dans certaines régions telles que Paris Sud-Est, l'équipe ex-CFDT devenue SUD, qui siégeait au CE, est expulsée pour la raison qu'elle n'est pas encore une organisation représentative. La représentativité du syndicat SUD Paris Sud-Est est défendue par C. Mahieux, F. Dianoux et H. Célié au tribunal d'instance de Paris XII^e contre la direction de la SNCF. Ils gagnent, la SNCF étant déboutée. À Paris Est, la SNCF et la CFDT se joignent pour contester la représentativité du syndicat. Une procédure est engagée par la direction générale de la SNCF et un avocat représentant la FGTE-CFDT plaide en soutien à l'avocat SNCF contre SUD-rail²⁶. Des listes SUD-rail sont interdites à Montpellier, Nantes, Strasbourg...²⁷ L'équipe SUD-rail de la région lyonnaise, emmenée par B. Bouche, fait le témoignage de ses difficultés : « Pas moins de 10 actions en justice contre notre syndicat au niveau de la région de Lyon, refus de nous convoquer aux réunions préélectorales, refus de communiquer certaines informations

²⁶ Note fédérale n°4, 13 mars 1996.

²⁷ *Le fer peinarde*, n°2, avril 1996.

aux délégués SUD, refus de prendre en considération nos questions au CE et en DP, pressions diverses et variées... rien ne nous est épargné !²⁸ »

Il faut bien avouer que cette avalanche de procès à l'encontre de SUD ressemble fortement à une stratégie d'acharnement. Seule la CFTC décide de rester à l'écart de cette alliance intersyndicale à l'encontre de SUD. Mais le 31 mai 1997, SUD-rail voit sa représentativité nationale reconnue par une décision de justice. Après avoir misé sur la disqualification de SUD-rail par rapport aux autres syndicats, la direction se voit obligée d'accorder les mêmes droits au syndicat naissant. La fédération demande alors en juin à être inscrite au statut de l'entreprise nationale. Ce qui signifie que la direction de la SNCF est dans l'obligation d'attribuer à SUD-rail les moyens conformes aux dispositions statutaires, que SUD-rail est invité à toutes les réunions auxquelles elle invite les autres organisations syndicales (chose qu'elle ne faisait pas auparavant). L'organisation est inscrite au statut au mois de septembre 1997²⁹.

Finalement SUD-rail récolte lors de sa première participation aux élections professionnelles de la SNCF en 1996 des scores loin d'être négligeables. Pour les élections aux CE, SUD-rail recueille au niveau national 5,3% des suffrages. SUD-rail a déposé des listes pour ces élections dans six régions : Lyon, Paris Sud-Est, Paris Saint-Lazare, Rouen, Clermont-Ferrand et Paris-Est (où les élections sont reportées au 16 avril). À Paris Sud-Est, Clermont-Ferrand, Rouen et Paris Saint-Lazare, SUD-rail devient la deuxième organisation syndicale en termes de poids électoral. Dans la région de Metz/Nancy, les élections ont été repoussées pour cause de procès et les « sudistes » obtiennent 13,1% des voix au CE.

²⁸ Note fédérale n°4, 13 mars 1996.

²⁹ Livret « Bordeaux octobre 2000, 2^{ème} congrès SUD-rail », p. 30.

SUD-rail, une organisation qui fait ses preuves

Après avoir surmonté l'obstacle des multiples procès et fait preuve d'une certaine capacité de représentation des salariés de la SNCF, SUD-rail sort la tête de l'eau et son développement à l'intérieur de l'entreprise peut se faire plus facilement. Le 16 septembre 1996, le Groupe des dix (G10) vote l'adhésion de SUD-rail au groupe de syndicats autonomes après qu'il en fut un observateur pendant six mois environ. C'est d'ailleurs en septembre 1996 que SUD-rail prend contact avec l'association « Culture et Liberté » (organisme reconnu dans le domaine de la formation syndicale) dans le but de préparer la formation syndicale de l'organisation. Alors est créé l'Institut SUD-rail, chargé de la formation des syndiqués. Les comptes financiers sont volontairement séparés dans un but affiché de transparence.

Un des chevaux de bataille de SUD-rail, pendant ses premières années surtout et aujourd'hui encore, est l'éclatement en plusieurs entités de l'entreprise nationale. Considéré par la fédération et ses militants comme le préalable à une privatisation, cette structure est, d'emblée, condamné. Le ministre des Transports, Bernard Pons, présente le 7 juin 1996 son projet de loi visant à réformer la SNCF, devenue un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) le 31 décembre 1982. La veille, une manifestation nationale des cheminots s'était déroulée à Paris. SUD-rail était présente avec, selon la fédération, environ 700 personnes³⁰.

Le projet du ministre repose sur plusieurs points. Il s'agit tout d'abord d'une suppression du contrat de plan, document dans lequel le gouvernement présentait ses orientations en matière de transports ferroviaires. Le deuxième changement repose dans la création d'un nouvel EPIC chargé de la gestion des infrastructures, c'est-à-dire de l'ensemble des voies ferrées. Le ministre demande également la séparation comptable entre les services régionaux voyageurs, les voyageurs grandes lignes et le fret. Enfin, le projet de loi inclut une phase expérimentale de régionalisation dans six régions (Alsace, Centre, Nord-Pas-De-Calais, Pays-de-Loire, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes). L'État transfère aux régions les crédits qu'il donnait à la SNCF ; à elles ensuite de gérer l'utilisation de ces fonds. En fait, SUD-rail voit dans cet ensemble de dispositions l'application de la circulaire européenne 91-440 qui préconise l'éclatement des entreprises ferroviaires dans le but de favoriser l'émergence d'une concurrence dans ce secteur.

L'engagement de la fédération contre ce projet ne fait aucun doute. Elle mobilise pour cela des notions et des valeurs (telles que la continuité du service public ou l'unité du corps des cheminots) aptes à toucher les salariés dans leur ensemble. Ce qui pousse ses détracteurs à l'accuser de jouer avec les peurs de la corporation :

« L'établissement chargé du financement, de la gestion des infrastructures (sous contrôle de l'État) – développe une note fédérale – fera payer à celui chargé de la maintenance et de l'exploitation des droits de péages, et lui reversera des rémunérations pour l'entretien. Bien entendu, les lois du marché étant ce qu'elles sont, chaque établissement cherchera à encaisser le maximum et à déboursier le minimum pour équilibrer ses finances. Les choix fondamentaux concernant la politique des transports qui, sous la pression des lobbies routiers et pétroliers, privilégient la route, obligeront l'établissement gestionnaire des infrastructures à jouer soit à la hausse des droits de péage, soit à diminuer la consistance des infrastructures, notamment celles jugées moins rentables. Par conséquent, l'établissement chargé de l'exploitation des trains jouera

³⁰ Note fédérale n°11, 13 juin 1996.

soit à la hausse des tarifs, soit la diminution du nombre, de la fréquence, des trains, des gares. Dans tous les cas et pour les deux établissements, les personnels subiront l'austérité et la réduction des effectifs, autres moyens (bien connus) de parvenir à l'équilibre des comptes. Il n'est même pas impossible que le nouvel établissement embauche rapidement, comme aux Télécoms, du personnel ne bénéficiant pas du statut cheminot. Après l'éclatement de la SNCF on assisterait à l'éclatement du statut personnel. Bien entendu, et c'est un des objectifs des ultra-libéraux, la création du nouvel établissement (contrôlé par l'État) est un moyen commode, au nom de la libre concurrence, de permettre à des affréteurs privés de transports d'emprunter les infrastructures ferroviaires³¹. »

SUD-rail envoie en juillet 1996 une lettre au Premier ministre pour lui faire part de ses revendications dans le contexte de désignation d'un nouveau directeur général de la SNCF et insiste auprès des autres fédérations pour ouvrir le dialogue et, si possible, engager des actions communes. Mais A. Juppé confirme les orientations prises par le ministre des Transports. Et alors que la fédération se prononce pour un soutien sans faille aux sans-papiers – dans le contexte de l'occupation de l'église Saint Bernard à Paris – et appelle à manifester le 21 août, se déroulent des négociations auxquelles SUD-rail n'est pas conviée entre la direction et les autres organisations syndicales. Ces tractations portent sur un accord prévoyant un certain nombre de départs en préretraite. Le projet s'intitule « congé de disponibilité de fin de carrière »³².

Le 27 septembre 1996, la direction confirme son projet et indique que le ministre durcit ses positions sur deux points : la non prise en compte du déficit de 1996 (que SUD-rail perçoit comme une sorte de revanche à l'égard du mouvement de grèves des cheminots de 1995³³) et le passage des triages SNCF sous le contrôle du nouvel EPIC censé gérer les infrastructures (accélérant selon SUD encore plus le mouvement d'éclatement et de privatisation de l'entreprise). Le 3 octobre, jour d'un conseil d'administration pendant lequel les dirigeants devaient débattre du projet dit de modernisation de la SNCF, quelques 500 délégués et militants sudistes (selon SUD-rail) se réunissent devant le siège de l'entreprise à Paris. Le but était de demander qu'une délégation soit reçue par un représentant de la direction SNCF pour lui faire part de la position de la fédération sur ce projet. Les militants ont fini par rentrer tout seuls dans les locaux et se sont introduits dans la salle du conseil d'administration que les administrateurs avaient quittée.

SUD-rail compte sur la journée d'action unitaire du 17 octobre 1996 pour mobiliser les cheminots un peu plus sur le thème de la défense du service public. Cette journée est un succès car près de la moitié des fonctionnaires se sont mis en grève ce jour-là et les manifestations étaient relativement importantes (environ 100 000 personnes à Paris). Ceci dit, SUD-rail souhaite des mobilisations plus amples que des simples journées d'action.

Le 30 janvier 1997, la CGT, la CFDT et SUD-rail organisent une journée d'action contre le projet de loi. On dénombre un tiers de grévistes, dont la moitié des roulants³⁴ ; c'est un succès. Mais cela n'empêche pas la création du nouvel EPIC gérant les infrastructures ce mois de janvier 1997. La SNCF en tant que transporteur verse à RFF une redevance (appelée péage) pour l'utilisation des infrastructures. Pour l'exercice 2002, le montant de cette redevance est de 1,9 milliard d'euros contre 915 millions

³¹ Note fédérale n°11, 13 juin 1996.

³² Note fédérale n°17, 21 août 1996.

³³ Note fédérale n°21, 24 septembre 1996.

³⁴ Christian Chevandier, *op. cit.*, p. 355.

d'euros en 1997. Ce qui ne manque pas de provoquer des réactions de la part de SUD-rail qui continue aujourd'hui à dénoncer cette partition de l'entreprise nationale, prétexte, selon elle, à une privatisation future censée se réaliser par petites touches.

Lionel Jospin est nommé premier ministre par Jacques Chirac le 2 juin 1997. Avec lui, c'est Jean-Claude Gayssot, communiste, qui accède au ministère des Transports et de l'Équipement. Celui-ci annonce le 10 juillet un désendettement de l'entreprise de 20 milliards de francs et l'embauche de 2 000 personnes supplémentaires dont 1 000 « emplois jeunes ». C'est la période appelée de « la réforme de la réforme ». Les syndicats espèrent des modifications profondes de la réforme Pons-Idrac. SUD-rail tente de mobiliser sur ce sujet les autres fédérations qui ne sont pas décidées à agir avec cette organisation. Certaines actions ont cours un peu plus tard telles que des grèves le 28 janvier 1998 et le 13 mai 1998 mais il y a une absence d'unité sur le thème de RFF. Finalement, J.-C. Gayssot ne modifie pas en profondeur la réforme et, le 19 juin 1998, RFF est définitivement installé.

Avec 8,6% des suffrages, tous collèges confondus, aux élections CE, SUD-rail confirme son développement en gagnant 3,3 points en juin 1998 par rapport à 1996. On observe des progressions dans toutes les régions même si certaines ne peuvent encore afficher que de faibles scores comme Lille (2,3%), Rennes (4,7%) ou Nantes (4,0%). Le résultat national pour ce qui concerne les délégués du personnel est de 6,5%. Mais dans le collège exécution sédentaire, ce score monte à 8,1% et même jusqu'à 10,2% parmi le personnel de conduite. Ces élections ont permis à SUD-rail de se donner une meilleure idée de l'audience qu'elle pouvait avoir parmi les salariés de la SNCF car, cette fois-ci, quasiment toutes les régions disposent de listes sudistes. Ce qui était loin d'être le cas en 1996. D'autant plus que ces deux années ont été assez riches en événements sociaux, ce qui ne peut que favoriser une organisation favorisant la lutte sociale.

Le 17 septembre 1998, le bureau national connaît un élargissement en raison d'un nombre trop restreint de personnes aux responsabilités et de militants qui semblent quelque peu délaisser leur activité fédérale. Didier Fontaine, Didier Marchat et Christian Mahieux deviennent secrétaires fédéraux.

La position de SUD-rail à propos du temps de travail est assez radicale puisque l'organisation revendique une réduction du temps de travail à 32 heures par semaine sans perte de salaire. Évidemment cette position reste du domaine d'un idéal à atteindre et si, à la veille des négociations sur l'application des 35 heures dans l'entreprise, les 32 heures étaient toujours revendiquées, SUD-rail tient à négocier le passage aux 35 heures. Lors du conseil fédéral des 4 et 5 juin 1998, est voté le mandat selon lequel SUD-rail revendique l'embauche de 15 000 à 20 000 emplois statutaires grâce à l'application des 35 heures³⁵.

Dans le but de préparer le terrain pour les futures négociations avec les syndicats, la direction de la SNCF a lancé un audit, réalisé par l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail (ANACT) sur le fonctionnement des différents régimes de travail dans l'entreprise. Ce qui n'est pas du goût de SUD-rail qui y voit une volonté de culpabiliser les cheminots³⁶. Mais ce qui pousse encore plus la fédération à se méfier et à s'opposer aux projets de la direction est le fait que celle-ci convoque les organisations syndicales en réunions bilatérales avant les tables rondes prévues pour le début novembre 1998. SUD-rail refuse de participer à ces rencontres en face-à-face avec la direction.

³⁵ Livret « Bordeaux octobre 2000, 2^{ème} congrès SUD-rail », p. 19.

³⁶ Livret « Bordeaux octobre 2000, 2^{ème} congrès SUD-rail », p. 20.

Des troubles commencent à se manifester dans l'entreprise, notamment au niveau des agents de conduite en septembre et en octobre 1998. SUD-rail dénonce l'absence de réelle volonté de la part des autres organisations de développer le mouvement. Selon l'organisation, les autres fédérations ne souhaitent pas voir les négociations polluées par des grèves locales. Les grèves prennent peu d'ampleur dans les dépôts mais se déploient dans les gares parmi les agents commerciaux. La direction est alors obligée de négocier des accords pour certaines professions³⁷.

Une table ronde est organisée par la direction le 14 décembre 1998. SUD-rail propose aux autres fédérations une intervention commune auprès du premier ministre. La CFTC et l'UNSA s'y associent. Mais aucune réponse ne leur parviendra. Puis, le 25 janvier 1999, la direction transmet son projet d'accord sur les 35 heures tout en continuant à recevoir les organisations syndicales en réunions bilatérales. Ce qui continue à exacerber la méfiance de SUD-rail. De toute manière, la table ronde du 18 mars ne donne rien de significatif. La situation semble bloquée. Les militants de SUD-rail ont plusieurs craintes vis-à-vis des projets de la direction. Ils appréhendent notamment une remise en cause du statut par une flexibilité accrue, la possibilité de modifier la programmation des roulements, la remise en cause du PS4 (code établissant les diverses modalités de travail des cheminots telles que les congés, les repos, les rythmes de travail, etc.), les dérogations possibles selon les métiers ou les établissements, une extension du travail les samedis et les dimanches, l'annualisation renforcée de la durée de travail, les repos interdits durant les périodes chargées, la généralisation du temps partiel imposé... De plus l'organisation n'est pas d'accord sur le niveau d'emplois apporté grâce à l'application des 35 heures.

Le 15 avril, la direction propose un nouveau texte que SUD récuse. L'organisation souhaite une rencontre avec les autres fédérations mais seule FO répond à l'appel. La CGT ne semble pas disposée à rejeter en bloc le texte ; quant à la FGAAC, elle appelle à la grève le 27 avril. L'unité d'action semble déjà bien fragile. Finalement des groupes SUD-rail appellent à la grève le 27 avril avec la FGAAC et des équipes locales de la CGT. SUD dépose un préavis national reconductible à partir du 4 mai 1999. Il n'y a pas vraiment d'extension du mouvement aux autres catégories que les ADC. Ceci dit la CGT dépose un préavis pour le 9 mai mais le 7, la direction rencontre la CGT et la CFDT. Louis Gallois, lors de cette rencontre, « cède sur 4 000 emplois et maintient les repos compensateurs³⁸ ».

La CGT et la CFDT organise alors une consultation interne à l'entreprise. SUD-rail y voit une « mascarade » servant d'alibi à la volonté de ces organisations de signer cet accord. D'autant plus que la direction contribue matériellement à ce référendum dans l'entreprise. Cette consultation se déroule du 25 au 28 mai 1999. La participation, très faible, décrédibilise l'initiative prise par les deux fédérations. Seuls 47% des salariés de la SNCF y ont participé³⁹ et l'accord n'est accepté qu'avec une majorité de 61%. Le 7 juin 1999, la CGT, la CFDT et le Syndicat National des Cadres Supérieurs (SNCS)⁴⁰ signent l'accord 35 heures. Ce qui se traduit dans les urnes aux élections des CE par une chute des scores cégétistes de 7 points.

En effet, ce conflit a été très néfaste pour la fédération CGT des cheminots. Doublée sur sa gauche par SUD-rail, impliquée dans cette consultation qui semble aux autres

³⁷ Livret « Bordeaux octobre 2000, 2^{ème} congrès SUD-rail », p. 21.

³⁸ Livret « Bordeaux octobre 2000, 2^{ème} congrès SUD-rail », p. 23.

³⁹ Christian Chevandier, *op. cit.*, p. 358.

⁴⁰ Syndicat, comme son nom l'indique, représentant les cadres supérieurs mais ne disposant d'une réalité et d'une audience quasi-inexistantes.

organisations quelque peu artificielle, la CGT a récolté aux élections professionnelles du 23 mars 2000 le fruit de la désillusion qu'elle a créée. Ce qui contribue à donner à SUD-rail le titre de troisième organisation syndicale des salariés de la SNCF avec 12,7% des suffrages. Car SUD-rail a su exploiter la situation difficile dans laquelle s'est mise la CGT, celle du compromis ou de la compromission, selon le sens qu'on lui porte. Dès l'application des 35 heures, elle dénonce les chiffres qui ont été avancés par la direction sur les créations d'emploi. Dans le journal *SUD-rail* du 13 novembre 1999, on peut lire :

« 5 500 créations d'emplois, en trois ans, prévues par les signataires de l'accord (25 000 embauches – 19 500 départs).

Mais sur ce solde de 5 500 la direction avait déjà annoncé qu'il y avait 1 500 collègues déjà présents dans l'entreprise comme contractuels et qui deviendraient " cadre permanent ". Soit 2,3% de créations d'emplois pour absorber 7,5% de réduction de travail. Aujourd'hui, Gallois annonce tranquillement que dans le cadre de la privatisation du SERNAM les 3 800 cheminots qui perdront leur emploi pourront être recasés dans les autres services SNCF " grâce au souffle donné par l'accord 35 heures ! "

$$1\ 500 + 3\ 800 = 5\ 300$$

L'accord Direction, CGT, CFDT, SNCS va se traduire par 200 créations d'emplois en trois ans. " Gagnant/gagnant " ils appellent ça ! »

SUD-rail met aussi l'accent sur les désavantages pour les salariés au niveau de la flexibilité qui s'accroît. Avec les autres organisations syndicales – FO, la CFTC, l'Union Nationale des Syndicats Autonomes (UNSA, soit l'ancienne FMC qui s'est affiliée à cette union syndicale), la Confédération Générale des Cadres (CGC) et la FGAAC – SUD pointe également l'absence d'évolution des salaires pour l'année 1999. Dans ce conflit, c'est la CGT qui semble s'être fourvoyée en se faisant dépasser par une organisation plus radicale qu'elle et qui, dès la parution des textes officiels sur les 35 heures, s'est donnée pour mission de le diffuser au maximum de cheminots possible. On ne peut s'empêcher de rapprocher cette position de la CGT avec la présence du communiste Jean-Claude Gayssot au ministère des Transports. Ceci dit, la base de la CGT des cheminots s'est parfois localement opposée au projet des 35 heures comme à Paris Nord où le « non » l'a emporté.

En octobre 2000 a lieu le deuxième congrès de SUD-rail à Bordeaux. Du 2 au 5 octobre, 330 délégués viennent représenter 24 syndicats. C'est un peu le congrès qui signe la réussite de SUD-rail après ses quatre premières années d'existence. Avec 12,7% des voix aux élections CE, 10,7% aux élections DP en 2000 et environ 4 600 adhérents, SUD-rail peut se targuer d'un développement à la hauteur de ses espérances. L'organisation augmente ses effectifs de plus de 25% par rapport à 1999 et les a multipliés par plus de deux depuis sa création. L'audience électorale s'est largement accrue depuis 1996 (+7,4 points aux élections CE) pour hisser l'organisation au 3^{ème} rang derrière la CFDT (18,5%) et, bien sûr, la CGT qui conserve sa position dominante (39,1%). De plus, l'implantation de SUD-rail s'est étendue. Tout d'abord dans les différentes régions qui ne disposaient pas encore de syndicat (Lille, Rennes, Reims et Limoges), mais aussi dans les entreprises sous-traitantes du secteur manutention/nettoyage telles que EFFIA, Challancin, USP, ONET, etc. C'est d'ailleurs le 19 octobre 1998 qu'est créée l'organisation SUD nettoyage et manutention. Organisation dont est membre SUD-rail et pour laquelle elle prête ou donne de nombreux moyens (temps, argent, matériel, etc.)

Les réunions du conseil fédéral qui se déroulaient tous les mois sont désormais moins fréquentes ; il n'y a plus que 5 conseils fédéraux par an pour favoriser la préparation de

ces assemblées. Quinze personnes sont élues au bureau fédéral : Daniel Binet, Gérard Boscher, Henri Célié, Jean-Louis Cornuez, Francis Dianoux, Didier Fontaine, Christian Mahieux, Dominique Malvaud, Didier Marchat, Christian Raynaud, Patrick Robin, Michel Sauvagnat, Serge Savaris et Jean-Pierre Tavernier.

La première crise interne

Le conflit autour du projet de la direction intitulé « Cap client » (ou encore « gestion par activité ») en 2001 amène SUD-rail à connaître sa première vraie crise interne. Ce projet était contesté par SUD-rail et les autres organisations dès son annonce. Le 19 octobre 2000, des manifestations nationales de tous les syndicats dénoncent la GPA (Gestion par activité). Le 20 mars 2001, une grève nationale unitaire contre « Cap client » est engagée. SUD-rail pour sa part a déposé un préavis de grève reconductible. Ce mouvement est de l'initiative de la FGAAC. Un mouvement se déclenche donc dans les dépôts chez les agents de conduite. Mais il ne semble pas dépasser ce cadre. La grande revendication est l'abandon de l'organisation verticale autour d'activités (fret, grandes lignes, Île-de-France, TER, infrastructures - lié à la sous-traitance pour RFF) : on découpe – selon les syndicats – l'entreprise en diverses activités, certaines pouvant (c'est la crainte des cheminots) devenir des filiales, d'autres, les plus rentables, risquant d'être cédées au privé. De plus, s'ajoutent à ces revendications celle, plus ancienne de l'emploi à la SNCF (depuis une quinzaine d'années la SNCF embauche très peu de personnel) ainsi que celle sur les salaires qui sont bloqués depuis pratiquement deux ans.

Le 29, la grève est reconduite par la CGT, la CFDT, FO, la FGAAC et SUD-rail dans le cadre d'une journée européenne pour la défense des services publics. Le 30, seuls la FGAAC et SUD-rail continuent le conflit jusqu'au 5 avril 2001 quand les autres organisations appellent aussi à faire la grève cette journée. Une négociation est menée avec Louis Gallois mais elle n'aboutit pas : la direction propose d'augmenter les salaires de 1,2%, de geler le projet Cap client pendant 2 mois, sans le supprimer dans les deux gares où le projet est déjà mis en place et de créer 1 000 emplois supplémentaires. Du 6 au 11 avril 2001, la grève est reconduite par la FGAAC et SUD-rail. Mais ce sont les agents de conduite qui continuent le mouvement alors que la fédération sudiste souhaite élargir le mouvement. Finalement le conflit « fait une pause » le 12 avril.

En fait, à l'intérieur de SUD-rail, parmi les membres du bureau fédéral, c'est la discorde. La grève est en fait une grève catégorielle, intéressant principalement les agents de conduite. Le projet Cap client vise à financiariser l'ensemble des actes effectués dans l'entreprise. C'est-à-dire que chaque train, chaque structure, chaque ligne... doit être financièrement estimé. Mais cela concerne aussi, par exemple, les services rendus entre branches d'activités à l'intérieur de l'entreprise. Et ce sont les agents de conduite qui se sentent le plus visés par ce projet qui classe donc à terme les lignes selon leur rentabilité.

La grève n'a pas pris au-delà des dépôts. La généralisation du conflit voulue par SUD-rail ne se produit pas mais la fédération continue dans un journal quotidien à appeler à son extension. Les secrétaires du bureau ont des appréciations différentes de la situation et le climat dans la fédération se dégrade. Car c'est bien dans une situation de grand écart que se trouve SUD-rail en appelant l'ensemble des cheminots à rejoindre un conflit catégoriel ; c'est du moins l'avis de membres du bureau qui doutent du bien-fondé de la stratégie de SUD-rail. L'organisation apparaît dans ce conflit plus radicale que jamais ; certains disant même qu'elle n'est plus en phase avec la réalité. De plus, les médias, en suivant ce conflit, tendent à relancer le débat sur le service minimum.

Le verdict tombe en quelque sorte au dépouillement des urnes des élections professionnelles de mars 2002. Aux élections CE SUD-rail passe de 12,73% à 12,78% des suffrages exprimés. Autant dire aucune progression électorale. Les responsables du bureau se trouvent d'ailleurs soulagés d'avoir échappé à un reflux. Toutes choses qui ne

facilitent pas des rapports entre les militants du bureau fédéral qui semblent plus tendus que jamais. Des conflits de personnes se rajoutent aux problèmes « politiques ». En octobre 2002, F. Dianoux (Paris Sud-Est) démissionne officiellement du bureau fédéral en accusant des membres de ce bureau de « pratiques bureaucratiques ». En fait, celui-ci soupçonne la direction en place de l'écarter de ses responsabilités au bureau fédéral alors qu'il souhaite s'y investir davantage après une période de reprise du travail. C'est ce qui a réellement déclenché la crise interne. D'octobre 2002 à juin 2003, le bureau est officiellement mis sous tutelle des syndicats. Plus précisément, le bureau fédéral est élargi avec l'apport de membres de chaque syndicat régional qui interviennent en tant qu'observateurs pour calmer les tensions. En effet, l'ambiance dans le bureau s'est de plus en plus dégradée et le travail entre les militants nationaux semble impossible :

« Donc à partir-là, la période de la crise est ouvert d'octobre 2002 à juin 2003, là il y a eu un bureau fédéral mis sous tutelle de fait – témoigne Didier Fontaine – , parce qu'on s'insultait du matin au soir, à chaque réunion, c'était une horreur, oui une vraie horreur. Une horreur parce que contrairement en tout cas aux désaccords qu'on avait pu vivre à la CFDT, il y avait une base politique de désaccords. C'était établi quoi, il y avait des textes, il y avait des machins, on pouvait traiter l'autre de droitier, qu'il était à la solde de Notat et autres plaisirs du genre. Mais au moins, il y avait un contenu syndical, alors que là, il n'y avait pas de matérialisation de désaccords, il y avait simplement des pratiques militantes, le jeu perso, les gens ne disent jamais ce qu'ils font, une pratique solo, ils ne savent pas fonctionner avec d'autres dans une situation où il y a le trouble général, forcément, ça forme des camps. Voilà, à l'issue de ça, il y a eu donc un bureau fédéral mis sous tutelle des syndicats pendant 6 mois, jusqu'à la fin de l'année...⁴¹ »

Le congrès de juin 2003, prévu à Toulouse est repoussé de trois semaines à cause du conflit social relatif au plan de réforme du système de retraite de François Fillon. Ce congrès, censé régler une situation devenue invivable confirme la démission annoncée de D. Malvaud, D. Binet et H. Célié. Le congrès est aussi l'occasion pour la fédération de faire le point sur l'état de la participation réelle des syndicats à la vie fédérale qui se limite à « une demi-douzaine de syndicats⁴². » L'implication des syndicats ne semble pas assez forte pour les responsables de la fédération. C'est pourquoi a été faite la proposition de tenir le conseil fédéral tous les mois, alternativement sur deux jours en internat, et sur un jour le mois suivant. Il s'agit aussi de discuter des disparités régionales très fortes au niveau de l'implantation de SUD-rail. Des modifications sur la manière dont les moyens en temps sont distribués aux différents syndicats sont discutées. Une surenchère des demandes de la part de certains syndicats a entraîné des déséquilibres. La faible présence des femmes fait aussi partie des débats de ce congrès. En fait, on retrouve à SUD-rail la distribution hommes/femmes de l'entreprise. Sont élus au bureau fédéral Rémy Abgrall (Paris Saint-Lazare), Alain Cambi (Saint-Étienne), Pierre Cheylan (Clermont-Ferrand), Didier Fontaine (Paris Sud-Est), Stéphane Leblanc (Rouen), Christian Mahieux (Paris Sud-Est), Didier Marchat (Bordeaux), Patrick Robin (Dijon), Sylvie Rouquette (Lyon), Jean-Pierre Tavernier (Paris-Est) et Roger Zarini (Metz/Nancy).

⁴¹ Entretien avec Didier Fontaine, membre du bureau fédéral depuis 1998.

⁴² Livret « Toulouse Paris juin 2003, 3^{ème} congrès SUD-rail », p. 14.

La recomposition syndicale

Les agents de la SNCF se sont mobilisés assez tôt sur la question du système des retraites. Le 1^{er} février 2003, ils étaient déjà dans la rue pour défendre leur système de retraite. Le 13 mai constitue une journée d'action forte. Des perspectives de grève générale se développent çà et là. Les syndicats les plus radicaux appellent à continuer le mouvement. Mais les confédérations CFDT et CGT analysent la situation différemment. La CFDT et la CGC ont signé le 15 mai un accord avec le gouvernement et la CGT décide de préparer la manifestation prévue le 25 mai. En fait, la CGT estime qu'il est beaucoup trop tôt pour engager une grève reconductible et que les salariés du privé ne sont pas encore prêts à suivre les agents de la fonction publique ou les salariés de la SNCF. C'est la position également adoptée par la CFDT-Cheminots.

Dans une tentative d'apaiser les cheminots, le directeur de la SNCF, L. Gallois, rappelle que le régime spécial de retraite dont disposent les salariés de l'entreprise est légitime et qu'il n'est pas concerné par la réforme engagée par F. Fillon. De ce fait, la FGAAC refuse de continuer le mouvement, estimant que les intérêts des cheminots sont saufs. Le 3 juin 2003, une nouvelle grève est lancée à la SNCF et c'est un succès puisqu'on compte plus de 50% de grévistes à l'exécution. Mais les espoirs de SUD-rail sont très vite déçus par l'attitude des autres fédérations qui appellent non pas à une grève immédiate pour profiter de l'élan donné par cette journée mais à une grève reconductible le 10 juin. Mais un certain nombre d'assemblées générales, le 6 au matin, notamment parmi la CGT, décident de reconduire la grève, ces cheminots se sentant renforcés dans leur engagement par les autres secteurs en grève (et plus particulièrement les enseignants). Cependant le mouvement décline tout de même petit à petit jusqu'au dernier jour de grève, le 19 juin.

C'est la CFDT qui pâtit le plus de ce manque d'unité syndicale auquel elle a contribué, entre autres, en signant le plan de réformes. La confédération s'est aussi complètement coupée des cheminots en mettant en cause leur régime spécial de retraite. On ne peut, à vrai dire, trouver de meilleure façon pour se mettre à dos les agents de la SNCF. D'autres positions encore viennent pousser les cédétistes à finalement rompre avec la centrale, notamment le soutien à la réforme du régime d'assurance chômage des intermittents du spectacle ou la décision par la CFDT, présidente de l'UNEDIC, de diminuer les allocations des chômeurs. Pour ceux qui constituaient les derniers bastions de la gauche CFDT, la coupe est pleine. Mais, autant en 1996 ce sont des syndicats qui se détachent de la fédération ou des sections non négligeables, autant cette fois-ci c'est la majorité de la fédération qui décide de quitter la confédération.

Dès juillet 2003, la solution consistant à intégrer la CGT est envisagée par les responsables nationaux de la CFDT-Cheminots. Une possibilité de rallier la Fédération Syndicale Unitaire a été aussi étudiée. Mais étant donné le peu d'enthousiasme que cette éventualité a provoqué dans les rangs de la FSU (cette fédération entretient de bons rapports avec la CGT et ne tient pas vraiment à la concurrencer dans cette entreprise publique), l'idée a été abandonnée⁴³. C'est le choix de la CGT qui est donc privilégié. Les raisons qu'en donnent les responsables de la CFDT-Cheminots tiennent à la volonté de provoquer des départs massifs vers une seule organisation capable de les accueillir. Mais c'est aussi la continuation d'un engagement dans le syndicalisme confédéré qui guide cette décision.

⁴³ *Informations fédérales*, n°5, 13 octobre 2003.

Pour autant les choses ne peuvent alors se faire aussi naturellement. « Pour beaucoup de collectifs syndicaux, de militant(e)s, c'est " culturellement " impossible à assumer. La CGT, c'est l'appareil bureaucratique auquel ces militant(e)s CFDT s'affrontent depuis des années, pour certain(e)s c'est contre lui qu'ils se sont construits⁴⁴. » En effet, il y a bien une barrière culturelle qui est difficile à dépasser. C'est pourquoi certaines équipes, à l'encontre des responsables nationaux, évoquent la solution SUD-rail. Et SUD-rail n'hésite pas quant à elle à prendre contact avec ces équipes, démarche largement confirmée lors du conseil fédéral des 10 et 11 septembre 2003 à 94,4% des voix de cette instance⁴⁵. À la demande des équipes CFDT frustrées du seul choix de la CGT, les responsables de la CFDT-Cheminots rencontrent SUD-rail le 12 septembre. Mais le choix semble déjà fait⁴⁶.

Une assemblée générale de la CFDT-Cheminots à la fin du mois de septembre 2003 démontre que le choix de la CGT n'est pas unanime. Trois tendances se dessinent : des militants nationaux portés vers le choix de la CGT, considéré comme le plus raisonnable, d'autres souhaitant étudier plus profondément la possibilité SUD-rail et certains se proposant de rester dans la confédération jusqu'à juin 2004, date du prochain congrès fédéral. L'enjeu est de taille pour SUD-rail et la CGT car la CFDT représente environ 10 500 adhérents, sachant qu'elle a recueilli 18,75% des suffrages aux dernières élections des CE. En octobre 2003, SUD-rail prévoit l'arrivée de la majorité des adhérents des syndicats de Lille, Lyon, Amiens et Reims⁴⁷. Mais des tractations et des prises de contact sont en cours dans quasiment toutes les régions. SUD-rail a donc pris conscience de l'importance pour elle de ce qui se déroule et fait preuve d'un grand volontarisme, au moins au niveau des responsables.

Début octobre, les cédétistes tournés vers l'option SUD-rail se structurent et lancent un appel aux équipes syndicales afin de coordonner une intégration à la fédération SUD-rail. Le « Collectif National des partants à SUD-rail » est constitué le 20 octobre 2003⁴⁸. Celui-ci compte présenter à l'assemblée générale extraordinaire de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires (UFCAC, la branche Cheminots de la FGTE) une motion alternative au choix de la CGT. Mais, de toute façon, le choix est déjà fait pour ces équipes syndicales, c'est SUD-rail car un accord national a déjà été élaboré avec la fédération sudiste. Les ex-cédétistes signataires de cet accord sont Gilles Auvray (Amiens), Alex Driburg (Lille), Yannick Dufeix (Lyon), Philippe Floury (Lille), Alain Giardina (Nantes), Patrick Guillaudat (Paris Rive-Gauche), Patrick Gutierrez (Chambéry), Claude Magnon (Lyon), Patrice Perret (Reims), Jean-Yves Tenaud (Nantes) et Jean-marc Vanderhaeghe (Chambéry). De plus, aucune motion décidant de l'organisation de destination n'est votée lors de cette AG le 6 novembre 2003, le bureau comprenant que l'option qu'elle envisage risque d'être mise en minorité.

Finalement la majorité des ex-cédétistes ne va rejoindre aucun syndicat. Du moins au moment où certains rejoignent la CGT, SUD-rail et parfois l'UNSA. En effet, en mai 2004, l'ex-Collectif National des partants de la CFDT pour SUD-rail estime que la plus grosse partie « des adhérents de la CFDT qui l'ont quittée entre mai et décembre 2003 sont toujours dans la nature⁴⁹. » Il semble même que le vent tourne en faveur de SUD-

⁴⁴ Note fédérale, 3 juillet 2003.

⁴⁵ *SUD-rail*, n°26, décembre 2003.

⁴⁶ *Informations fédérales*, n°5, 13 octobre 2003.

⁴⁷ *Informations fédérales*, n°5, 13 octobre 2003.

⁴⁸ Communiqué de presse du 20 octobre 2003 signé du Collectif National des partants à SUD-rail.

⁴⁹ Brochure éditée par l'ex-Collectif National des partants de la CFDT pour SUD-rail, *De la CFDT à SUD-rail, pourquoi nous avons eu raison*, mai 2004.

rail en raison de la décision prise par le bureau des responsables de la CFDT-Cheminots d'intégrer la CGT. En mars 2004, la CGT reconnaît que seuls 600 adhérents de la CFDT ont rejoint ses rangs. Alors que, rien qu'à Lille, 450 ex-cédétistes ont investi SUD-rail. Il n'est pas évident de calculer exactement combien de personnes provenant de la CFDT sont arrivées à SUD-rail.

Les arrivées ont parfois été collectives mais elles ont pu être aussi individuelles ou par petits groupes, au niveau de sections. De plus, elles ont été étalées dans le temps. Ceci dit, de 2003 à 2004, la fédération voit ses effectifs augmenter d'au moins 1 400 personnes, c'est-à-dire 23% environ. On sait que les progressions en nombre d'adhérents étaient moins importantes les années précédentes : +6% de 2001 à 2002 et 7% de 2002 à 2003. Certaines adhésions ont pu intervenir fin 2003, mais elles sont peu nombreuses et un ou deux timbres au grand maximum par personnes ont alors été comptabilisés. Les ex-cédétistes se sont donc joints à SUD-rail durant l'année 2004. En estimant une progression « naturelle » d'environ 5% (hypothèse assez basse au regard des années précédentes mais plausible étant donné la baisse du taux d'augmentation enregistré dernièrement), il reste 18% d'augmentation attribuables à des équipes sortantes de la CFDT. En calculant (moyenne de 10 timbres, hypothèse basse) le nombre d'adhérents SUD-rail en 2003 qui s'élève à 5 800, on obtient un nombre d'ex-adhérents de la CFDT rejoignant SUD en 2004 de 1 044. On peut donc être assuré qu'au moins 1 000 adhérents CFDT ont rejoint SUD-rail. C'est un apport très important pour la fédération mais, et l'ensemble des syndicalistes semble regretter cet état de fait, un nombre considérable, plusieurs milliers, d'anciens cédétistes n'adhèrent plus à quelque organisation que ce soit.

La volonté du bureau fédéral de SUD-rail y est pour quelque chose. Sa volonté d'accueillir ces équipes sortantes en faisant un trait sur les heurts (parfois violents) a porté ses fruits. Mais il semble que ce bureau ait dû se battre pour faire admettre à certains de ses militants et adhérents du bien-fondé de la chose. Comme l'indique D. Fontaine, membre du bureau fédéral : « Donc l'arrivée des équipes CFDT c'était intéressant donc d'une part ça a pas été facile parce qu'en fait il y avait une espèce de, enfin je ne sais pas si c'est une peur ou de rejet, rejet sectaire mais de la part d'un bon nombre de militants SUD-rail sur le thème de tout façon ces camarades-là qui viennent de la CFDT, ils ne sont pas venus en 1996, ils sont pas venus depuis, 2003 c'est un peu tard, de toute façon, ce sont les mêmes qui nous ont marché sur la gueule pendant 7 ans, on n'en veut pas. C'était ça et on a bataillé comme des malades pour en force que ça passe. En même temps l'avantage qu'on a eu c'est qu'ils sont arrivés dans des endroits où on était très faible, y compris de manière mathématique simplement égoïstement, l'organisation dans son ensemble avait bien compris quand même qu'il y avait un intérêt à les accueillir. » En effet, à Amiens une cinquantaine de personnes rejoignent SUD-rail, à Tours on en dénombre une quarantaine, Nantes recueille plus de 100 personnes, Reims compte environ 90 nouveaux adhérents, une centaine pour Paris-Nord comme pour Chambéry ou Lyon, etc.

Malgré les difficultés qui peuvent intervenir à la base de l'organisation, l'intégration semble se passer correctement. Le bureau national est élargi ; Patrice Perret, Patrick Guillaudat et Éric Santinelli deviennent les nouveaux secrétaires fédéraux. Il s'agit maintenant de traduire le nouveau développement dans les urnes des élections professionnelles de mars 2004. Le résultat est sans appel : SUD-rail devient la deuxième organisation de salariés de l'entreprise. Avec 15,5% des suffrages exprimés, SUD-rail récupère les voix de la CFDT-Cheminots, toujours présente mais très réduite, qui chute à 9,0% des voix. La CGT gagne beaucoup plus de voix qu'elle n'a, semble-t-il, récupéré d'adhérents de la CFDT. Elle progresse de 5 points (44,0%) aux élections des CE.

L'UNSA elle aussi va bénéficier de l'éclatement de la CFDT-Cheminots en progressant de 2 points (13,6%).

II. Des structures, un fonctionnement et des perspectives qui se veulent novatrices

Le fédéralisme et le rejet de la « bureaucratie »

Le nom exact de l'organisation est « Fédération des syndicats des travailleurs du rail Solidaires, Unitaires et Démocratiques – SUD-rail ». D'emblée l'accent est porté sur le fait que ce sont les syndicats qui constituent la fédération, et non l'inverse. Le principe du fédéralisme est mis en avant, ce qui constitue une continuité avec la vie dans la FGTE-CFDT. La fédération a en fait en rôle de coordination, d'exécution, d'organisation des décisions prises par les syndicats dans le cadre des conseils fédéraux et des congrès par le biais de personnes mandatées par chaque organisation. Le nombre de personnes mandatées dépend du nombre d'adhérents que représente chaque syndicat, sachant que, généralement, au moins deux militants par syndicat doivent pouvoir assister au conseil.

C'est pourquoi le conseil fédéral est considéré par les responsables de la fédération comme l'instance fondamentale de prise de décision à SUD-rail. Et ils la reconnaissent d'ailleurs comme l'élément le plus démocratique de l'organisation. Le conseil se réunit au minimum cinq fois par an et les textes et discussions sont préparés par les responsables fédéraux et les syndicats (même si la participation de toutes les régions n'est pas évidente). Les votes sont souvent remis au conseil fédéral suivant afin de permettre la consultation des adhérents. Et si une urgence l'impose (reconduction de grève nationale, signature d'accords, etc.), un vote des syndicats peut être organisé entre deux conseils. De plus, après un conseil, les syndicats ont la possibilité de modifier leur vote pendant huit jours.

Quant au congrès, il se réunit tous les trois ans et définit les grandes orientations de la fédération. Mais il peut aussi se tenir en session extraordinaire à la demande du conseil fédéral. Le système de vote est le même que pour le conseil fédéral : celui de la majorité des 2/3. Pour qu'un amendement, et donc un vote soit validé, il doit recueillir les voix de 2/3 des syndicats représentés mais aussi de 2/3 des mandats représentés (le nombre de mandats est défini par le nombre de timbres payés l'année précédente). Ce type de vote est censé contrer le poids de syndicats trop grands par rapport à d'autres. En effet, la prédominance des syndicats parisiens (même si elle s'atténue) a exigé dès la création de SUD-rail une règle qui puisse donner plus de poids aux petits syndicats.

SUD-rail possède d'autres règles qui doivent favoriser la démocratie interne. Avant toute signature avec la direction de l'entreprise, les adhérents doivent être consultés dans leurs syndicats. Au niveau du bureau fédéral, il est entièrement soumis au conseil fédéral dans le sens où ce dernier les élit mais a aussi la possibilité de les révoquer (toujours grâce à la règle de la majorité des 2/3). Le syndicat lui-même peut aussi démettre un de ses militants ayant des responsabilités nationales, ce qui tend vers la pratique de mandats impératifs.

Ce bureau fédéral doit fournir à chaque conseil fédéral un rapport d'activité et suivre les dossiers nationaux. Il doit animer la vie quotidienne de la fédération (suivi des délégations nationales professionnelles et interprofessionnelles, permanences, trésorerie, gestion des moyens...). Le bureau fédéral s'occupe aussi de la répartition des moyens en temps, c'est-à-dire des heures de délégation données par la direction aux organisations, en proposant un plan annuel validé par le conseil fédéral. Lors de négociations avec la direction, la délégation SUD-rail doit obligatoirement être

composée d'une majorité de membres non-permanents, ayant encore un pied dans l'entreprise.

Les permanents ne peuvent l'être plus de six ans d'affilée. En effet, le temps de détachement est limité à SUD-rail à deux mandats de trois ans. Dans la pratique, cette durée peut être un peu plus longue que prévue. Par exemple lorsque le salarié part en retraite 6 mois après la fin de son détachement. En fait, la fédération essaie de privilégier le retour au travail dans l'entreprise et un certain nombre de militants souhaite d'ailleurs continuer à garder un pied sur le terrain en conservant leur emploi à temps partiel. Les militants détachés doivent, avant d'exercer un nouveau mandat de permanent, travailler dans l'entreprise pendant une période égale à un tiers de la période pendant laquelle ils ont été permanents. Les responsables de SUD-rail parlent d'une volonté d'organiser dans les syndicats et la fédération « une rotation des responsabilités⁵⁰ ».

Au niveau financier, chaque syndicat est censé publier auprès de ses adhérents un bilan de ses comptes qu'il envoie aussi à la fédération et au conseil fédéral. Et la fédération fait de même en envoyant un compte rendu financier aux syndicats qui peuvent exiger une version encore plus détaillée s'ils le souhaitent. La fédération recourt même parfois à des organismes privés pour obtenir un état précis des comptes de l'organisation et de leur utilisation afin de le présenter au conseil fédéral comme pour l'exercice de l'année 2004. SUD-rail a même mis en place une commission de contrôle des finances et moyens en temps. Celle-ci est désignée par le conseil fédéral qui choisit des militants qui ne sont pas membres du bureau national. Cette commission « est chargée de vérifier l'application [des] règles et du suivi des décisions prises en matière de budgets (fonctionnement, formation...) et moyens temps⁵¹. » Cette commission se réunit quatre fois par an et rend compte de ses investigations au conseil fédéral. Parallèlement à ce contrôle des structures, SUD-rail cherche à éviter « l'enrichissement personnel » des militants. C'est-à-dire que l'activité syndicale, et notamment celle dans les CE, ne peut être accompagnée de remboursements sur les transports occasionnés. Selon les militants c'est une chose assez courante dans d'autres organisations où le CE rembourse aux élus le prix du déplacement, alors que tous les cheminots disposent de la gratuité du transport ferroviaire.

Pour ce qui concerne la formation des militants, SUD-rail dispose de l'Institut SUD (qui a le statut d'association loi 1901). Le trésorier de l'Institut est élu par le conseil fédéral et exécute ses décisions politiques. Les comptes des syndicats ou de la fédération et de la formation syndicale sont séparés.

Les liaisons sont les instances de niveau national s'occupant des problèmes spécifiques à un métier ou à un secteur particulier dans la SNCF. Quatorze liaisons nationales sont actuellement actives : nettoyage et manutention, personnel CE/CCE, filiales SNCF, agents de conduite, agents de trains, transport et commercial, matériel, équipement, administratifs, surveillance générale, médicaux et sociaux, services centraux, encadrement et enfin retraités. Ce sont elles qui élaborent les cahiers revendicatifs, traitent avec la direction des problèmes ayant trait au secteur, à la profession qu'ils représentent et suivent les délégations catégorielles.

Le timbre syndical est vendu par le syndicat aux adhérents qui règlent leurs cotisations à leur syndicat. La part fédérale sur le prix du timbre s'élève aujourd'hui à 4,66 euros. Le montant de la cotisation est calculé à partir du salaire sans les indemnités et primes diverses liées à la productivité ou aux conditions de travail. En fait, il est

⁵⁰ Livret « Toulouse Paris juin 2003, 3^{ème} congrès SUD-rail », p. 52.

⁵¹ Livret « Toulouse Paris juin 2003, 3^{ème} congrès SUD-rail », p. 63.

calculé à partir de la position dans la grille des salaires (qualification et grade). Le timbre coûte alors 0,8 % de cette base (donc, pour un salaire de 1 500 euros, cela représente environ 12 euros). La part fédérale représente alors un peu plus de 30 % du prix du timbre.

C'est ce qui est défini par la fédération. Ceci dit les salariés à temps partiel, par exemple, ou les individus ayant des problèmes financiers peuvent bénéficier d'allègements. Mais le taux de cotisation est décidé dans chaque syndicat, sachant que celui-ci doit au moins être égal à 0,75% du salaire. La part fédérale est votée à chaque budget annuel en conseil fédéral. Elle augmente assez régulièrement de quelques centimes d'euros. Mais elle reste inférieure à celle de fédérations comme la CGT (1% du salaire). Pour les retraités, la cotisation s'élève à 0,4% du montant des pensions. La part fédérale, elle aussi, est réduite de moitié.

L'implication dans l'Union Syndicale Solidaires

C'est le 16 septembre 1996 que le conseil national du G10 vote l'adhésion de SUD-rail, en même temps que l'entrée de l'Union des Syndicats des Personnels Navigants Techniques (USPNT). En fait, les pourparlers entre l'union syndicale et la fédération de cheminots avaient commencé le 4 janvier 1996 lorsque des cheminots de la CFDT avaient rencontré des responsables du G10 pour faire état de leur situation de rupture imminente⁵². D'ailleurs, le 11 février, les premiers syndicats SUD-Cheminots (c'est-à-dire Paris Sud-Est et Paris Saint-Lazare principalement) manifestent aux côtés du G10. Admis pendant six mois comme membre « observateur » du G10, SUD-rail devient donc un membre de plein exercice de celui-ci en septembre 1996.

On peut donner à ce choix trois raisons. Tout d'abord, SUD-rail retrouve dans le G10 d'autres syndicats SUD, des structures créées parfois par d'anciens cédétistes telles que SUD-PTT. Le rapprochement entre syndicats radicaux dans une même structure semble presque naturel. De plus, la culture cédétiste donne une place prépondérante à l'action interprofessionnelle⁵³. Il importait donc pour SUD-rail d'adhérer à une structure lui procurant des liens effectifs avec les autres secteurs. Et enfin, le G10 propose un fonctionnement différent de celui des confédérations. Or, les fondateurs de SUD-rail cherchent à tout prix à s'éloigner le plus possible du modèle confédéral, tant ils en redoutent les effets négatifs.

Le G10 naît le 10 décembre 1981 quand dix syndicats ou fédérations autonomes, sur l'initiative de la Fédération Générale des Syndicats de salariés des Organisations professionnelles de l'Agriculture et de l'industrie agro-alimentaire (FGSOA), se réunissent : la FGSOA, le Syndicat National Unifié des Impôts (SNUI), la Fédération Générale Autonome des Fonctionnaires (FGAF), la Fédération Autonome de la Défense Nationale (FADN), la FGAAC, la Fédération Autonome des Transports (FAT), le Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien (SNCTA), le Syndicat National des Journalistes (SNJ), la Fédération Autonome des Syndicats de Police (FASP) et le SUACCE. Ce n'est au départ qu'une simple union sans aucun engagement de syndicats qui, politiquement, « s'inscrivent dans la perspective ouverte par l'alternance de 1981⁵⁴. »

Jusqu'en 1995, le G10 intègre de nouveaux syndicats et fédérations mais en même temps, il en perd un certain nombre. Désaccords sur le fonctionnement et les perspectives de l'organisation ponctuent la vie de l'organisation qui peine à acquérir une visibilité dans l'univers syndical trusté par les confédérations, reconnues de surcroît. Le conflit de l'hiver 1995 bouleverse les choses. L'éclosion des SUD est notamment possible par l'autorisation donnée par SUD-PTT (entrée au G10 en 1990) aux autres syndicats d'adopter son sigle⁵⁵. En fait, l'aide de SUD-PTT est constante envers tout nouveau syndicat SUD naissant.

L'apparition de SUD-Cheminots (puis SUD-rail) favorise une dynamique de désaffiliation parmi les cédétistes contestataires. Le fait que des syndicats entiers décident de quitter leur maison mère poussent d'autres équipes syndicales dans des

⁵² Historique de l'Union Syndicale Solidaires (<http://www.solidaires.org/article275.html>).

⁵³ Jean-Michel Denis, *Le groupe des dix, un modèle syndical alternatif?*, Paris, La documentation française, 2001, p. 212.

⁵⁴ Dominique Andolfatto et Thierry Choffat, « Le regain de l'action catégorielle : CGC, G-10-Solidaires, FSU, UNSA », dans Dominique Andolfatto (sous la dir. de), *Les syndicats en France*, Paris, La documentation française, 2004, p. 76.

⁵⁵ Jean-Michel Denis, *op. cit.*, p. 37.

branches différentes à sauter le pas, eux aussi. La fédération SUD-rail constitue un élément de référence pour les syndicalistes, en l'occurrence de la CFDT, en instance de rupture. Le résultat est le suivant : en 1998, huit syndicats, ou fédérations, sur dix-sept affiliés au G10 sont des organisations SUD⁵⁶. De 1996 à 1998 une période d'instabilité est observée au G10 entre les syndicats précédemment cégétistes et les nouveaux syndicats SUD. Un temps d'adaptation « culturelle » s'avère nécessaire entre ces deux groupes. D'ailleurs certains syndicats SUD concurrencent directement des organisations plus anciennes dans le G10. Certaines fusions ont alors lieu mais elles se révèlent trop rares pour une union syndicale qui prône l'unité des organisations.

C'est après cette période un peu trouble qu'est créé officiellement, de manière institutionnelle une union syndicale G10, le 15 janvier 1998⁵⁷. Gérard Gourguechon (SNUI) est alors nommé porte-parole (Annick Coupé de SUD-PTT lui succèdera en 2001). Le G10 représente alors près de 65 000 adhérents. Et malgré le maintien des règles de représentativité qui mettent à l'écart les structures autonomes, le G10-Solidaires se développe et prend part aux différents événements syndicaux en commençant à obtenir une certaine visibilité. Ceci dit, les résultats de l'organisation aux élections prud'homales du 10 décembre 1997 (0,33% des suffrages exprimés) trahissent une faible implantation sur tout le territoire⁵⁸. C'est pourquoi des G10 locaux ou départementaux sont mis en place en 1998.

SUD-rail compte sur le G10- Solidaires (qui devient Union Syndicale Solidaires lors de son 3^{ème} congrès, en 2004) pour trouver un cadre interprofessionnel axé sur la lutte⁵⁹. C'est aussi un moyen pour la fédération de partager les liens qu'elle peut entretenir avec les associations qui, à ses yeux, défendent une même vision de la société sur des terrains différents. Citons par exemple Droit Au Logement (DAL), Droits Devants, Agir contre le Chômage ! (AC !), le Mouvement National des Chômeurs et Précaires (MNCP), l'Association Pour l'Emploi, l'Information et la Solidarité (APEIS)... Cependant cet engagement aux côtés des associations directement issues du « mouvement social » n'est pas forcément du goût de toutes les organisations du G10. On a pu voir par exemple le Syndicat National Autonome de la Banque de France (SNABF) émettre des grandes réserves à propos du soutien du G10 aux sans-papiers⁶⁰. Toujours est-il que la participation de SUD-rail aux structures de Solidaires semble d'abord toucher les responsables nationaux. Ils s'efforcent d'impliquer un peu plus l'ensemble des cheminots sudistes dans cette union syndicale qui cherche encore ses marques malgré une stabilisation due à la présence accrue des syndicats SUD.

⁵⁶ *Idem*, p. 38.

⁵⁷ *Idem*, p. 44.

⁵⁸ Sophie Beroud, « La rébellion syndicale – La rébellion salariale – Le renouveau du syndicalisme de lutte », dans Xavier Crettiez et Isabelle Sommier (sous la dir. de), *La France rebelle*, Paris, Michalon, 2002, p. 182.

⁵⁹ Jean-Michel Denis, *op. cit.*, p. 213.

⁶⁰ Sophie beroud, *art. cit.*, p 182.

L'internationalisme

La dimension internationale du syndicalisme de SUD-rail est assez importante. Conscients du poids des instances internationales, et notamment de l'Union Européenne, sur les décisions prises par le gouvernement en matière de transport ferroviaire, les militants de SUD-rail souhaitent établir des liens privilégiés avec les syndicats engagés, comme eux, dans une lutte contre la libéralisation des transports dans le monde. D'autant plus qu'ils ont pu observer que le gouvernement français a anticipé la demande de Bruxelles (la célèbre directive 91/440) quant à la séparation de l'infrastructure ferroviaire de l'exploitation commerciale. La constitution d'un mouvement syndical international prend donc pour SUD-rail tout son sens.

La fédération demande, depuis sa création, son adhésion à la Fédération Européenne des Transports (ETF), structure professionnelle de la Confédération Européenne des Syndicats (CES) et échelon européen de la Fédération Internationale des Transports (ITF). Mais les fédérations CFDT et FO ont posé leur veto à cette entrée. Pourtant SUD-rail n'approuve pas le fonctionnement de cette structure qui, selon la fédération, pratique principalement le lobbying. À l'opposé des pratiques radicales de SUD-rail. Mais elle considère ETF comme incontournable et disposant d'un monopole laissant peu de place à l'alternative.

C'est pourquoi, en attendant une hypothétique adhésion à cette organisation européenne, SUD-rail entretient des liens privilégiés avec certaines organisations proches syndicalement et politiquement parlant. On peut notamment citer la CGT espagnole (Confederacion General del Trabajo)– anarchiste –, l'ORSA (Organizzazione Sindicati Autonomi e di base Settore ferrovie), la CUB d'Italie (Confederazione Unitaria di Base) ou encore le RMT du Royaume-Uni (National Union of Rail Maritime and Transport Workers). C'est notamment avec ces syndicats que SUD-rail a organisé la grève européenne du 18 mars 2003⁶¹. Et d'autres contacts sont, aux dires des responsables, en cours dans d'autres pays européens tels que la Belgique, la Suisse, l'Allemagne ou les Pays-Bas.

Mais SUD-rail souhaite élargir son réseau à un niveau mondial, ce qu'elle fait assez activement semble-t-il, à en croire la revue *SUD-rail International* qu'elle publie irrégulièrement de une à deux fois par an. Cette publication relate les situations, souvent beaucoup plus problématiques qu'en France, de syndicats de cheminots à travers le monde. On peut y trouver des articles sur des luttes sociales au Mali, en Afrique du Sud, au Gabon, au Maroc, en Argentine, etc. Des contacts sont noués avec ces organisations, des voyages, des rencontres sont organisés. Mais SUD-rail ne limite pas son implication au syndicalisme international. On peut par exemple voir des militants sudistes venus se rendre compte de la situation en Palestine. SUD-rail soutient aussi des associations comme Amnesty International ou l'association des femmes afghanes RAWA, et bien sûr elle essaie d'être présente lors des événements tels que les Marches internationales contre le chômage, les Forums Sociaux ou encore contre le G8 ou l'OMC.

⁶¹ Livret « Toulouse Paris juin 2003, 3^{ème} congrès SUD-rail », p. 99.

III. La progression des effectifs de SUD-rail

Afin de donner la meilleure approche du nombre d'adhérents dans la fédération, la méthode choisie est celle du décompte du nombre de timbres vendus aux adhérents sur une année (voir tableau n°1). Le bureau fédéral dispose de ces chiffres pour chaque syndicat. Malheureusement, il ne dispose pas du détail (c'est-à-dire combien de timbres ont été vendus à des agents de conduite par exemple), du moins pour la grande majorité des syndicats qui se dispensent de préciser des renseignements sur la vente des timbres. Nous avons décidé de fonder nos calculs sur la base de 10 timbres par adhérent. Antoine Bevort s'était prononcé pour un calcul sur la base de 9 timbres par adhérent, notamment pour la CGT et la CFDT⁶². Il est probable qu'une estimation en comptant 9 timbres par adhérent puisse être juste. Ceci dit, plusieurs éléments nous ont poussés à prendre pour base 10 timbres.

Tout d'abord, le corps des salariés de la SNCF reste très stable par rapport à d'autres secteurs du monde du travail (notamment le secteur privé). Les cheminots, du moins ceux bénéficiant du statut, de par leur relative stabilité – c'est notre hypothèse – sont un peu plus réguliers dans le règlement de leurs cotisations que l'adhérent moyen. De plus le syndicalisme est loin d'être une curiosité dans cet établissement ; il fait partie intégrante de la vie de la SNCF. Ensuite, nous pensons que le développement du règlement par prélèvement automatique qui oblige de fait les adhérents à une régularité de paiement plaide pour un calcul avec un nombre de timbres par adhérent plus élevé que neuf. Les dirigeants de la fédération estiment la proportion des adhérents réglant leurs cotisations par ce mode de paiement entre 80% et 90%. Et enfin, c'est de cette manière que la fédération elle-même calcule le nombre de ses adhérents. C'est donc l'hypothèse basse que nous avons privilégiée. Cependant nous avons préféré, après avoir construit le tableau des effectifs (voir tableau n°2), en présenter un autre (voir tableau n°3) émettant une hypothèse haute pour chaque année (9 timbres) afin d'apprécier, éventuellement, une marge d'erreur.

⁶² Antoine Bevort, « Compter les syndiqués, méthodes et résultats. La CGT et la CFDT : 1945-1990 », Travail et Emploi, n°62, 1995, p. 40-58.

Tableau n° 1 : Évolution du nombre de timbres vendus par syndicat de 1996 à 2004

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Paris Est	388	671	1 018	1 450	1 983	2 530	2 760	3 258	3 300
Metz / Nancy	2 364	3 422	3 806	4 428	5 430	5 878	6 280	6 565	7 260
Strasbourg	196	391	764	1 225	2 530	2 233	2 420	2 643	2 813
Paris Nord	112	124	195	502	550	750	700	1 082	2 092
Amiens	186	131	211	211	342	400	400	400	960
Lille		62	153	510	1 116	1 200	1 410	1 630	6 000
Paris Saint Lazare	4 446	4 892	5 198	5 435	6 391	7 200	7 630	7 973	7 990
Rouen	1 700	2 017	2 237	2 435	2 800	3 260	3 290	3 480	3 746
Paris Rive Gauche	21	207	438	880	1 060	1 260	1 240	1 313	2 075
Tours	251	289	275	278	363	387	350	324	725
Nantes	66	132	145	160	259	344	380	364	1 473
Rennes		6	109	164	272	309	100	322	333
Bordeaux	180	455	673	1 004	1 299	1 921	2 230	2 374	2 470
Toulouse	101	775	976	1 225	1 596	1 756	1 870	2 082	2 149
Paris Sud Est	6 712	7 764	7 945	8 510	9 487	9 703	10 010	10 250	9 866
Dijon	43	288	324	432	800	968	1 210	1 272	1 403
Clermont	1 336	1 898	2 218	2 607	2 705	3 240	3 230	3 535	4 153
Lyon	1 160	1 415	1 451	1 734	1 934	2 224	2 200	2 393	3 526
Saint-Etienne	669	872	886	1 003	1 184	1 270	1 380	1 464	1 612
Chambéry	200	348	687	960	1 285	1 320	1 400	1 246	2 220
Montpellier	75	141	214	298	384	462	630	696	818
Limoges					72	93	120	153	60
Marseille	4	73	292	603	1 144	1 395	1 850	2 052	2 585
Reims					275	612	810	908	1 829
CNC	632	839	920	770	800	800	730	700	550
Nettoyage Métro /Fac		64							
TOTAL	20842	27276	31135	36824	46061	51505	54630	58479	72008

Les chiffres présentés pour l'année 2002 sont des estimations à partir d'un relevé du nombre d'adhérents

Tableau n° 2 : Evolution du nombre d'adhérents à SUD-rail par région (calcul sur la base de 10 timbres par adhérent / calcul à partir des timbres vendus par région)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Paris Est	38	67	101	145	198	253	276	325	330
Metz / Nancy	236	342	380	442	543	587	628	656	726
Strasbourg	19	39	76	122	253	223	242	264	281
Paris Nord	11	12	19	50	55	75	70	108	209
Amiens	18	13	21	21	34	40	40	40	96
Lille		6	15	51	111	120	141	163	600
Paris Saint Lazare	444	489	519	543	639	720	763	797	799
Rouen	170	201	223	243	280	326	329	348	374
Paris Rive Gauche	2	20	43	88	106	125	124	131	207
Tours	25	28	27	27	36	38	35	32	72
Nantes	6	13	14	16	25	34	38	36	147
Rennes		1	10	16	27	30	10	32	33
Bordeaux	18	45	67	100	129	192	223	237	247
Toulouse	10	77	97	122	159	175	187	208	214
Paris Sud Est	671	776	794	851	948	970	1 001	1 025	986
Dijon	4	28	32	43	80	96	121	127	140
Clermont	133	189	221	260	270	324	323	353	415
Lyon	116	141	145	173	193	222	220	239	352
Saint-Etienne	66	87	88	100	118	127	138	146	161
Chambéry	20	34	68	96	128	132	140	124	222
Montpellier	7	14	21	29	38	46	63	69	81
Limoges					7	9	12	15	6
Marseille	1	7	29	60	114	139	185	205	258
Reims					27	61	81	90	182
CNC	63	83	92	77	80	80	73	70	55
Nettoyage Métro / Fac		6							
TOTAL	2078	2718	3102	3675	4598	5144	5463	5840	7193

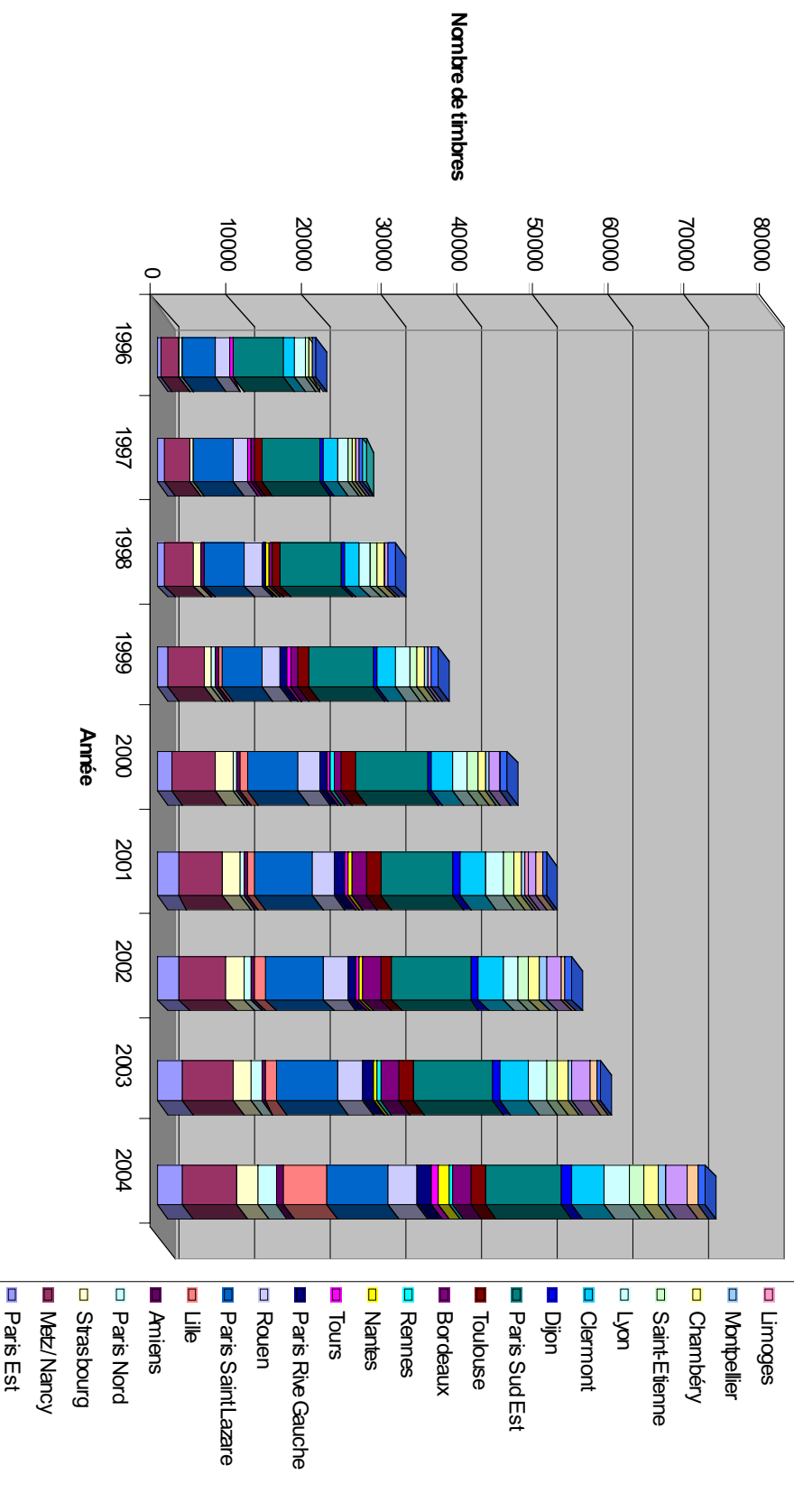
La série de nombres pour l'année 2002 provient d'une déclaration de la fédération sur la base de 10 timbres par adhérent.

Tableau n° 3 : Evolution du nombre d'adhérents à SUD-rail par région (calcul sur la base de 9 timbres par adhérent / calcul à partir des timbres vendus par région)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Paris Est	43	75	113	161	220	281	307	362	367
Metz / Nancy	263	380	423	492	603	653	698	729	807
Strasbourg	22	43	85	136	281	248	269	294	313
Paris Nord	12	14	22	56	61	83	78	120	232
Amiens	21	15	23	23	38	44	44	44	107
Lille		7	17	57	124	133	157	181	667
Paris Saint Lazare	494	544	578	604	710	800	848	886	888
Rouen	189	224	249	271	311	362	366	387	416
Paris Rive Gauche	2	23	49	98	118	139	138	146	231
Tours	28	32	31	31	40	43	39	36	81
Nantes	7	15	16	18	29	38	42	40	164
Rennes		1	12	18	30	34	11	36	37
Bordeaux	20	51	75	112	144	213	248	264	274
Toulouse	11	86	108	136	177	195	208	231	239
Paris Sud Est	746	863	883	946	1 054	1 078	1 112	1 139	1 096
Dijon	5	32	36	48	89	108	134	141	156
Clermont	148	211	246	290	301	360	359	393	461
Lyon	129	157	161	193	215	247	244	266	392
Saint-Etienne	74	97	98	111	132	141	153	163	179
Chambéry	22	39	76	107	143	147	156	138	247
Montpellier	8	16	24	33	43	51	70	77	91
Limoges					8	10	13	17	7
Marseille		8	32	67	127	155	206	228	287
Reims				0	31	68	90	101	203
CNC	70	93	102	86	89	89	81	78	61
Nettoyage Métro / Fac		7							
TOTAL	2 315	3 031	3 459	4 092	5 118	5 723	6 070	6 498	8 001

La série de nombres pour l'année 2002 provient d'une déclaration de la fédération sur la base de 10 timbres par adhérent qui a été recalculée.

Graphique n°1 : Evolution des syndicats SUD-rail selon le nombre de timbres de 1996 à 2004



Une évolution rapide

De 1996 à 2004, les effectifs d'adhérents de SUD-rail ont été multipliés par un peu plus de trois (voir graphique n°1). Les relevés de la fédération quant au paiement du nombre de timbres pour chaque syndicat montrent que l'année de la fondation de l'organisation syndicale, on peut au moins compter sur 2 000 adhérents. L'augmentation du nombre d'adhérents est sensible dès l'année 1997. En effet on compte plus de 2 700 adhérents, soit une augmentation d'environ 30% par rapport à 1996. C'est la plus importante croissance en termes d'effectifs que connaît SUD-rail en 10 ans d'existence. Ce sont les débuts de la fédération ; des syndicats sont encore en formation et l'apparition d'un nouveau sigle dans le paysage syndical de la SNCF y est certainement aussi pour quelque chose. Une nouvelle organisation qui remet au goût du jour une certaine radicalité avec laquelle la CFDT et même la CGT s'étaient relativement distancées rencontre donc un certain succès.

En 1998, la progression, même si elle est moindre, semble encore forte. Les effectifs passent de 2 700 à 3 100 membres (+14%). Puis, en 1999 et en 2000, l'augmentation semble s'accélérer. En 1999, on observe une poussée de 18% du nombre de sudistes. Pourcentage qui monte à 25% en 2000. SUD-rail rassemble alors, au bas mot, 4 600 personnes. On peut donc constater que SUD-rail a brillamment réussi le « test » de la survie dans le paysage syndical de la SNCF. En quatre ans d'existence l'organisation syndicale a déjà plus que doublé son nombre d'adhérents. Elle a d'ailleurs su se faire un nom et une personnalité en prenant des positions tranchées sur l'application des 35 heures dans l'entreprise et la création de RFF.

Après 2000, c'est une période moins faste en termes d'adhésions. En 2001, le nombre de membres n'augmente « plus que » de 11% (5 100 personnes à SUD-rail cette année-là). Et l'année 2002 confirme cette réduction de l'apport annuel en adhérents. L'augmentation tombe cette fois-ci à 6%. Il semble que l'on peut déceler, au moins partiellement, dans ces effectifs de 2000 et de 2001, la preuve que SUD-rail s'est avant tout construit sur le terrain de la conflictualité. En effet, peu de mobilisations sociales interviennent à la SNCF durant cette période. Hormis les grèves des agents de conduite à propos de Cap clients (pendant lesquelles SUD-rail a connu sa première crise interne), il n'y a pas eu de mouvement de grèves nationales. On peut donc avancer l'idée selon laquelle SUD-rail recrute de façon plus poussée lors des périodes de luttes sociales, qui lui permettent de mettre en scène sa radicalité.

En 2003, le nombre d'adhérents, même s'il passe de 5 400 à 5 800, n'augmente plus comme auparavant (+7%). Mais le conflit sur le thème des retraites et la crise à l'intérieur de la CFDT annoncent une recomposition syndicale de laquelle SUD-rail va profiter, même si la CGT recueillera aussi une grande part des ex-cédétistes. En 2004, les effectifs de SUD augmentent soudainement de presque 25% et on compte à la fin de cette année quelque 7 200 membres. Finalement, l'histoire de SUD-rail, l'évolution de ses effectifs, nous montrent que le lien avec la CFDT reste très fort. Une grande part de ses adhérents, de ses militants provient de la fédération CFDT-Cheminots.

Une disparité géographique forte

On peut, en s'intéressant de plus près à l'évolution du nombre d'adhérents par syndicat, distinguer quelques groupes rassemblant des syndicats aux évolutions relativement similaires (voir cartes n° 1 à 5).

Dès la création de SUD-rail en 1996, la très grande hétérogénéité des syndicats est perceptible à la seule prise en compte du nombre d'adhérents. Paris Saint-Lazare (avec 440 adhérents), Paris Sud-Est (670) et Metz/ Nancy (230) regroupent à eux trois plus de 60% des effectifs de SUD-rail. On comprend mieux les disparités régionales qui poursuivent l'organisation jusqu'à aujourd'hui encore, malgré les efforts de développement dans certaines régions. Le groupe des syndicats « moteurs » de SUD-rail, qui ont fondé la fédération et constitué le principal vivier de militants et d'adhérents (et donc, bien sûr, de financements), s'élargit quelques années plus tard, en conservant malgré tout une prédominance parisienne. Des syndicats comme Strasbourg, Lyon, Clermont-Ferrand ou Rouen prennent de l'importance. En 2000, le nombre de syndicats pouvant justifier plus de 200 adhérents s'élève donc à sept : Paris Sud-Est (avec 940 adhérents), Paris Saint-Lazare (630), Metz/Nancy (540), Clermont-Ferrand (270), Rouen (280), Lyon (270) et Strasbourg (250). Puis, en 2004, juste après la recomposition syndicale, leur nombre monte à quinze. Les syndicats parisiens historiques tiennent toujours les premières places : Paris Sud-Est (980) et Paris Saint-Lazare (790).

Mais il convient de distinguer parmi ces quinze syndicats ceux qui, rejoignant Paris Sud-Est et Paris Saint-Lazare, peuvent compter plus de 500 adhérents et les autres. Lyon (350) et Metz/Nancy (720) font partie, en 2004, des syndicats les plus importants. Mais il faut aussi citer le syndicat de Lille qui totalise, en 2004, 600 adhérents. Ce qui représente une progression subite puisque ce syndicat n'existait pas encore en 1996 et que son développement était assez lent. En 2003 il ne comptait encore « que » 160 membres. C'est le résultat le plus flagrant d'une région dans laquelle la recomposition syndicale, à la suite de la crise cédétiste, s'est faite au profit de SUD-rail. Puis viennent les syndicats ayant un nombre d'adhérents compris entre 200 et 500 : Clermont-Ferrand (410), Rouen (370), Paris Est (330), Strasbourg (280), Marseille (250), Bordeaux (240), Chambéry (220), Toulouse (210), Paris Nord (200) et Paris Rive Gauche (200). On voit alors que certains syndicats qui n'avaient qu'un poids limité (par exemple, Paris Nord ne compte que 50 adhérents en 2000) peuvent prétendre à une visibilité plus importante grâce à la recomposition syndicale.

On peut enfin observer le groupe de syndicats qui se sont peu développés et tardivement. Le syndicat le plus faible en termes d'adhérents est celui de Limoges. Il « existe » à partir de 2000 avec quelques adhérents (moins de 10) mais ne dépasse jamais 15 membres. D'autres syndicats comme ceux de Rennes et de Reims se sont développés assez tard aussi. En 2000, on dénombre dans l'un et dans l'autre 25 membres. Rennes atteint péniblement la trentaine d'adhérents en 2004 alors que Reims semble avoir largement bénéficié de la recomposition syndicale en comptabilisant alors 180 cheminots. Les syndicats de Nantes et de Dijon ont connu un développement difficile mais réussissent eux aussi à dépasser la centaine de membres aujourd'hui. En 1996, les effectifs dans ces syndicats se comptaient sur les doigts de la main. En 2000, Nantes est arrivé à rassembler 25 salariés, tandis que Dijon affiche environ 80 membres. En 2004, les deux syndicats ont chacun 140 adhérents. Ce qui reste assez faible pour toute une région SNCF mais marque un progrès certain. D'autres régions telles que Amiens, Tours ou Montpellier ne semblent pas avoir profité de la recomposition

syndicale et, malgré une légère progression au cours des dix années d'existence de SUD-rail, peinent à dépasser 100 adhérents.

Au-delà du simple décompte du nombre d'adhérents de chaque syndicat, on peut remarquer que la composition de la fédération, en termes de poids (un poids que s'attribuent les syndicats en fonction du nombre de cheminots qu'ils représentent et, donc, de la somme financière qu'ils apportent à la fédération), est changeante durant la courte histoire de SUD-rail (voir graphique n° 2). La première observation qui vient à l'esprit est que la suprématie des deux syndicats parisiens fondateurs, Paris Sud-Est et Paris Saint-Lazare, s'est grandement amenuisée. Alors qu'en 1996 ils constituaient au moins 50% des effectifs de la fédération, ils n'en représentent en 2004 plus que 20% environ. Et pourtant les effectifs de ces syndicats ne se sont pas réduits ; ils ont même progressé. Mais le syndicat de Paris Sud-Est, par exemple, est composé en 1996 de 670 adhérents (nombre gigantesque par rapport à d'autres syndicats naissants). Les taux de progression de ces effectifs ne dépasseront jamais 15%. La moyenne se situe d'ailleurs autour de 5%. Cette moyenne des progressions d'effectifs se situe pour l'ensemble de la fédération à 17%. On voit donc bien que les progressions ont été beaucoup moins fortes pour ces syndicats qui étaient déjà importants à la naissance de SUD-rail. Quand au syndicat de Metz/Nancy, il conserve, à peu près, le poids qu'il avait en 1996, c'est-à-dire 10% environ des effectifs de la fédération. Sa progression a suivi celle de la fédération prise dans son ensemble. C'est aussi le cas de Clermont-Ferrand.

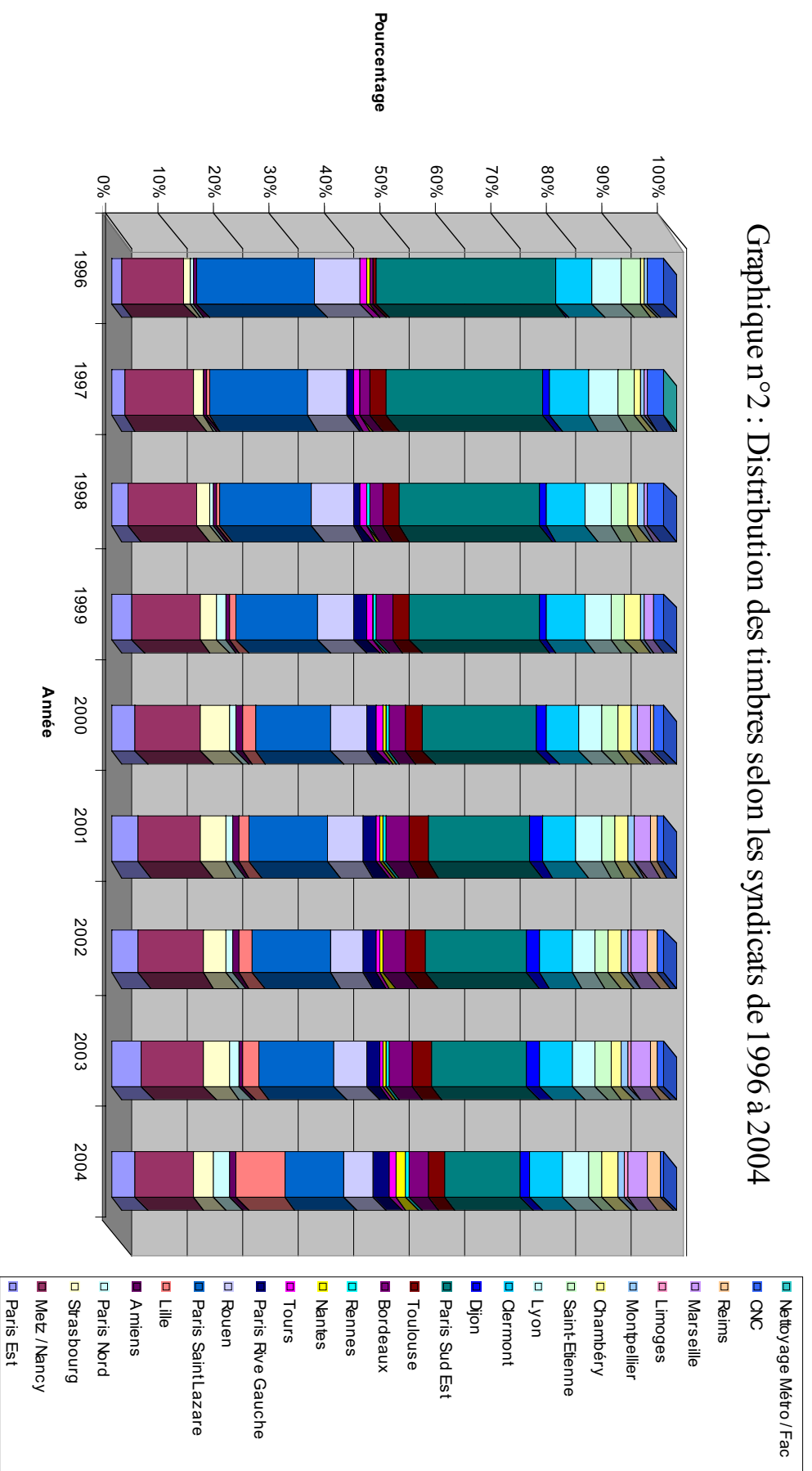
La progression la plus impressionnante est celle de Lille. De la quasi-absence au début de SUD-rail, le syndicat nordiste est devenu un acteur important de la fédération en 2004 avec 600 adhérents. Il s'agit d'un syndicat SUD-rail rejoint par la quasi-totalité des ex-cédétistes après le conflit social à propos des retraites. Mais ce que l'on peut constater, en général, c'est que la situation d'hétérogénéité très forte qui pouvait exister entre les syndicats en termes de volume d'adhérents en 1996 est bien moins appuyée en 2004. Cependant des disparités fortes persistent. En effet, les syndicats de Paris Sud-Est et de Paris Saint-Lazare restent tous deux les structures les plus puissantes et disposent d'un nombre non négligeable de militants impliqués dans la fédération.

Il convient après ces constats d'émettre quelques réserves en raison notamment de l'importance même de l'implantation de la SNCF dans certaines régions. Dans la région de Limoges, on compte 3 557 salariés en 2004⁶³. À Paris Sud-Est, 10 048⁶⁴ cheminots sont employés par l'entreprise. Une différence toute proportionnelle du nombre d'adhérents est donc naturelle. Ceci dit, l'influence du nombre de salariés présents dans une région entretient une relation très faible avec le nombre d'adhérents SUD-rail. La corrélation semble peu vérifiable. De plus, le nombre de membres de SUD-rail – dans un certain nombre de régions – est trop petit pour pouvoir établir un lien.

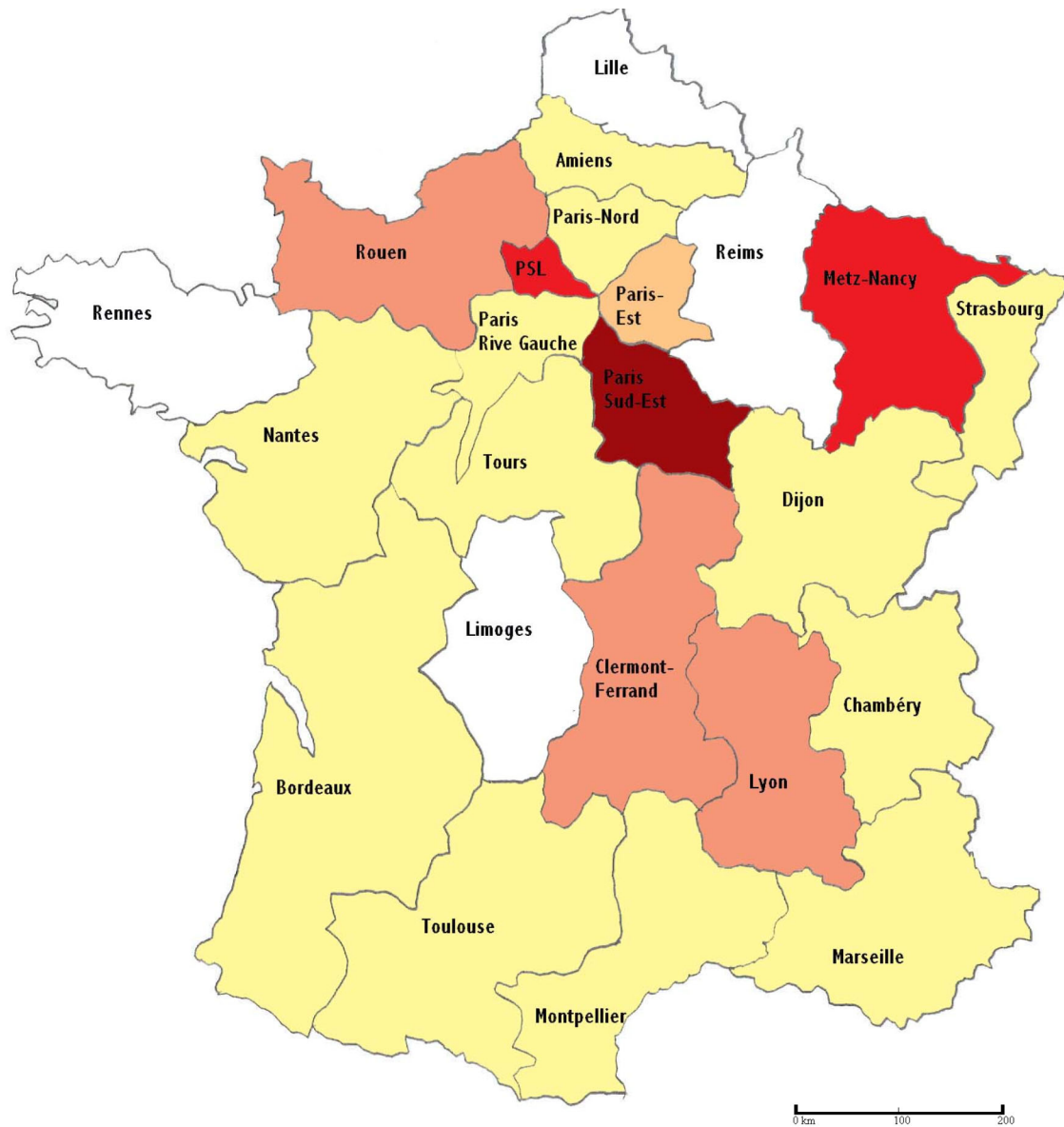
⁶³ Nombre total d'électeurs aux élections du CE de la SNCF dans la région de Limoges en 2004.

⁶⁴ Nombre total d'électeurs aux élections du CE de la SNCF dans la région de Paris Sud-Est en 2004.

Graphique n°2 : Distribution des timbres selon les syndicats de 1996 à 2004



Carte n° 1 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 1996⁶⁵



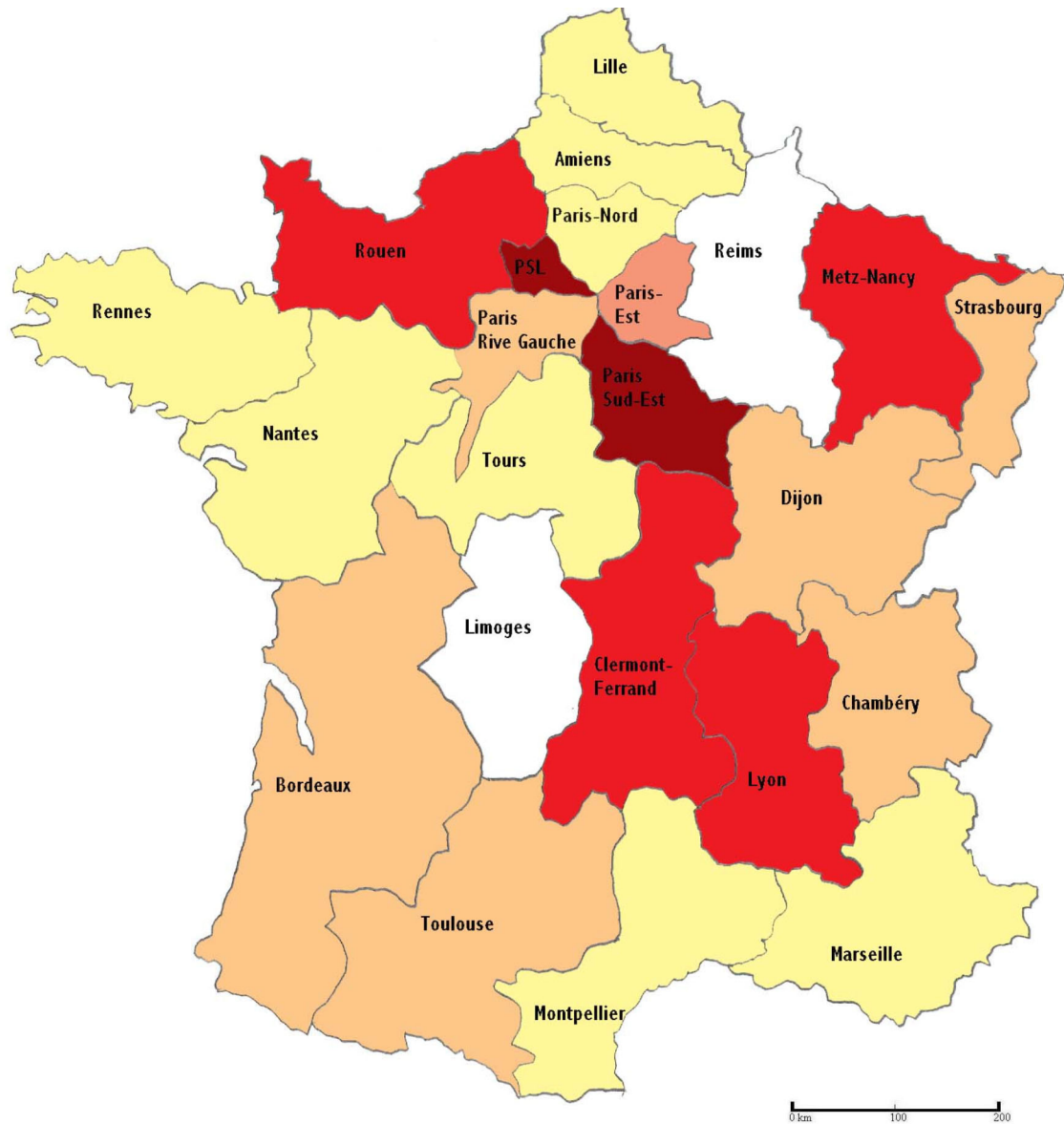
- Pas de syndicat
- Moins de 30 adhérents
- Entre 30 et 100 adhérents
- Entre 100 et 200 adhérents
- Entre 200 et 500 adhérents
- Plus de 500 adhérents

PSL : Paris Saint-Lazare

La région de Lyon comprend, exceptionnellement, deux syndicats, celui de Saint-Etienne (environ 65 adhérents) et celui de Lyon (environ 115 adhérents).

⁶⁵ Cette carte exclut le syndicat SUD-rail des salariés de la Compagnie Nouvelle des Conteneurs dont le nombre d'adhérents s'élève, en 1996, à environ 60 adhérents.

Carte n° 2 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 1998⁶⁶



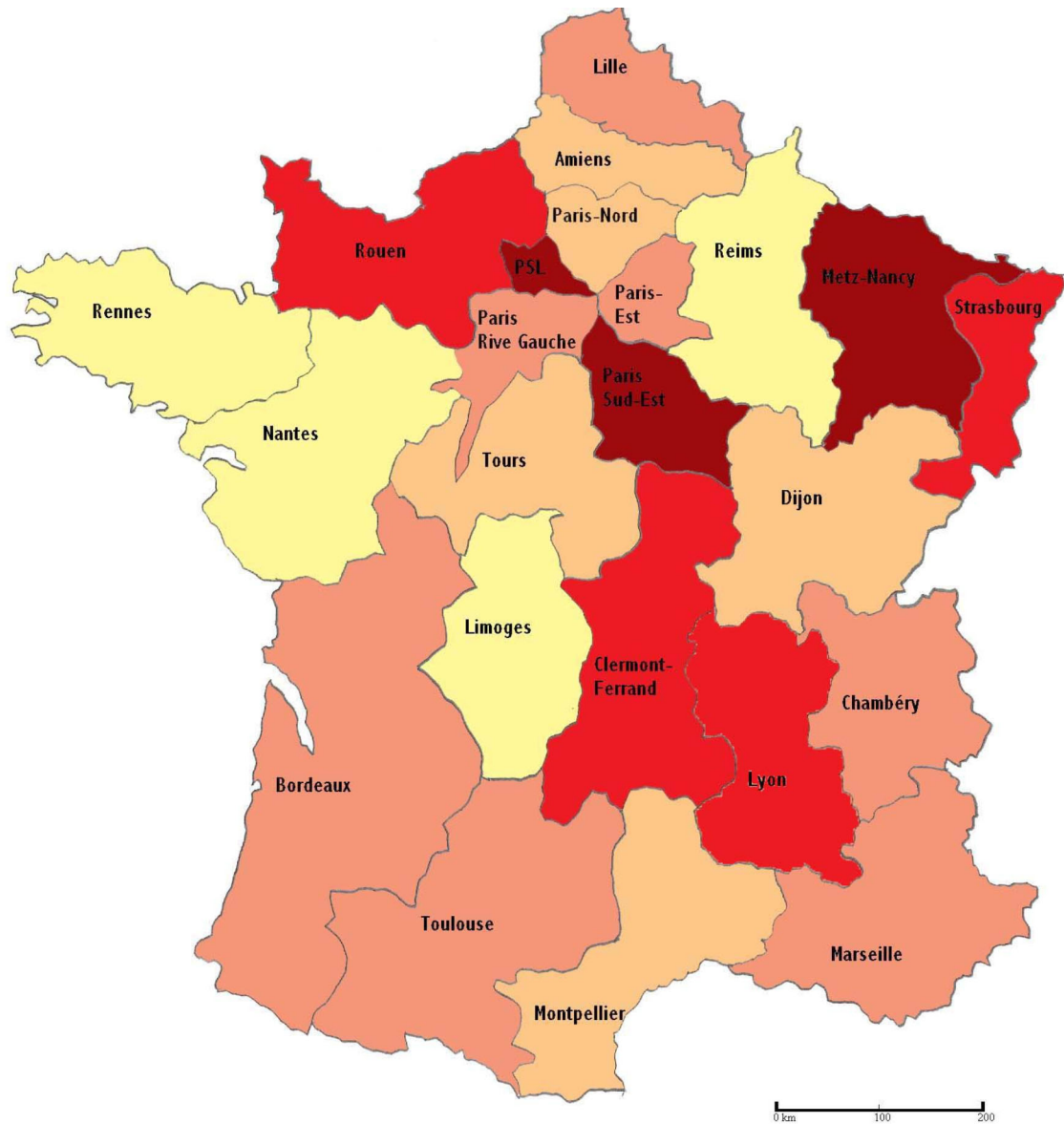
- Pas de syndicat
- Moins de 30 adhérents
- Entre 30 et 100 adhérents
- Entre 100 et 200 adhérents
- Entre 200 et 500 adhérents
- Plus de 500 adhérents

PSL : Paris Saint-Lazare

La région de Lyon comprend, exceptionnellement, deux syndicats, celui de Saint-Etienne (environ 85 adhérents) et celui de Lyon (environ 145 adhérents).

⁶⁶ Cette carte exclut le syndicat SUD-rail des salariés de la Compagnie Nouvelle des Conteneurs dont le nombre d'adhérents s'élève, en 1998, à environ 90 adhérents.

Carte n° 3 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 2000⁶⁷

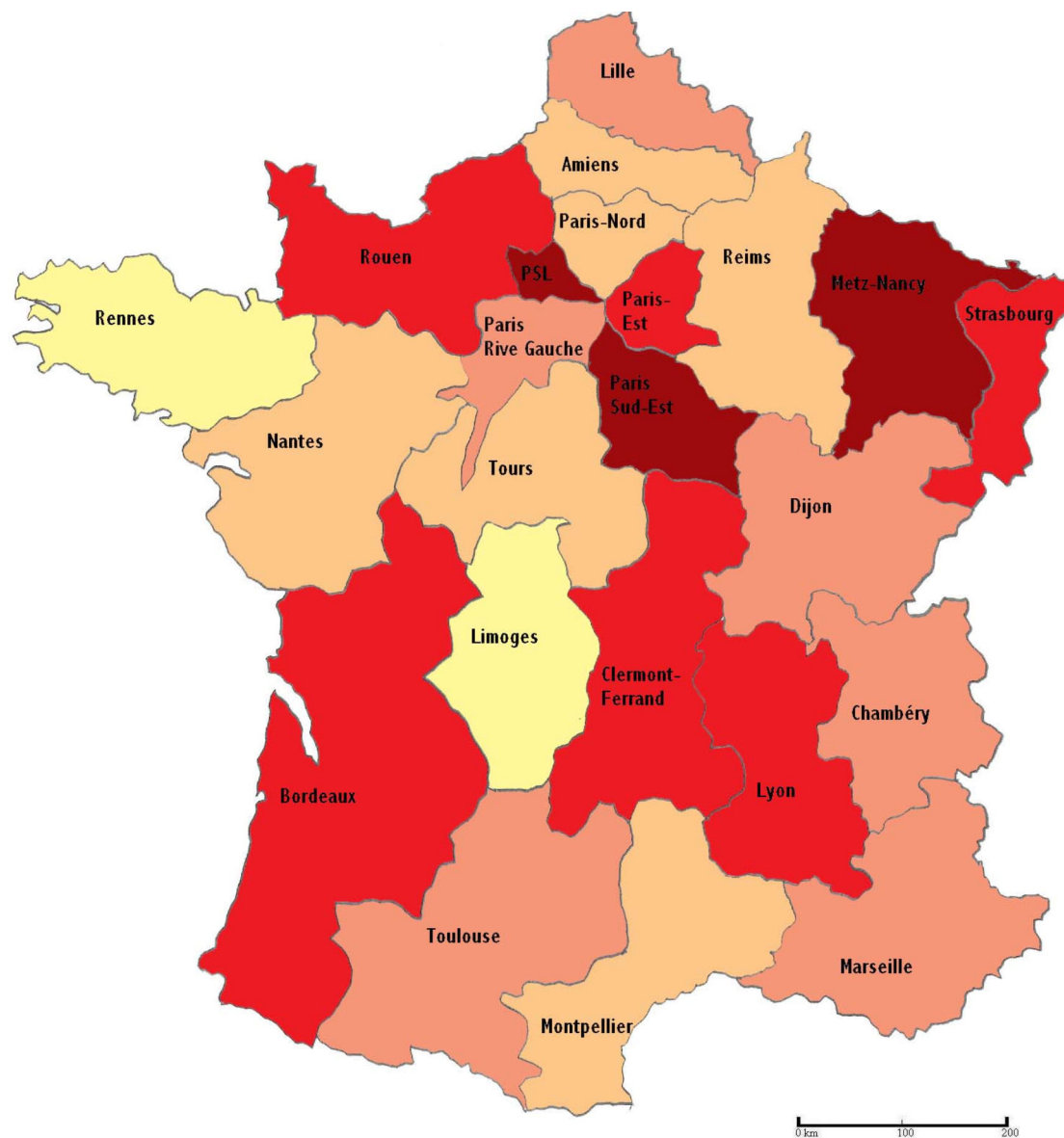


PSL : Paris Saint-Lazare

La région de Lyon comprend, exceptionnellement, deux syndicats, celui de Saint-Etienne (environ 115 adhérents) et celui de Lyon (environ 190 adhérents).

⁶⁷ Cette carte exclut le syndicat SUD-rail des salariés de la Compagnie Nouvelle des Conteneurs dont le nombre d'adhérents s'élève, en 2000, à environ 80 adhérents.

Carte n° 4 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 2002⁶⁸



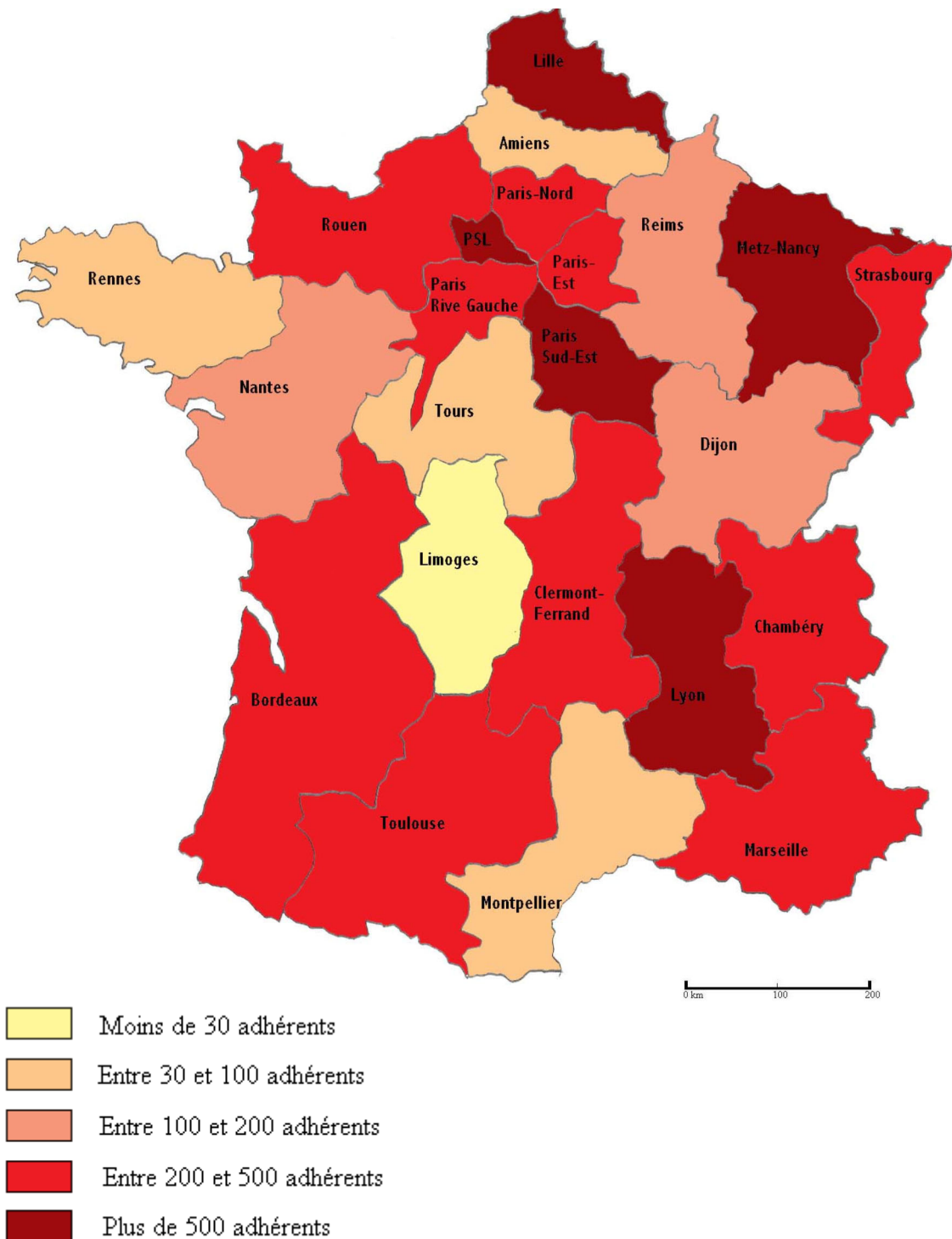
- Moins de 30 adhérents
- Entre 30 et 100 adhérents
- Entre 100 et 200 adhérents
- Entre 200 et 500 adhérents
- Plus de 500 adhérents

PSL : Paris Saint-Lazare

La région de Lyon comprend, exceptionnellement, deux syndicats, celui de Saint-Etienne (environ 135 adhérents) et celui de Lyon (environ 220 adhérents).

⁶⁸ Cette carte exclut le syndicat SUD-rail des salariés de la Compagnie Nouvelle des Conteneurs dont le nombre d'adhérents s'élève, en 2002, à environ 70 adhérents.

Carte n° 5 : Répartition géographique des adhérents de la Fédération des syndicats SUD-rail en 2004⁶⁹



PSL : Paris Saint-Lazare

La région de Lyon comprend, exceptionnellement, deux syndicats, celui de Saint-Etienne (environ 160 adhérents) et celui de Lyon (environ 350 adhérents).

⁶⁹ Cette carte exclut le syndicat SUD-rail des salariés de la Compagnie Nouvelle des Conteneurs dont le nombre d'adhérents s'élève, en 2004, à environ 55 adhérents.

Un taux de syndicalisation qui reste faible

Le nombre de salariés de l'entreprise durant les années d'existence de SUD-rail peut nous permettre de calculer le taux de syndiqués SUD-rail à la SNCF. En 1996, la SNCF comptait 175 598 salariés⁷⁰ et SUD-rail, selon les chiffres qu'elle publie (nombre de timbres divisé par 10), 2084 adhérents, soit un taux de syndicalisation sudiste de 1,18% :

- 1997 : 174 224 salariés, 2 728 adhérents, 1,56%.
- 1998 : 173 427 salariés, 3 114 adhérents, 1,79%.
- 1999 : 174 232 salariés, 3 682 adhérents, 2,11%.
- 2000 : 174 863 salariés, 4 606 adhérents, 2,63%.
- 2001 : 176 575 salariés, 5 151 adhérents, 2,91%.
- 2002 : 175 510 salariés, 5 463 adhérents, 3,11%.
- 2003 : 171 674 salariés, 5 848 adhérents, 3,40%.
- 2004 : 168 300 salariés, 7 201 adhérents, 4,27%.

SUD-rail syndique donc, en 2004, près de 4,3% des salariés de la SNCF. Ceci dit ce pourcentage n'est pas totalement correct puisque les chiffres avancés comprennent les adhérents retraités. Il est très difficile de calculer le nombre de retraités payant leur cotisation à l'organisation. En effet, les syndicats sont censés faire parvenir au bureau fédéral une liste détaillée des timbres vendus aux adhérents. C'est-à-dire que doivent être comptabilisées les personnes de chaque métier (agents de conduite, contrôleurs, guichetiers, etc.), ainsi que les retraités. Mais cette exigence de la fédération est respectée par très peu de syndicats. Trop peu pour pouvoir généraliser et estimer de manière fiable un nombre de retraités. Il faut donc s'en tenir aux déclarations des responsables de la fédération qui annoncent le nombre de 250 retraités. C'est tout à fait plausible étant donné la jeunesse de l'organisation. Ceci dit ce chiffre risque d'augmenter rapidement si l'on tient compte de l'âge de départ à la retraite des agents SNCF – 55 ans, voir 50 ans pour les conducteurs – et de l'âge actuel d'une bonne part des militants. Donc, en soustrayant le nombre de retraités, la part de salariés syndiqués à la SNCF baisse pour atteindre 4,1%.

Comme on vient de l'indiquer précédemment, chiffrer la part des diverses catégories de personnel de la SNCF dans le nombre total des adhérents SUD-rail n'est pas possible dans l'état actuel des relevés des syndicats. Au niveau des cadres, cet engagement à SUD paraît exceptionnel, les responsables parlant de 50 à 70 adhérents. Le dépouillement d'un questionnaire administré aux militants par Georges Ribeill lors du premier congrès de la fédération les 14 et 15 mars 1997 nous permet d'avoir une idée de la composition de ces adhérents⁷¹. Ils ont en moyenne 40 ans et sont, en majorité, des agents d'exécution et des agents de conduite. Sans surprise, ils se répartissent ainsi dans les différents collègues : 85% dans l'exécution, 12% en maîtrise et 3% dans l'encadrement. 66% d'entre eux adhéraient auparavant à la CFDT, 23,6% à la CGT, 3% à d'autres organisations et 7,4% n'avaient jamais été syndiqués. 21% sont engagés politiquement (dans des partis de gauche comme le Parti socialiste, les Verts, la Ligue communiste révolutionnaire, Lutte ouvrière ou encore des organisations anarchistes) et 43% sont impliqués dans une association.

⁷⁰ Source : service presse documentation de la SNCF (juillet 2005).

⁷¹ Étude citée dans Jean-Michel Denis, *op. cit.*, p. 210.

IV. L'audience électorale

Les élections des délégués du personnel se jouent dans l'atelier, la gare ou les bureaux. Ce sont les représentants locaux des syndicats qui sont en question. Les salariés votent donc pour un syndicat mais aussi, de façon relativement importante, pour une personne. C'est pourquoi on peut penser que les résultats de ces élections n'apportent pas les mêmes indicateurs que ceux des élections des comités d'établissement. En effet, les représentants syndicaux aux CE sont élus, à la SNCF, de façon régionale étant donné qu'il existe un CE par région SNCF (ces CE étant coiffés par un Comité Central d'Entreprise). On vote alors, bien sûr, pour des personnes mais encore plus pour une organisation syndicale, étant donné que les candidats ne peuvent pas connaître ni être connus de tous les salariés d'une région entière. Les résultats des élections aux CE semblent donc constituer les meilleurs éléments d'appréciation de l'audience des fédérations syndicales aux niveau régional et national au sein du salariat de la SNCF.

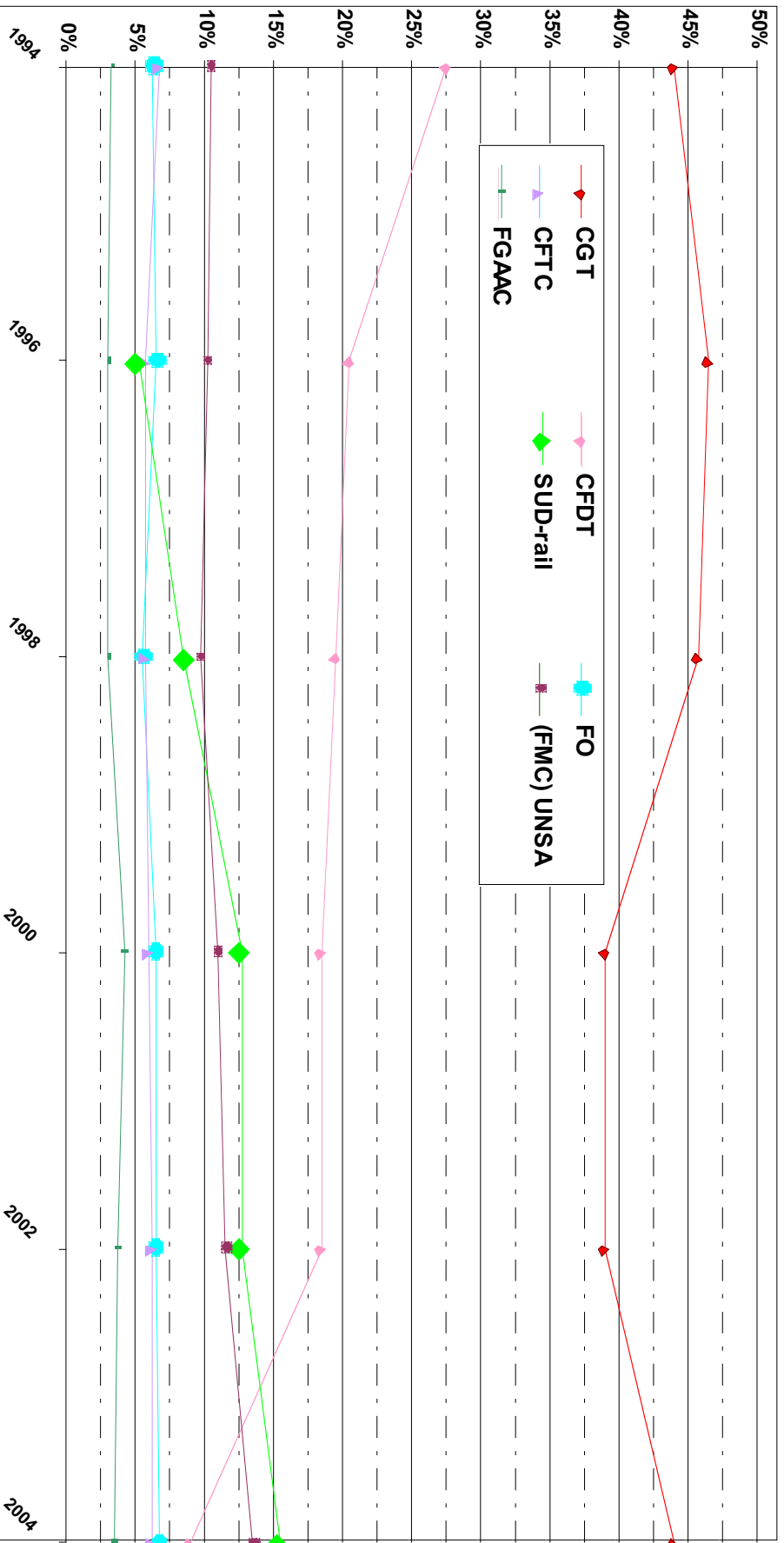
L'équilibre des forces syndicales à la SNCF

Après la Seconde Guerre mondiale, peu de changements notables interviennent dans la structure des forces syndicales à l'intérieur de la SNCF. La fédération CGT recueille jusqu'en 1967 plus de 60% des suffrages. La CFTC additionne un peu plus de 20% des voix des salariés pendant cette période. Pour ce qui concerne FO, la baisse des scores électoraux pour les CE est assez régulière à partir de 1959, évoluant de 9,7% des suffrages en 1959 à 6,6% en 1975. L'équilibre commence à se rompre en 1965, après la création de la CFDT en 1964. L'audience de la CFTC s'effondre aussitôt (2,6% des voix en 1965). C'est la CFDT qui récupère une très grande majorité des voix du syndicat chrétien, avec 19,8% des suffrages en 1965. À compter de cette date, la deuxième organisation syndicale cheminote devient la CFDT. Derrière elle, FO est bientôt dépassée, en 1972/1973, par la FMC qui peut se prévaloir d'une hausse constante de ses scores jusqu'à aujourd'hui.

À partir de 1967, l'hégémonie de la CGT s'effrite car ses résultats électoraux aux CE passent de 61,2% à 41,9% en 1992. En 25 années c'est surtout la CFDT qui est montée en puissance en gagnant 10 points sur la même période (29,0% en 1992). Notons aussi que la CFTC connaît un développement sensible de 1969 à 1992, année lors de laquelle elle obtient 7,1% des voix, son meilleur score depuis presque trente ans (résultat qu'elle n'a depuis pas dépassé).

De 1992 à 1996, la CGT connaît un redressement de ses scores électoraux aux CE : elle passe de 41,9% en 1992 à 46,5% en 1996. Quant à la CFDT, 1992 demeure l'année la plus faste de toute son histoire. En effet, dès 1994 les suffrages accordés à la fédération cédétiste s'élèvent à 27,7%, soit un point de moins par rapport aux élections précédentes. Mais c'est en 1996 que la situation de la CFDT devient inquiétante avec une chute à 20,6% ; il semble que cette régression soit la traduction directe des positions avancées par la confédération à propos des plans gouvernementaux dans un univers cheminot relativement ancré à gauche.

Graphique n°3 : Évolution de l'audience électorale de différentes organisations syndicales à la SNCF de 1994 à 2004 selon les résultats aux élections CE de 1994, 1996, 1998, 2000, 2002 et 2004



L'arrivée de SUD-rail et la déstabilisation des grandes fédérations

L'arrivée de la fédération SUD-Cheminots en 1996 est venue bousculer l'équilibre des forces syndicales (voir graphique n°3), même si la CGT reste, de loin, le premier syndicat des cheminots. L'année de la création de la jeune fédération, la CFDT perd près de 7 points. Ce qui profite bien sûr à SUD-rail qui enregistre le score de 5,3%, mais aussi à la CGT qui passe de 44,0% à 46,5%. En effet, la CGT gagne des points à ces élections car elle sort du conflit de 1995 contre le plan Juppé où, non seulement la CGT était en première ligne, mais surtout les cheminots cégétistes. Il y a donc un report de voix qui s'effectue de la CFDT vers SUD-rail d'une part et la CGT d'autre part. Les autres fédérations restent à un niveau relativement stable.

L'année 1998 confirme la progression de SUD-rail au sein des salariés de la SNCF. Elle passe à 8,7% et gagne 3,4 points. Quant à la CGT, elle perd quelques voix (45,8%). Et la CFDT parvient à enrayer sa chute sans réussir pour autant à augmenter son score de 1996 avec 19,6%. En fait, il semble que SUD-rail ait réussi son premier travail de développement en propageant une image entière, radicale, peu encline aux compromissions. De plus, l'ensemble des procès engagés par les autres fédérations à son encontre (notamment la CGT et la CFDT) n'ont pas dû jouer en leur faveur étant donné que SUD-rail est maintenant inscrite au statut de la SNCF.

Le conflit des 35 heures constitue un vecteur de développement pour SUD-rail qui devient en 2000 la troisième organisation syndicale à la SNCF avec 12,7% des suffrages. L'attitude de la CGT et de la CFDT dans cette grève a franchement contribué à favoriser les positions des autres fédérations (la FGAAC, FO, la CFTC et l'UNSA prennent toutes 1 ou 2 points lors de ces élections) et notamment de SUD-rail, la plus radicale. En signant les accords sur l'application des 35 heures et en organisant avec la direction une sorte de référendum boycotté par la moitié des cheminots, les deux fédérations se sont décrédibilisées aux yeux de beaucoup de cheminots.

Les élections de 2002 seront moins réjouissantes pour SUD-rail qui connaît une pause dans le développement de son audience. Le résultat aux élections CE est identique à celui de 2000, 12,7%. La CGT, la CFDT, la CFTC et FO connaissent le même statu quo. Seule l'UNSA gagne un demi point (en passant de 11,1% à 11,6%), certainement au détriment de la FGAAC qui perd ce demi point (de 4,2% à 3,7%). La stabilité presque étonnante des résultats électoraux s'explique principalement par un relatif calme social à la SNCF. C'est du moins d'une accalmie sociale au niveau national dont on peut parler.

Mais les élections de 2004 montrent que cette pause est de courte durée. SUD-rail y obtient sa place de deuxième syndicat de la SNCF avec 15,5% des voix. Une augmentation spectaculaire qui provient principalement de la recomposition syndicale qui suit le conflit des retraites. SUD-rail récupère un certain nombre d'équipes de la CFDT, et un certain nombre de suffrages. Mais la CGT est aussi bénéficiaire dans cette recomposition des forces syndicales car elle augmente son audience précédente de 5 points (de 39,0% à 44,0%). La CGT a donc récupéré bien plus de voix que SUD-rail. Il ne faut pas oublier non plus l'UNSA qui gagne 2 points grâce au report de voix de déçus de la CFDT (de 11,6% à 13,6%). Si les élections de 2004 semblent confirmer le bien-fondé de la stratégie syndicale de SUD-rail, il convient tout de même de relativiser la situation. Tout d'abord la CGT conserve sa suprématie avec des résultats qui se rapprochent de la majorité absolue. Donc, si les fédérations et la direction doivent désormais compter avec SUD-rail, la CGT reste la

fédération syndicale de référence à la SNCF. Mais il faut aussi ajouter que SUD-rail est maintenant talonnée par l'UNSA qui progresse régulièrement depuis 2000.

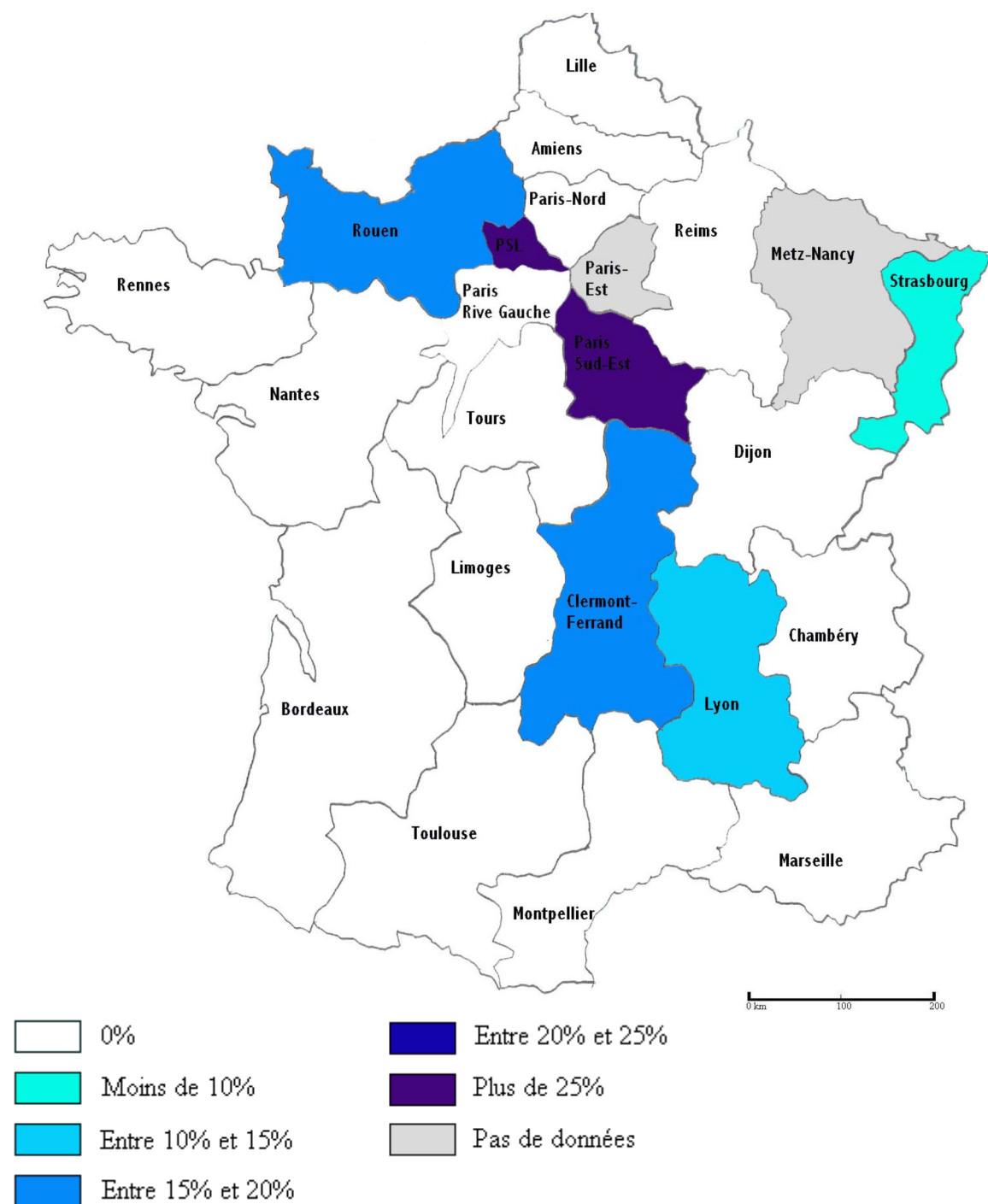
Un développement inégal

En analysant les résultats des élections aux CE selon les équipes de SUD-rail dans les différentes régions de 1996 à 2004, on peut repérer tout d'abord la présence de plusieurs groupes distincts dans leur évolution électorale (voir cartes n°6 à 10). Il faut noter la relative constance des résultats dans les régions de Paris Sud-Est et de Paris Saint-Lazare. Ce sont les deux plus gros bastions de l'organisation syndicale. À Paris Saint-Lazare SUD remporte 28,5% des suffrages dès 1996. Le syndicat y devient alors un des plus représentatifs après la CGT (40,4%). Ces résultats n'augmentent guère durant les années de développement d'autres syndicats régionaux. En effet, en 2000, SUD-rail obtient 32,2% des voix avant de revenir à 28,1% en 2004. C'est un phénomène du même ordre que l'on peut constater dans la région de Paris Sud-Est. On passe d'un score très honorable de 28,1% en 1996 à un résultat presque similaire en 2004 (30,3%). Pour ces deux régions, historiquement les fondatrices de SUD-rail, la progression électorale a été très faible, comme si le plafond avait été atteint dès la création du syndicat.

Le groupe de régions se dégageant à l'étude de ces résultats est constitué de syndicats pour lesquels on observe de fortes augmentations d'audience électorales de 1996 à 2004. Citons premièrement Clermont-Ferrand. Dans cette région SUD-rail totalisait 16,8% des suffrages en 1996 pour finir à 26,8% des voix en 2004. Le syndicat auvergnat se hisse au niveau d'un syndicat comme Paris Saint-Lazare. Le syndicat de la région de Rouen connaît lui aussi une progression importante de 5 points de ses résultats aux élections du CE en passant de 16,4% en 1996 à 21,4% en 2004. Ceci dit, il faut signaler de très légères baisses en 1998 (-0,5 point) et en 2004 (-0,1 point). L'augmentation la plus sensible s'est effectuée lors des élections de 2000 où le syndicat passe de 15,9% à 20,3%. Notons aussi la présence du syndicat de Lyon qui, malgré une légère baisse de 1996 à 1998 (de 11,9% à 10,4% des suffrages), obtient un résultat de 17,1% des voix en 2004. La région de Metz/Nancy, un des plus gros bataillons de SUD-rail en termes d'adhérents, connaît une augmentation de plus de 4 points de l'audience de l'équipe SUD-rail aux élections des CE. De 13,1% en 1996 le score passe à 17,5% en 2004. Mais l'évolution positive des résultats n'a pas toujours été exceptionnelle puisqu'en 2004, le pourcentage passe de 18,0% à 17,5%. Ces régions sont celles qui ont contribué au démarrage de SUD-rail en province. Clermont-Ferrand, Lyon, Rouen, Metz/Nancy se distinguent par le fait que des syndicats SUD s'y sont constitués peu après les désaffiliations parisiennes et se sont tout de suite imposés de par leur nombre d'adhérents et leurs résultats électoraux.

On peut ensuite relever de plus petits syndicats comme Reims, Strasbourg, Paris-Nord, Amiens, Lille, Paris Rive Gauche, Tours, Nantes, Bordeaux, Toulouse ou Montpellier qui ont eu un développement électoral moins massif et plus tardif. Notons cependant quelques évolutions rapides et importantes telles que celle de la région de Lille où les sudistes sont passés de l'état de petit syndicat à celui de moteur de la fédération. En effet, en 1998, SUD-rail n'y récolte que 2,3% des suffrages aux élections du CE. Puis le syndicat connaît un fort accroissement de son influence électorale en 2000 (9,4%), confirmé en 2002 (10,0%). Et en 2004, après avoir connu une recomposition syndicale importante qui a quasiment fait disparaître le syndicat CFDT de Lille, SUD-rail semble recevoir tous les bénéfices du déchirement cédétiste en recueillant 21,4% des voix. L'évolution de la part des suffrages accordés à SUD-rail Nantes est comparable au cas précédent.

Carte n°6 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 1996



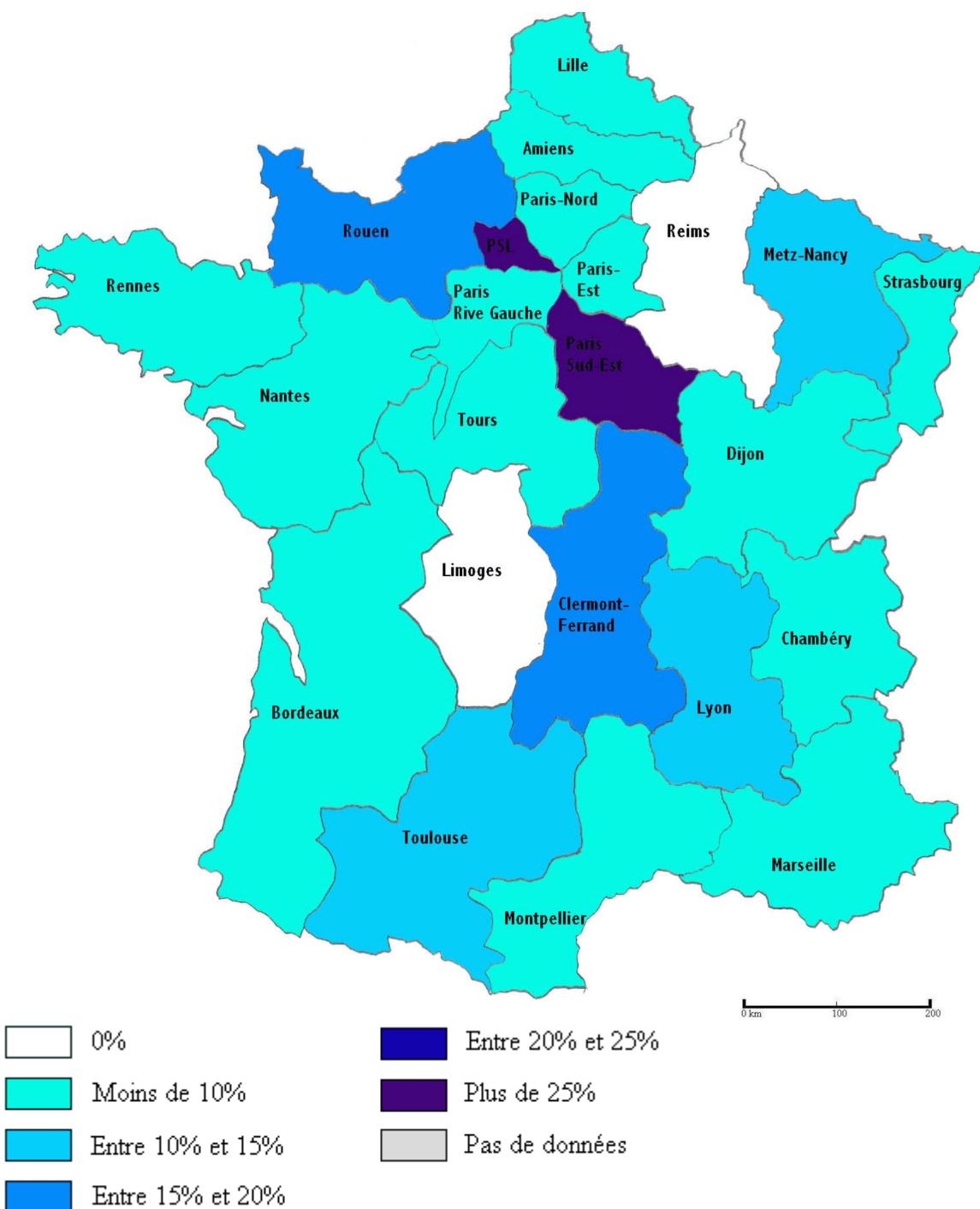
PSL : Paris Saint-Lazare

Cette carte ne comprend pas les résultats des directions et du Service National de Messagerie (SERNAM) :

Direction de l'Infrastructure : 0%
 Direction Ressources humaines : 0%
 Direction de l'entreprise : 0%
 Direction Matériel et Traction : 0%

Direction Grandes Lignes : 2,9%
 Direction du Fret : 0%
 SERNAM : 3%
TOTAL : 5,3%

Carte n°7 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 1998



PSL : Paris Saint-Lazare

Cette carte ne comprend pas les résultats des directions et du SERNAM :

Direction de l'Infrastructure : 4,8%

Direction Grandes Lignes : 3,0%

Direction Ressources humaines : 1,7%

Direction du Fret : 0%

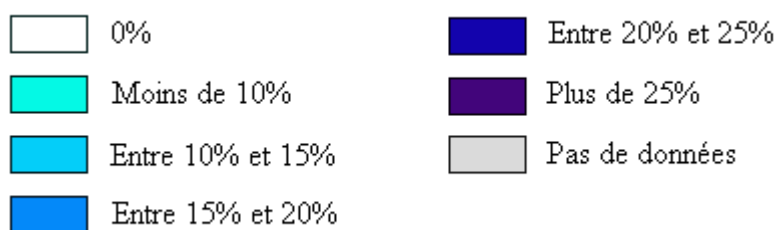
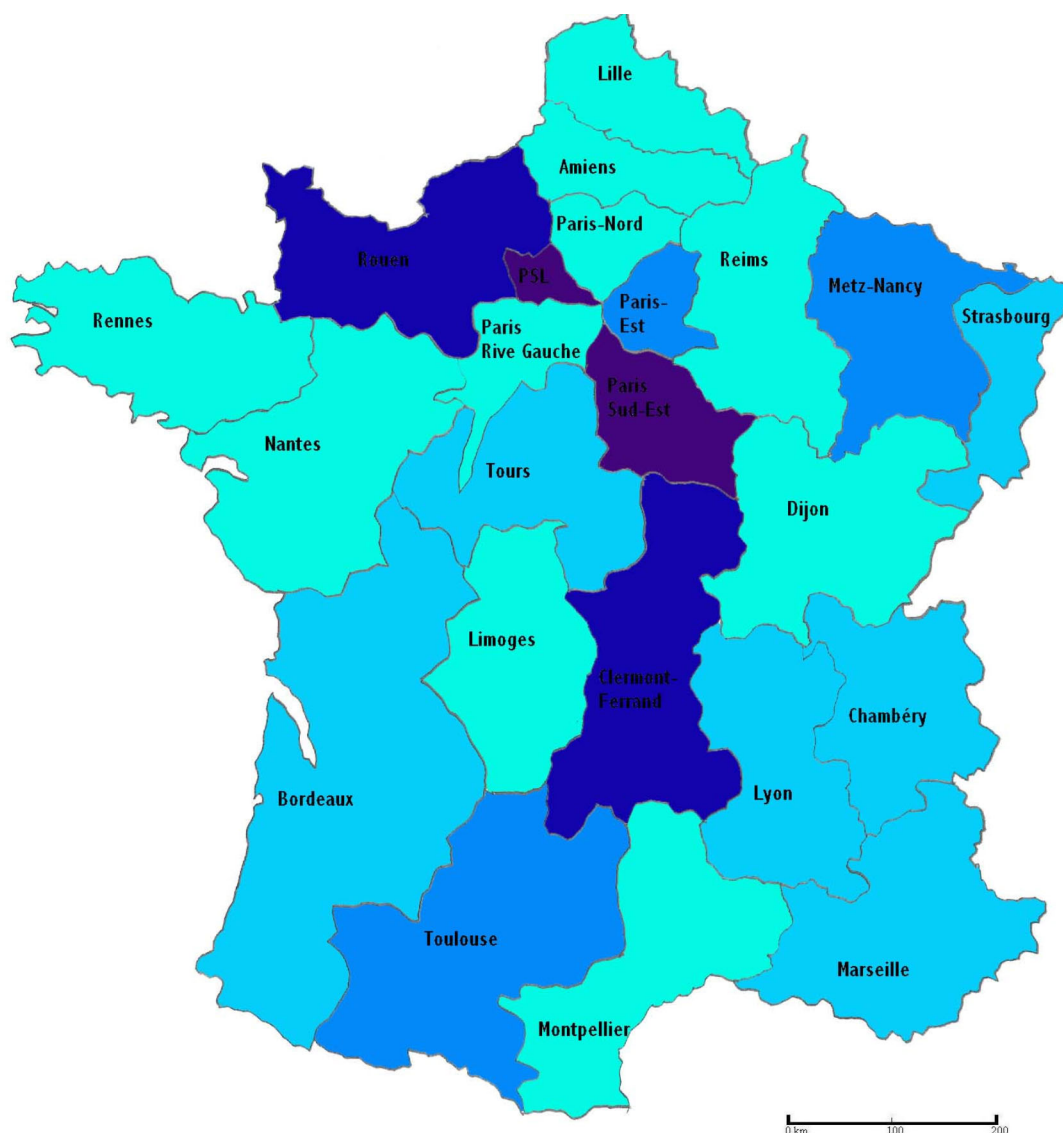
Direction de l'entreprise : 5,5%

SERNAM : 4,1%

Direction Matériel et Traction : 4,4%

TOTAL : 8,6%

Carte n°8 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 2000



PSL : Paris Saint-Lazare

Cette carte ne comprend pas les résultats des directions :

Direction Transverses : 6,4%

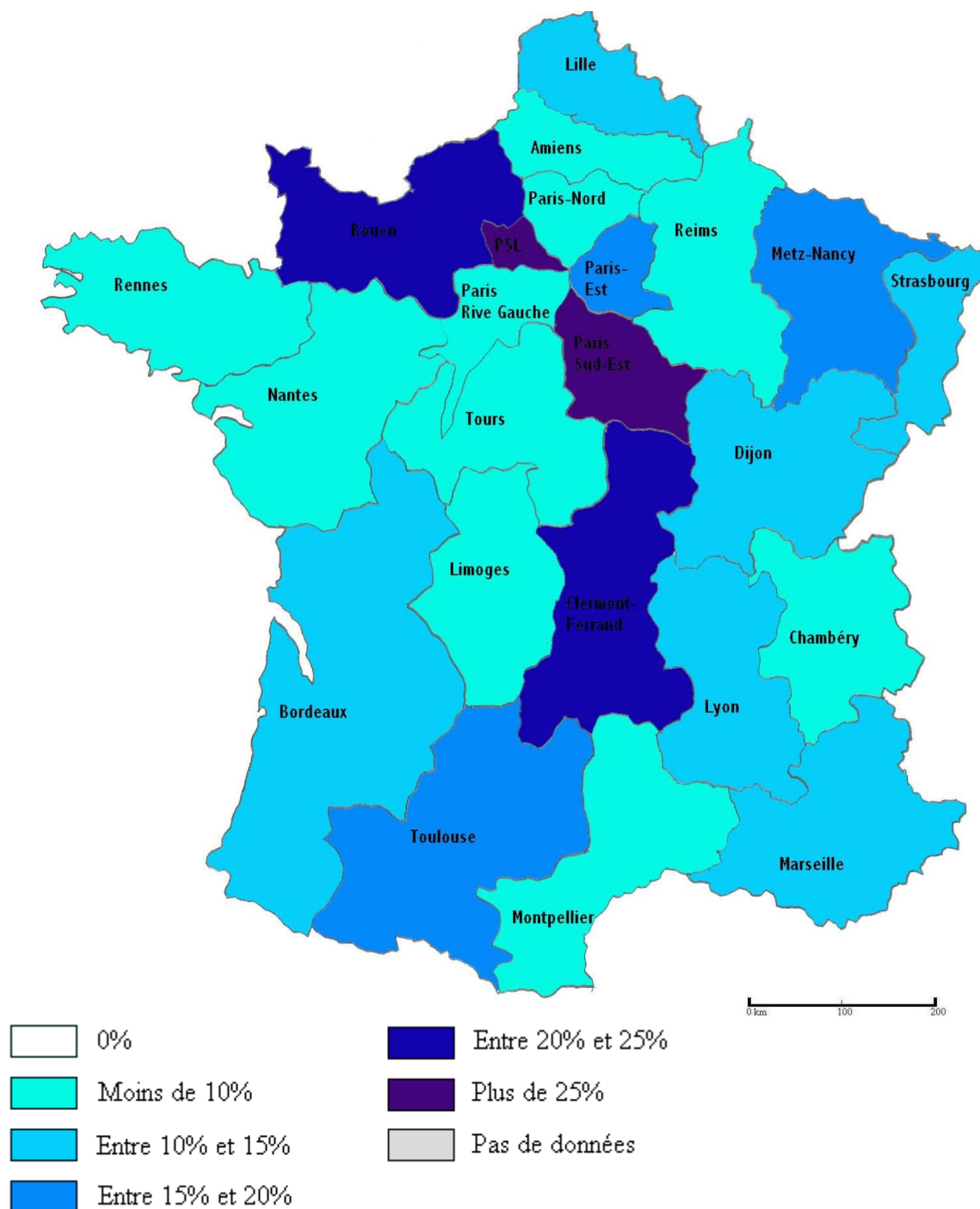
SERNAM : 1,3%

Direction de l'Infrastructure : 10,2%

TOTAL : 12,7%

Direction Clientèles : 5,5%

Carte n°9 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 2002



PSL : Paris Saint-Lazare

Cette carte ne comprend pas les résultats des directions :

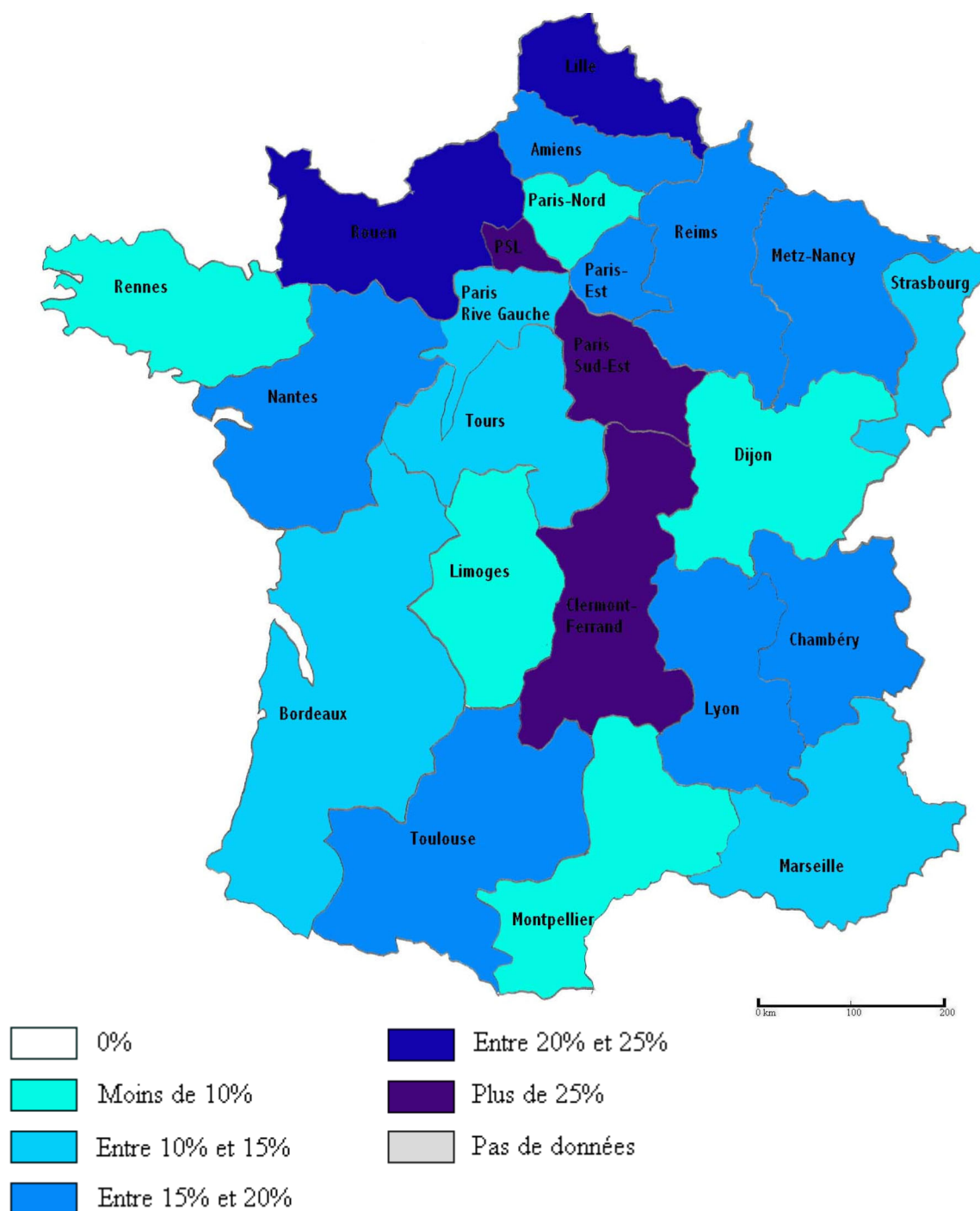
Direction Clientèles : 5,2%

Direction de l'Infrastructure : 15,2%

Directions Transverses : 3,4%

TOTAL : 12,7%

Carte n°10 : Suffrages des listes SUD-rail dans les différentes régions SNCF lors des élections CE en 2004



PSL : Paris Saint-Lazare

Cette carte ne comprend pas les résultats des directions :

Direction Clientèles : 5,4%

Direction de l'Infrastructure : 15,4%

Directions Transverses : 7,9%

TOTAL : 15,5%

Les résultats aux élections du CE passent en 2004 de 5,1% à 18,1%. Le syndicat de Reims connaît aussi ce cas de figure en voyant son résultat passer de 8,3% à 17,3% en 2004. À Amiens, la recomposition syndicale s'est effectuée, comme à Lille ou Nantes, en faveur de SUD-rail (7,6% en 2002 et 17,7% en 2004). Pour d'autres syndicats de ce groupe, l'évolution des scores électoraux a été plus douce. Le syndicat de Paris Rive-Gauche, par exemple, voit ses résultats augmenter à chaque élection de façon constante (6,3% en 1998 ; 8,1% en 2000 ; 9,0% en 2000 et 12,5% en 2004). Pour conclure nous pouvons avancer que ces syndicats sont aujourd'hui capables de récolter au moins 10% des suffrages.

Enfin, il faut parler des petits syndicats, voire de leur absence dans certaines régions. Limoges est un cas exemplaire. Les premières listes électorales ne sont déposées qu'en 2000 et le syndicat obtient 5,8% des voix. En 2002, il perd 0,1 point et 0,4 en 2004 pour finir à 5,3%. Le manque de militants dans la région de Limoges est ici flagrant. On y recense moins de 30 adhérents en 2004 (à titre de comparaison, Paris Sud-Est en dispose près de 1 000). La situation de Rennes est comparable. De 4,7% aux élections du CE de 1998, le syndicat recule à 4,4% en 2004. L'évolution est donc très faible, voire négative pour certaines régions.

Un syndicat d'exécution

SUD-rail est incontestablement une organisation syndicale tournée vers le collège exécution. Et celui-ci le lui rend bien car il donne aux sudistes, en 2004, 19,3% de ses voix. Dès 1996, SUD-rail effectue une percée dans ce collège en récoltant 6,5%. L'évolution est significative dès 1998 quand l'organisation syndicale récolte au niveau national aux élections des CE pour ce collège 10,7% des voix. Une augmentation du même ordre est perceptible en 2000 (15,6%). Mais l'absence de progression des scores en 2002 se ressent dans ce collège autant qu'à tous les niveaux (15,8% en 2002). Enfin, la forte poussée de 2004, due en partie à la recomposition syndicale, se traduit par un résultat de 19,3%. SUD-rail devient cette année-là la deuxième organisation des agents d'exécution de la SNCF. Après la CGT qui peut encore se targuer d'être le premier syndicat du collège exécution avec 49,45%.

Mais le collège des agents de maîtrise n'est pas en reste puisque, à une échelle moindre, les résultats suivent une évolution similaire. En 1996, SUD-rail y obtient 4,1% des voix. Ce score augmente de 2 points en 1998 avec 6,2%. En 2000, SUD-rail représente un agent de maîtrise sur dix. Puis l'année 2002 est celle de la stagnation (10,1%). En 2004 une nouvelle augmentation intervient et le résultat aux élections des CE pour les agents de maîtrise est de 13,1%.

Pour ce qui concerne les cadres, l'implantation de SUD paraît beaucoup plus difficile. Mais elle n'est pas nulle puisque l'organisation obtient 3,7% des voix de l'encadrement en 2004. En fait la percée est infime en 1996 (0,5%), mais on observe tout de même une très légère progression en 1998 (1,5%), en 2000 (2,9%) et en 2004.

Conclusion

Après dix ans d'existence, SUD-rail peut tirer de son expérience un bilan qui paraît positif en termes d'implantation et de développement. La fédération est désormais reconnue par la direction et les autres fédérations, même si le travail en commun est souvent loin d'être évident. Son audience électorale la hisse à la deuxième place parmi les organisations syndicales de cheminots. Mais ce succès amène à poser quelques éléments de réflexion sur la manière dont s'est constituée une telle force syndicale dans l'entreprise ferroviaire.

Il faut tout d'abord affirmer que SUD-rail est un syndicat de lutte dans le sens où son développement et sa reconnaissance dans l'univers cheminot se sont effectués à travers son attitude lors de différents conflits sociaux. Sa radicalité, son intransigeance même parfois, ont séduit une partie des salariés de la SNCF à des moments où les autres fédérations préféreraient négocier et jouer la carte de la paix sociale. En fait, comme peut le dire un des secrétaires fédéraux de SUD-rail, les fédérations de la SNCF ont laissé à SUD un « boulevard » à leur gauche, et en particulier la CGT qui s'engageait dans un processus de modération (certains militants sudistes parlant d'ailleurs de « recentrage »). La progression rapide de SUD-rail s'est donc acquise sur le terrain des luttes sociales, dans les grèves, les conflits, qu'ils soient nationaux ou locaux. La radicalité donnant aux militants de SUD-rail une image plutôt sympathique auprès des cheminots dans un contexte de mutations, de filialisation (voire d'ouverture à la concurrence de certains secteurs comme le fret) de leur entreprise.

Mais les autres fédérations ne vont pas attendre d'être dépassées complètement par SUD-rail et déjà des syndicats comme FO adoptent une attitude plus combative qu'auparavant. Les syndicats de base de la CGT se trouvent souvent aux côtés de SUD-rail dans certaines actions. En fait, SUD-rail a bel et bien ouvert une voie de radicalisation plus ou moins forte selon les organisations qui sera confirmée ou non dans l'avenir. Reste que SUD n'est plus seule sur ce terrain et que là où elle gagnait beaucoup quand elle était seule à s'opposer à telle ou telle mesure, elle devra désormais partager avec d'autres qui se lieront avec elle. Mais cela ne peut normalement poser aucun problème à une organisation qui prône l'unité syndicale depuis sa création.

De plus, SUD-rail, même si elle est la deuxième organisation syndicale de la SNCF avec 15,5% des suffrages, ne peut envisager de manière isolée sa stratégie, c'est-à-dire sans la CGT qui reste hégémonique avec 44,0%. L'avenir de SUD-rail sera donc aussi très lié aux orientations que prendront la confédération et la fédération des cheminots CGT.

Un autre problème auquel devra s'attacher SUD-rail (comme toutes les fédérations d'ailleurs) concerne la libéralisation en marche du trafic ferroviaire. En effet, malgré les mobilisations des cheminots et des organisations syndicales, l'ouverture à la concurrence se rapproche de plus en plus. Elle a déjà commencé pour le fret et devrait être mise en place pour le trafic voyageurs en 2008. De plus en plus de « travailleurs du rail » ne sont plus des salariés bénéficiant du statut protecteur. La SNCF possède d'ailleurs un nombre impressionnant de filiales employant toutes des salariés soumis au droit privé. Les responsables de SUD-rail ne sont pas dupes et savent que la syndicalisation de ces secteurs est plus difficile. Pourtant ils constituent bien peut-être l'avenir des organisations comme SUD-rail. La fédération est à première vue bien implantée dans la CNC et l'entreprise Effia qui gère les bagages et l'accueil des voyageurs en gare. Mais dans d'autres structures plus petites et moins accessibles, la présence sudiste se fait plus rare. Ce qui est à mettre en rapport avec la jeunesse de l'organisation. Si le développement ne s'effectue pas dans ces

entreprises, le noyau des adhérents et militants se restreindra alors peut-être aux seuls cheminots disposant d'un statut qui risque d'être remis en cause à un moment donné.

La progression de SUD-rail dans le secteur ferroviaire a bénéficié d'une situation particulière qui tient autant à l'attitude des autres fédérations, qu'au contexte social et économique national et européen qui donne une place à des syndicats radicaux de lutte sociale. Directement issue du mouvement social de novembre et décembre 1995, SUD-rail est appelée à jouer d'autres rôles dans les événements qui vont se produire dans le secteur ferroviaire ces prochaines années en tant que syndicat de mobilisation sociale et de critique des logiques de libéralisation qui dominent les projets gouvernementaux et européens actuels. Mais sa survie dépendra aussi de sa qualité d'adaptation à un secteur en plein bouleversement où la stabilité de la SNCF va certainement laisser place à un environnement plus mouvant.

Annexe n°1 : Statuts de la Fédération des syndicats des travailleurs du rail Solidaires, Unitaires et Démocratiques

Préambule

Nous sommes pour un monde plus humain, où l'économie est au service de tous, où le progrès technique sert le progrès social.

Nous donnons à l'individu toute sa place dans la vie et les droits collectifs, car la liberté de chacun prolonge celle des autres.

Fraternels, nous construirons dans nos luttes d'aujourd'hui la société humaniste de demain.

Nous organisons la résistance des exploité(e)s pour l'amélioration des conditions de vie et l'abolition, un jour, des divisions de classes.

Nous combattons toute discrimination, de race, de sexe, d'âge ou de condition sociale.

Nous proposons l'autogestion démocratique des moyens de production, d'échanges économiques, de communication...

Article 1 – But

La fédération réunit les syndicats des travailleurs du rail et des activités annexes qui unissent les membres résolus, dans le respect mutuel de leurs convictions personnelles, philosophiques, morales ou religieuses à défendre leurs intérêts communs et à lutter pour instaurer une société démocratique d'hommes et de femmes libres et responsables, et à combattre toutes formes de racisme et d'exclusion.

La dignité de la personne humaine, base universelle des droits de l'homme à la liberté, l'égalité, la justice et la paix, et exigence première de la vie sociale, doit orienter l'organisation de la société.

En conséquence, les structures et les institutions de la société doivent :

- a) permettre à tout humain, dans les domaines individuel, familial et social, de développer sa personnalité en assurant la satisfaction de ses besoins matériels, intellectuels et spirituels auxquels il aspire ;
- b) offrir à chacun des chances égales d'accéder à la culture et de prendre ses responsabilités dans la construction de la société ;
- c) réaliser une répartition et un contrôle démocratique du pouvoir économique et politique assurant aux travailleurs et à leurs organisations syndicales le plein exercice de leurs droits.

De ce fait, le syndicat conteste toute situation, toute structure ou régime qui méconnaît ces exigences. Il combat donc toutes les formes de totalitarisme et de capitalisme, dont le libéralisme et la mondialisation sont des formes actuelles.

Le syndicat estime nécessaire de distinguer ses responsabilités de celles des groupements politiques et entend garder à son action une entière indépendance à l'égard de l'État, des partis, des églises, comme de tout groupement extérieur.

Il entend, dans son action, susciter chez les travailleurs une prise de conscience des conditions de leur émancipation.

Il choisit, dans une totale autonomie et en fonction de ses principes, les moyens et les alliances qu'il juge utile de mettre en œuvre pour réaliser ses objectifs.

Le syndicat combat le capitalisme, aujourd'hui appelé « libéralisme économique ». Pour atteindre les objectifs qu'il s'assigne, il développe systématiquement la formation de ses adhérent(e)s conformément aux valeurs auxquelles il se réfère.

Il proclame que le syndicalisme, en développant la coordination internationale des travailleurs, doit assurer sa part de responsabilité dans l'organisation mondiale indispensable au développement des libertés, à la solidarité entre les peuples et au soutien à la paix.

Article 2 – Membres

Peut faire partie de l'union fédérale tout syndicat qui désire travailler dans le cadre des présents statuts et dont la demande d'adhésion est approuvée par le Conseil Fédéral. Le syndicat peut avoir une réalité géographique ou autre si la situation l'exige.

Le Conseil Fédéral, seul, peut décider de la radiation d'un syndicat qui ne respecterait pas les règles de fonctionnement collectives définies par les présents statuts et les chartes annexes. Le syndicat concerné doit pouvoir plaider sa cause devant le conseil fédéral.

Article 3 - Titre, forme juridique, siège social

L'union fédérale constituée par les présents statuts – conformément au livre IV, titre 1 du code du travail - prend pour titre: « Fédération des syndicats de travailleurs du rail Solidaires, Unitaires, Démocratiques », aux initiales « SUD-rail ».

Le siège social est fixé au : 17 boulevard de la libération 93200 Saint-Denis. Il pourra être transféré par décision du Conseil Fédéral.

Article 4 - Congrès Fédéral

Le Congrès de la fédération se réunit en session ordinaire tous les trois ans.

Le Congrès de la fédération se réunit en session extraordinaire à la demande du Conseil Fédéral (à la majorité des 2/3 des syndicats et mandats).

Le congrès décide de l'ensemble de la politique de la fédération, en se prononçant sur le bilan de l'exercice écoulé et en traçant des propositions pour l'avenir.

Les syndicats sont représentés et votent dans les Congrès en fonction du nombre de leurs adhérent(e)s, dans des conditions précisées par la charte de fonctionnement.

Article 5 - Conseil Fédéral.

Entre deux congrès, la fédération est administrée, sur la base des orientations du Congrès, par le conseil constitué de délégués mandatés par les syndicats.

Ce conseil se réunit au minimum 5 fois par an et pendant le Congrès Fédéral.

La représentation de chaque syndicat est définie dans la charte de fonctionnement.

Article 6 - Bureau Fédéral

Le Bureau de la fédération est élu par le conseil, en son sein ; au minimum pendant le Congrès, le Conseil Fédéral est appelé à se prononcer sur ce point.

Le Bureau Fédéral est composé au minimum de cinq membres dont un trésorier.

Entre deux Conseils, le Bureau est chargé par le Conseil de l'administration de la fédération ; il rend compte aux syndicats de ses décisions, de ses initiatives. Il a mandat pour entreprendre les actions en justice au nom de la fédération et représente la fédération devant les directions d'entreprises et autres instances.

Les fonctions de membre du Bureau Fédéral sont incompatibles avec les responsabilités politiques électorales nationales ou relatives à des organismes directeurs nationaux de partis ou d'organisations politiques ou religieuses.

Article 7- Organisation, fonctionnement interne

Le Congrès définit des chartes qui précisent les droits et devoirs de chacun au sein de la fédération. Ces chartes constituent le « règlement intérieur » de la fédération. Elles peuvent être complétées par le conseil fédéral, après un vote à la majorité des 2/3.

Article 8 – Ressources

Les ressources de la fédération sont constituées :

- de la part fédérale des cotisations des adhérents que reverse chaque syndicat,
- des dons, legs ou subventions, sous réserve de l'acceptation par le Conseil.

Le Conseil fixe la part fédérale. Les syndicats fixent le montant des cotisations dans le respect de l'article 1.2. de la charte financière. Une charte financière est adoptée par le Congrès et garantit la transparence et les règles de fonctionnement de la trésorerie.

Article 9 - Modifications statutaires

Les propositions de modification des présents statuts sont transmises aux syndicats par l'intermédiaire du Bureau Fédéral qui les présente au Congrès.

Pour être adoptées elles doivent recueillir la majorité des deux tiers des mandats et des syndicats dans les conditions précisées à la charte de fonctionnement.

Article 10 – Dissolution

La dissolution de la fédération peut être prononcée sur proposition du Conseil par un Congrès représentant au minimum les deux tiers des adhérents et par une décision à la majorité des deux tiers des mandats retirés.

En cas de dissolution, la répartition des actifs, après paiement des charges, sera faite conformément aux dispositions du Congrès qui aura prononcé cette dissolution.

Article 11 - Adhésion de la fédération

La fédération peut décider d'adhérer à toute organisation conforme à ses objectifs.

Annexe 2 : Charte de fonctionnement de la fédération des syndicats SUD-rail

Cette charte de fonctionnement complète les statuts de la fédération. Adoptée en Congrès, elle ne peut être modifiée qu'au congrès, ou complétée exceptionnellement par le Conseil Fédéral après un vote des syndicats à la majorité des 2/3.

Cette charte concerne essentiellement les questions nationales et doit être complétée par les syndicats.

Article 1 - Activité de la fédération.

Comme il est indiqué dans les statuts (article 1), la fédération réunit les syndicats de travailleurs(es) du rail.

La fédération des syndicats SUD-rail intervient donc pour :

- Les salarié(e)s des entreprises de transport par fer, et de leurs filiales,
- Les salarié(e)s des entreprises intervenant dans le secteur ferroviaire (nettoyage, manutention, restauration, commerces en gare, etc.),
- Les salarié(e)s employés par les comités d'entreprise (ou d'établissement) de ces secteurs (CE et CCE de la SNCF, etc.),
- Les retraité(e)s de l'ensemble de ces entreprises,

Les salarié(e)s sont organisé(e)s dans le syndicat de leur lieu d'activité professionnelle.

Les retraité(e)s sont organisé(e)s soit dans leur dernier syndicat avant la retraite, soit dans celui correspondant à leur résidence.

La fédération est membre de l'union syndicale G10-Solidaires.

La fédération est membre de l'union syndicale SUD Nettoyage.

La fédération propose aux autres syndicats et fédérations membres de l'union syndicale G10-Solidaires intervenant dans le secteur d'activité des transports (Urbains, aériens, routiers, autoroutes, ministère, ...) de se coordonner en une union syndicale Solidaires Transport.

Article 2 - Une pratique syndicale démocratique

Tout(e) mandaté(e), délégué(e), représentant(e) SUD-rail, quelle que soit l'instance où il(elle) siège (DP, CHSCT, CE, prud'hommes, instances nationales, ...) doit rendre compte de son mandat auprès de la structure syndicale concernée (syndicat, fédération).

Après chaque réunion avec la direction il(elle) élabore un compte rendu pour les salarié(e)s.

Les équipes syndicales, à tous les niveaux, doivent informer les salarié(e)s concerné(e)s de tout document émanant de la direction. La forme de cette communication doit être adaptée à l'importance du sujet et aux possibilités pratiques de diffusion. Tout(e) salarié(e) qui le souhaite doit pouvoir consulter ces documents auprès des syndicats et militant(e)s SUD-rail.

Tout(e) militant(e) SUD-rail doit s'impliquer pour que, conformément à nos statuts, les consultations soient bien la remontée de l'expression du maximum d'adhérent(e)s SUD-rail.

Des consultations des cheminot(e)s peuvent être organisées en lien avec les autres syndicats (s'ils acceptent), notamment dans le cadre de propositions d'actions et de projets importants mettant en cause l'avenir. Ces consultations doivent s'inscrire dans une dynamique de mobilisation de masse. SUD-rail refuse de s'associer à tout détournement de pratique qui irait à l'encontre de la mobilisation et du développement du rapport de forces.

La fédération, dès qu'elle en a connaissance, informe chaque syndicat de toute position, orientation, avancée syndicale d'un site par rapport aux autres. A ce titre, SUD-rail utilise tous les moyens de communication les plus adaptés (Internet, Intranet, téléphone, ...)

Le principe de la rotation dans les responsabilités syndicales doit intégrer le renouvellement des militant(e)s sans exclusive. Cela concerne tous les niveaux d'instance.

Dans le cadre des moyens syndicaux cheminots, SUD-rail revendique la possibilité de transformer les permanent(e)s repris au statut en demi-permanent(e)s.

Article 3 - Des adhérent(e)s, base du syndicalisme

Les adhérent(e)s des syndicats SUD-rail forment la base de l'organisation syndicale.

Une charte des adhérent(e)s est élaborée au niveau de la fédération et complétée dans chaque syndicat.

Cette charte est obligatoirement diffusée à chaque nouvel adhérent(e) SUD-rail.

Article 4 - Des sections syndicales regroupant les adhérent(e)s dans les syndicats

La section syndicale est composée de tous les adhérent(e)s SUD-rail à jour de leurs cotisations sur un même établissement ou sur un même site géographique. Les retraités sont regroupés en sections syndicales régionales.

C'est la structure la plus proche du terrain ; elle est chargée de régler les problèmes locaux et revendicatifs.

Elle veille à l'application de la charte des adhérent(e)s. Elle organise l'expression de l'avis des adhérent(e)s SUD-rail. Elle porte les revendications locales dans le cadre des revendications régionales et nationales.

Elle doit être représentée en permanence au syndicat et participer à l'activité de celui-ci. Elle coordonne l'action des élu(e)s du personnel et impulse le compte rendu des mandats locaux (DP et CHSCT notamment). Elle organise l'action collective des délégué(e)s et rend compte des moyens mis à leur disposition.

Article 5 - Des syndicats base de la fédération

Dans chaque région où cela est possible, les sections syndicales décident la création d'un syndicat régional ou de syndicats locaux. Sur un même espace géographique, il ne peut y avoir qu'un seul syndicat SUD-rail.

Chaque syndicat est représenté aux Conseils Fédéraux par deux représentant(e)s mandaté(e)s et aux Congrès par un nombre de mandataires déterminé en prenant comme base de calcul le nombre de timbres versées au cours de l'année écoulée. Seuls les syndicats

présents aux Congrès et aux Conseils Fédéraux pourront prendre part aux votes et décisions.

La tenue des réunions doit permettre à tous et à toutes une expression sereine. Cela passe par la maîtrise des ordres du jour et, notamment en début de réunion, se mettre d'accord sur l'ordre du jour proposé que ce soit sur les sujets abordés, le temps consacré à chaque débat et le respect des horaires.

Le syndicat a notamment pour charge :

- L'information aux sections, militant(e)s et adhérent(e)s.
- La formation des adhérent(e)s et militant(e)s.
- L'action revendicative.
- La coordination de l'action des sections syndicales.
- La désignation des délégués syndicaux.
- La présentation des candidat(e)s aux élections professionnelles en accord avec les sections.
- L'activité interprofessionnelle.

En cas de mutation d'un(e) adhérent(e), le syndicat « de départ » doit informer aussitôt le syndicat « d'arrivée ».

Les syndicats ont le droit de saisir le Bureau Fédéral d'une demande de consultation qui doit être organisée dans la semaine qui suit (action revendicative urgente) et le devoir de s'organiser pour répondre à celle-ci.

Le syndicat perçoit les cotisations des adhérent(e)s et reverse la part due à la fédération. Il gère son budget dans le cadre de la charte financière.

Le syndicat fonctionne dans le cadre de ses statuts et des dispositions complémentaires qu'il adopte. Il envoie pour information à la fédération un double de ses statuts ainsi que les coordonnées de ses principaux animateurs.

L'adhésion d'un syndicat à la fédération implique l'acceptation des règles de fonctionnement de celle-ci.

Article 6 - Des règles de fonctionnement de la fédération

Conformément aux orientations définies dans les statuts, l'exercice de responsabilités au sein de la fédération ou d'un de ses syndicats exclut toute représentation d'une organisation politique, religieuse. En particulier, lorsqu'on est porteur d'une responsabilité fédérale ou porteur d'un dossier national, on ne peut être candidat(e) à un mandat électif ou politique national.

Le Conseil Fédéral est animé par le Bureau de la fédération.

Toutes les décisions en congrès ou conseil fédéral nécessitent une majorité des 2/3. Ces règles doivent être validées à la fois par le nombre de mandats représentés et le nombre de syndicats représentés. Le nombre de mandats est défini par le nombre de timbres payés sur le dernier exercice clos.

Les représentant(e)s du syndicat peuvent modifier leur vote dans les huit jours suivants la réunion du Conseil Fédéral (après débat dans leur structure).

Ce délai doit permettre à tous les syndicats de se positionner clairement. Par conséquent le résultat des votes est calculé sur la base des votes exprimés en «pour» et en «contre».

Le total des votes des syndicats exprimés en «pour» et en «contre» doit correspondre à au moins 50% du total des syndicats et des mandats pour qu'un vote soit validé.

Les adhérent(e)s sont obligatoirement consulté(e)s par l'intermédiaire des syndicats avant la signature de tout accord avec la direction de l'entreprise sur tout sujet revendicatif

(salaire, formation, temps partiel,...). Pour le droit syndical ou les accords intersyndicaux, les syndicats sont obligatoirement consultés avant tout accord.

Les militant(e)s chargés des responsabilités d'animation (bureau, liaisons, et délégations nationales) et ceux (celles) dégage(e)s en permanence pour des tâches nationales au sein de la fédération sont tous soumis à l'élection du Conseil Fédéral et révocables par décision de celui-ci prise à la majorité des 2/3. Ils peuvent être démis de leur responsabilité nationale par leur syndicat, celui-ci devant en exposer les raisons au Conseil Fédéral. Les différentes parties seront entendues. Le Conseil Fédéral exprimera, par vote, un avis sur la décision du syndicat.

Les responsables des Liaisons Nationales sont présenté(e)s par leur syndicat sur proposition de la liaison nationale concernée.

Ces dispositions concernent les membres du Bureau Fédéral, les animateurs(trices) des liaisons nationales, tous les militant(e)s dégage(e)s à plein temps pour des tâches nationales.

Lors du Conseil Fédéral qui suit le Congrès, et au minimum une fois par an, le Bureau Fédéral informe les syndicats de la répartition des tâches et du suivi de dossier en son sein.

Lors de chaque Conseil Fédéral le Bureau Fédéral présente un rapport d'activité concernant la période écoulée depuis le dernier C.F. et avise le C.F. du suivi des dossiers nationaux.

Chaque délégation nationale à la direction de l'entreprise est organisée sous la responsabilité du Bureau Fédéral. La délégation participant à une négociation pouvant aboutir à un accord collectif est obligatoirement composée d'une majorité de membres « non permanents ».

Chaque année, un budget annuel "moyens en temps" incluant l'ensemble des ressources sera proposé par le Bureau Fédéral, discuté, éventuellement modifié, et adopté par le Conseil Fédéral. Outre une répartition automatique entre les syndicats selon les règles définies par le Conseil Fédéral, ce budget comporte des axes prioritaires de développement (syndicats, liaisons) pour l'année. La mise en œuvre et le suivi de ces actions sont de la responsabilité des syndicats et liaisons concernés qui en rendent compte régulièrement au Conseil Fédéral.

Sauf cas particuliers débattus en Conseil Fédéral, la décision par un syndicat de désigner un ou plusieurs Agents en Service Libre est prise pour l'ensemble de l'exercice. La répartition aux syndicats des bons de CFESS, avec solde et sans solde, doit dans la plus grande transparence être chiffrée avant chaque année civile, de manière à élaborer un plan de formation le plus concret possible. Tout(e) adhérent(e) doit pouvoir connaître l'utilisation des moyens en temps de son syndicat. Ces bilans sont communiqués au Conseil Fédéral.

Chaque année un bilan de l'utilisation des moyens-temps (AY, CFESS...) et des détaché(e)s permanent(e)s, est soumis au Conseil Fédéral après avoir été présenté en commission de contrôle financière et moyens temps selon les règles reprises dans la charte financière.

Les « services libres » sont en priorité affectés aux syndicats régionaux.

Article 7- Détaché(e)s « permanent(e)s ».

Sont considérés comme « permanent(e)s » les militant(e)s de SUD-rail qui sont dégages en totalité de la production quel que soit le statut (ASL, temps de délégation, AY ou autres).

Les syndicats et les sections syndicales doivent veiller à la situation des militant(e)s qui, sans être permanent(e)s, sont délogé(e)s en quasi-totalité ; ils doivent aussi veiller à ce que la répartition des charges, le cumul de mandats ne conduisent pas ces militant(e)s à être retiré(e)s en totalité de la production. Un point régulier doit être fait avec eux (elles).

Le temps de détachement comme permanent est limité à 2 mandats (6 ans). Cette disposition s'applique à tous les niveaux de l'organisation. Cette durée peut être prolongée d'un délai qui ne peut dépasser un an pour le transfert des compétences et connaissances syndicales, et l'accompagnement collectif du (de la) militant(e) pour son retour au travail. Le syndicat doit prendre en charge cet accompagnement et préparer la négociation auprès de la direction régionale. Si nécessaire, la fédération doit prévoir des négociations auprès de la direction nationale.

Le retour au travail s'effectue dans la région d'origine, une demande de mutation pouvant être présentée dans des conditions identiques aux autres cheminot(e)s.

Ce retour programmé des permanent(e)s au travail, s'inscrit dans une orientation qui vise à créer à chaque niveau de l'organisation, les conditions d'une rotation des responsabilités. Elle implique forcément la transmission du savoir syndical en lien avec la formation syndicale, une politique de relève militante, dynamique, permettant d'assurer les relèves nécessaires.

Pour les grades accessibles par examen, le « permanent » devra passer cet examen. Nul ne peut accepter un déroulement de carrière supérieur ou plus avantageux que les autres cheminots de même origine, même grade.

À l'identique, un déroulement de carrière inférieur ou désavantageux pour quelque raison que ce soit ne peut être accepté. Il oblige à une intervention fédérale auprès des directions concernées.

La période de travail avant un nouveau mandat de permanent(e) est obligatoirement du tiers de la période où le militant a été permanent. Ainsi un agent qui par exemple a été détaché 6 ans, devra obligatoirement retourner au travail pendant deux années.

Lors des grèves nationales, les Agents en Service Libre au titre de la fédération reversent leurs journées de salaire à la fédération, les Agents en Service Libre au titre des syndicats régionaux reversent leurs journées de salaire à leur syndicat. Pour les grèves locales ou régionales, chaque syndicat décide des règles à appliquer. Une ligne budgétaire spécifique apparaît dans les budgets de la fédération et des syndicats.

Article 8 – Conseil Fédéral

Le Conseil Fédéral est le lieu de débat et d'orientation entre les Congrès.

Sur proposition du Bureau Fédéral, le Conseil Fédéral de septembre arrête un calendrier annuel des réunions du Conseil Fédéral.

Chaque syndicat doit, en toute connaissance, se prononcer sur les différents sujets inscrits à l'ordre du jour. Aussi l'ordre du jour est adressé le plus en amont possible, permettant le débat dans les syndicats.

Les syndicats peuvent demander la mise à l'ordre du jour de points à discuter et voter lors des Conseils Fédéraux. Ils peuvent envoyer ou faire parvenir, par la circulaire hebdomadaire, des dossiers pour préparer ces débats et participer à l'animation du Conseil sur ces points là. Les échanges et avis contradictoires, les débats lors du Conseil Fédéral enrichissent l'analyse de chacun et, de fait, peuvent amener certains à faire évoluer leur vote. Chaque fois que la situation le permet, les votes n'ont lieu qu'au Conseil Fédéral suivant le débat. Ce délai supplémentaire est mis à profit par les conseillers pour informer

dans leur syndicat et œuvrer à la recherche d'une solution partagée par le plus grand nombre.

Entre deux Conseils Fédéraux, et seulement en cas d'urgence (actions, négociations interfédérales, ..) il peut être organisé un vote des syndicats par voie de consultation.

Sont convoqué(e)s aux réunions du Conseil Fédéral les représentant(e)s des syndicats, les animateurs(trices) des liaisons nationales, les membres du Bureau Fédéral.

Ce sont les syndicats, réunis en Conseil Fédéral ou congrès, qui fixent les orientations de la fédération SUD-rail. Cela suppose des délégations mandatées et donc l'organisation d'un fonctionnement démocratique à tous les niveaux de l'organisation

Article 9 – Bureau fédéral

L'équipe qui compose le Bureau Fédéral, organe exécutif des décisions de la fédération des syndicats SUD-rail, doit travailler en confiance et tout mettre en œuvre pour faire vivre les décisions et orientations dans le respect du fédéralisme.

Des efforts doivent être faits pour que s'y retrouve la diversité, la richesse de notre réalité : Militant(e)s d'Île de France et des autres régions, permanent(e)s et non permanent(e)s, hommes et femmes, exécution et encadrement, salarié(e) à statut et du secteur privé, ...

Le Bureau Fédéral n'est ni une « boîte aux lettres » ne faisant que redistribuer le courrier aux syndicats, ni un Bureau Politique décidant des orientations à la place des syndicats.

Le collectif qui le compose est chargé d'animer la vie quotidienne de la fédération, ce qui englobe une multitude de tâches : Organisation et suivi des délégations nationales professionnelles et interprofessionnelles, permanences fédérales, trésorerie fédérale, gestion des moyens en temps, ...

Il met en œuvre les orientations de la fédération : Information, formation, développement, ...

Le Bureau se voit confier par les syndicats un pouvoir de décision pour tous les sujets relevant du fonctionnement matériel et la gestion ordinaire du siège de la fédération.

Cela amène donc à prendre des décisions. Elles sont connues aussitôt des syndicats et donc sujettes à remises en cause dans le cadre du débat collectif.

L'une de nos priorités est de construire et faire vivre un lien politique non hiérarchisé entre le Bureau Fédéral et les syndicats. Ce renforcement du lien a comme base la répartition et la rotation périodique du suivi des syndicats entre tous les membres du BF. Ce suivi collectif doit permettre : l'impulsion de débats relevant de la politique syndicale nationale et régionale dans chaque syndicat, une aide dans le fonctionnement des syndicats, des liens directs et constants entre le Bureau Fédéral et les syndicats.

Le modèle que nous expérimentons doit bénéficier aux échanges collectifs et permettre le renouveau syndical dans une construction différente des schémas traditionnels développés par d'autres structures syndicales.

Nous devons privilégier la collégialité à la centralisation.

Collectivement, nous devons veiller à ne pas affaiblir auprès de leurs structures d'origine les camarades dégage(e)s à plein temps pour les activités fédérales ; en même temps, nous devons nous doter d'un fonctionnement, notamment en matière de circulation de l'information, qui permettent aux non permanent(e)s de prendre toute leur part dans les débats et décisions.

La limitation des réunions pour les membres du Bureau Fédéral permet une meilleure implication au sein même de l'équipe fédérale. Cela renforce la nécessité d'un partage des

tâches par la mise en place d'équipes militantes, plutôt que de militant(e) seul(e), pour chaque dossier suivi par le Bureau Fédéral.

Les problèmes spécifiques posés aux militant(e)s qui ne résident pas en région parisienne ne peuvent être ignorés. La présence au siège de la fédération un jour minimum par semaine, en dehors des réunions nationales (BF, CF, ...), doit permettre l'échange et la connaissance des dossiers fédéraux.

Les moyens de communication, le travail en commun, la répartition des dossiers, l'information, quel que soit le temps de présence au siège de la fédération, sont essentiels.

La complémentarité, doit servir de base à cette construction.

Article 10 - Liaisons nationales

Il est organisé au sein de la fédération des Liaisons Nationales par fonction ou « grand métier ». La création ou modification de toute Liaison Nationale est soumise à décision du Conseil Fédéral.

Le rôle des Liaisons Nationales est, en coordination avec le Bureau Fédéral :

- De mettre en oeuvre et d'organiser le débat sur les problèmes de leur fonction ou « grand métier ».
- De suivre les délégations catégorielles ou fonctionnelles (Commissions Professionnelles Centrales, Commissions Fonctionnelles Hygiène et Sécurité).
- De représenter la fédération face à la direction pour les problèmes spécifiques à leur fonction ou «grand métier».
- D'élaborer un cahier revendicatif de la fonction, en respectant le cahier revendicatif national. Celui-ci étant soumis au vote du Conseil Fédéral.
- De proposer aux syndicats, au Conseil Fédéral, les formes d'action à mettre en oeuvre pour faire aboutir les revendications propres à leur fonction ou « grand métier ».
- D'aider les syndicats au développement et aux formations spécifiques.
- De proposer, au sein de leur liaison, le (la) ou les responsable(s) chargé(e)s de l'animation.

Les animateurs des Liaisons sont désignés et peuvent être démis conformément aux dispositions de l'article 6.

Les Liaisons Nationales rendent compte de leur fonctionnement au Conseil Fédéral, pour ce faire, leurs animateurs(trices) assistent aux Conseils Fédéraux.

Dans le cadre de ses responsabilités, le Bureau Fédéral doit assurer le suivi des Liaisons Nationales.

Les Liaisons Nationales sont un instrument de travail indispensable pour les militant(e)s de terrain dans les établissements. Elles doivent être un instrument de développement des sections syndicales d'établissement et apporter une aide directe aux petits syndicats SUDrail et aux militant(e)s isolé(e)s. La fédération SUD-rail se donne pour objectif dans les trois années à venir de renforcer le travail des Liaisons Nationales en assurant un suivi régulier de leur travail, en demandant des bilans, en renforçant l'aide matérielle par une augmentation des moyens en temps et en argent.

Les Liaisons Nationales existantes à ce jour sont :

- Nettoyage et manutention
- Personnel CE/CCE
- Filiales SNCF
- Agents de conduite
- Agents de trains

- Transport et Commercial
- Matériel
- Equipement
- Administratifs
- Surveillance Générale
- Médicaux et Sociaux
- Services centraux.
- Encadrement
- Retraité(e)s

Article 11 – Réserve

Article 12 – Réserve

Article 13 – Institut SUD

Les syndicats et la fédération SUD-rail se sont dotés d'un institut de formation syndicale intitulé : « Institut SUD ». L'institut SUD est l'organisme reconnu pour effectuer les formations à SUD-rail. Il est régi par la loi de 1901 sur les associations.

Son siège est situé dans les locaux de la fédération SUD-rail au 17, boulevard de la Libération 93200 St Denis. A ce titre, l'Institut SUD-rail verse à la fédération une contribution de fonctionnement dont le montant est décidé par le Conseil Fédéral. Ce siège pourra être transféré par décision du Conseil Fédéral.

Le trésorier de l'institut, élu par le Conseil Fédéral, gère la comptabilité sous la responsabilité du Bureau Fédéral et notamment du(de la) trésorier(ère) de la fédération. Il exécute les décisions politiques du Conseil Fédéral.

Les comptes de l'institut sont vérifiés comme prévu à l'article 6 de la charte financière.

Annexe 3 : Charte de l'adhérent(e) SUD-rail

Article 1

Est considéré comme adhérent(e), tout(e) salarié(e) ou retraité(e) d'une entreprise du secteur ferroviaire, telle que définit dans notre charte de fonctionnement et ayant fait acte d'adhésion, à jour de ses cotisations.

Les adhérent(e)s sont la base de l'organisation syndicale SUD-rail. Ils y tiennent une place essentielle et sont invités à participer à la vie de leur section syndicale et syndicat.

L'adhésion à SUD-rail est le résultat d'un choix personnel qui n'a pas à être justifié.

L'adhérent(e) a une liberté totale d'action, d'opinion ou d'engagement sauf opposition radicale aux orientations définies, aux statuts de l'organisation syndicale SUD-rail.

Les conditions de radiation d'un(e) adhérent(e) sont définies dans les statuts (ou chartes, règlement intérieur) de chaque syndicat.

Article 2 - Droit à l'information

L'adhérent(e) a droit à une information de sa section syndicale et de son syndicat.

L'adhérent(e) a droit à une réponse à toute demande d'information concernant notamment l'utilisation de ses cotisations, les positions ou orientations prises en son nom.

Article 3 – Consultation

L'adhérent(e) est consulté(e) pour toute décision importante (actions, orientations, ...). Dans ce cadre, la fédération et les syndicats utilisent tous les moyens techniques disponibles pour organiser la consultation le plus en amont possible. Les syndicats et les sections syndicales s'engagent à présenter les consultations aux adhérent(e)s de façon à améliorer le nombre des retours. L'adhérent(e) est consulté(e) avant toute signature d'accord avec la direction sur tout sujet revendicatif.

Ce sont les adhérent(e)s d'un établissement qui élisent les responsables et animateurs de leur section syndicale et qui décident des candidatures à proposer pour les élections professionnelles, prud'homales.

Article 4 - Droit à la formation syndicale

Chaque nouvel adhérent(e) SUD-rail a droit à une formation syndicale d'accueil dans sa première année d'adhésion. Tout(e) adhérent(e) qui accepte de militer et de prendre des responsabilités syndicales a droit à des formations complémentaires.

Article 5 - Défense individuelle

En cas de problème individuel, notamment avec la direction de l'entreprise dans le cadre de son contrat de travail, de sa retraite, de ses droits à la santé, chaque adhérent(e) a droit d'être défendu(e).

Un(e) adhérent(e) peut obtenir, en cas d'action prud'homale, un défenseur syndical pour l'assister en première instance.

L'adhérent(e) peut demander une assistance juridique au syndicat dans le cadre des dispositions décidées par celui-ci. La fédération peut assister le syndicat, dans le cadre de la charte juridique.

En cas de décès de l'adhérent(e), les dispositions ci-dessus restent applicables si la famille en fait la demande.

Article 6 - Dispositions complémentaires

A rédiger par chaque syndicat et/ou section.

Annexe 4 : Accord National d'intégration des équipes CFDT à SUD-rail

Il ne s'agit pas seulement d'une question de divergences avec la confédération CFDT. Elles pourraient s'exprimer librement et être prises en compte dans une organisation syndicale démocratique. Il s'agit de désaccords de fond avec une confédération CFDT qui a fait le choix d'abandonner les revendications syndicales, d'accepter le carcan des règles économiques libérales, de rompre l'unité d'action, de s'affronter à un mouvement social d'une ampleur historique défendant un des principaux acquis sociaux obtenus par les salarié(e)s : les retraites ! La CFDT a franchi la ligne jaune. Elle a renchéri avec ses critiques envers le régime de retraite des cheminot(e)s, avec le soutien à la réforme du régime d'assurance chômage des intermittents, puis récemment - comme présidente de l'UNEDIC - avec la décision de diminuer les allocations chômage versées aux chômeurs(es). Son soutien, de fait, à la politique d'un gouvernement ouvertement ultra-libéral en dit long sur la dérive confédérale.

Est-il encore possible d'afficher une étiquette CFDT pour défendre les salarié(e)s, pour les organiser de manière autonome face aux gouvernements et au patronat, pour résister à la concurrence, au libéralisme qui font des dégâts dans les transports, pour lutter contre les inégalités, conjointement avec tous les "sans droits" générés par le système capitaliste (chômeurs-ses, sans papiers, sans logement, ...), pour essayer de construire une société plus juste, bref, pour pratiquer le syndicalisme auquel nous croyons et que nous voulons développer ? Nous ne le pensons pas. Mais quitter la CFDT, pour nous, ne doit pas conduire à abandonner le combat syndical. Pour les nombreux syndicats, les collectifs, les militant(e)s CFDT partie prenante de cette démarche, il s'agit de pouvoir le mener ailleurs. Dans une organisation syndicale proche qui souhaite cette arrivée tant localement que nationalement, il sera possible de faire partager idées et expériences dans un processus d'enrichissement commun, indispensable à un syndicalisme rénové, revivifié, reprenant toute sa place et son rôle de défense des intérêts immédiats des travailleurs(es) et de transformation sociale. CGT, FO, UNSA, CFDT-en colère, FSU, G-10-Solidaires (Sud), nous nous sommes retrouvé(e)s côte à côte dans la mobilisation sur les retraites. Ce camp de la mobilisation s'est affronté à celui du patronat allié à la CFDT.

Elles peuvent rejoindre SUD-rail

Si nous nous accordons sur une démarche d'intégration des syndicats, collectifs, adhérent(e)s CFDT-cheminots dans SUD-rail c'est pour des raisons essentielles : elles sont fondées sur la politique syndicale, le type de syndicalisme que nous pratiquons et voulons développer ; elles doivent se traduire, en terme de fonctionnement, par des mesures répondant à la situation particulière que nous rencontrons et respectant les principes démocratiques que nous défendons. Deux principes essentiels guident l'ensemble de notre démarche :

► Elle se situe dans la perspective de la recomposition syndicale plus globale qui nous paraît nécessaire pour lutter efficacement contre le libéralisme. En ce sens, SUD-rail nous paraît l'outil le plus approprié aujourd'hui. Le renforcement actuel de cette organisation au-delà des seul(e)s "ex-CFDT" est un signe encourageant. Pour autant, il s'agit bien d'un

mouvement en marche et il n'est pas question de se renfermer sur la défense d'un sigle, d'une organisation en tant que telle car c'est la pertinence de l'outil collectif qui prime. ► Nous refusons les tractations secrètes, sources d'incompréhensions ultérieures. Elles ne correspondent pas au syndicalisme que nous voulons pratiquer. C'est pourquoi nous nous sommes toujours exprimé(e)s publiquement sur cette question concernant tous les salarié(e)s.

Le syndicalisme que nous voulons

Peu de choses différencient les deux cahiers revendicatifs des deux organisations que nous avons contribué à construire, CFDT-cheminots et SUD-rail. Par exemple nous est commune, la revendication fondamentale des "augmentations des salaires en sommes uniformes", revendication emblématique qui traduit une même conception du partage des richesses comme base essentielle de toute vraie réforme sociale. Cette proximité n'est pas le fruit du hasard. La création de SUD-rail, issue de la CFDT-cheminots, ne s'est pas effectuée contre les positions politiques de la FGTE/CFDT mais parce que des équipes syndicales CFDT pensaient qu'il n'était plus possible d'arrêter la dérive de la confédération CFDT. La rupture organisationnelle ne s'est pas accompagnée d'une rupture sur les revendications. Ce n'est pas un hasard si la CFDT-cheminots et SUD-rail ont été les seules fédérations syndicales à condamner, dès le début, la création de RFF, alors que d'autres hésitaient entre soutien total ou critique.

D'autres exemples montrent que la CFDT-cheminots et SUD-rail se sont souvent rencontrées dans des pratiques communes, notamment dans les mobilisations contre la mondialisation libérale (Forums Sociaux Européens, ATTAC, ...), aux côtés des sans-papiers, des associations de chômeurs(SES), etc. Preuves que nos deux organisations défendent des valeurs identiques et dépassent le catégoriel, le corporatisme. Le combat contre le racisme et l'extrême droite appartient à nos valeurs communes. Il ne faut pas baisser la garde. Réunir les salariés, combattre le racisme et les idées du FN dans l'entreprise font partie intégrante de notre activité syndicale. L'appartenance à nos structures est incompatible avec l'adhésion à des idées d'extrême droite. Plus souvent encore, nos militant(e)s sont ensemble sur le terrain, pour défendre les revendications des cheminot(e)s. Bien sûr il y a des difficultés ; il ne faut ni chercher à les gommer, ni les surestimer. La plupart sont la conséquence de la façon dont SUD-rail s'est créée, en rencontrant, pour SUD-rail, l'opposition des autres organisations, et en vivant, à la CFDT-cheminots, impliquée dans une construction fédérale FGTE, les départs comme un affaiblissement de son combat contre la confédération CFDT ; ce qui laisse des traces, ce qui a produit des dérapages sectaires réciproques. Il est plus important de chercher à les comprendre, à les dépasser qu'à les ruminer sans fin.

L'intégration collective des équipes syndicales cheminotes CFDT à SUD-rail est l'occasion de dépasser le passé. Cette intégration est un enjeu majeur. Par la dynamique que cela créera, l'impact en dépasse le cadre de nos seules équipes syndicales. Cela donne des responsabilités aussi bien aux équipes venant de la CFDT qu'à celles déjà à SUD-rail dans la mise en œuvre de l'intégration pour qu'elle soit un succès. Plus fondamentalement, l'intégration réussie de milliers de militant(e)s CFDT dans SUD-rail sera un apport inégalé depuis la création de Sud. La mise en commun de nos pratiques, de nos méthodes de travail aura des conséquences sur le paysage syndical à la SNCF. Ce choix d'intégrer SUD-rail plutôt que de créer une neuvième organisation syndicale à la SNCF est une volonté

affirmée de refuser l'éparpillement syndical, en rassemblant nos forces respectives pour défendre les revendications des cheminot(e)s et des salarié(e)s des activités ferroviaires dans leur ensemble (nettoyage, CE/CCE, filiales, ...).

A la SNCF, des divergences demeurent, notamment sur la question de l'appréciation de l'accord 35 heures. La CFDT elle-même était divisée lors de la signature de l'accord. Ensuite, cet accord approuvé majoritairement par les adhérent(e)s, toutes les équipes CFDT-cheminots ont cherché à négocier au mieux pour les cheminot(e)s ses déclinaisons locales ou régionales. Après un même processus démocratique interne, SUD-rail a rejeté très majoritairement cet accord, a lutté pour tenter d'imposer une meilleure application des 35 heures. Avoir eu des avis divergents ne saurait être une obstruction pour un regroupement dans une organisation qui est démocratique. D'autant que sur nombre de dossiers nous nous retrouvons, depuis des années :

- Contre la libéralisation du secteur ferroviaire, tant à l'échelle européenne que française, nous nous opposons à l'éclatement de la SNCF, à la gestion par activités, à la filialisation de multiples domaines, à toute précarisation de l'emploi. Le combat syndical doit aussi se mener à l'échelle internationale ; c'est pour nous incontournable. Sur ce plan, le modèle de syndicalisme incarné par la CES ne nous convient pas, mais cela ne retire rien à l'importance d'une structuration syndicale européenne qui puisse peser face aux gouvernements et institutions européens et qui coordonne les luttes, en impulse au plan international. Un débat est en cours dans SUD-rail sur l'action syndicale européenne. Depuis des années SUD-rail travaille avec des organisations syndicales au plan européen, certaines sont membres d'ETF, d'autres non. Le Bureau Fédéral est mandaté pour renouveler la demande d'adhésion à ETF, en espérant que cette fois-ci aucune organisation syndicale française ne mette son veto.

- Nous sommes fermement attaché(e)s à la démocratie. Dans les luttes, nous privilégions les assemblées générales représentatives et recherchons l'unité syndicale.. De même, nous sommes persuadé(e)s qu'il n'y a pas, a priori, des formes d'action à rejeter, d'autres à porter aux nues.

- Plus globalement, nous réaffirmons notre volonté d'articuler action syndicale et projet de transformation sociale, ce qui, dans une période où le patronat est à l'offensive et où se multiplient les mouvements sociaux, est plus que jamais indispensable.

- Notre volonté commune de prendre en compte les aspirations des salarié(e)s rend indispensable un cadre interprofessionnel. Indépendant des pouvoirs et partis politiques, mu par une volonté de transformation sociale, ce syndicalisme est à construire. C'est le sens de notre combat permanent pour une recomposition syndicale. De grandes difficultés sont rencontrées pour satisfaire cette exigence. Difficultés dues au cadre légal qui favorise les confédérations "établies" indépendamment de leur représentativité locale ou sectorielle, crispations de chaque organisation syndicale autour de "son outil", faiblesse des mobilisations sociales trop souvent, faible taux de syndicalisation, etc. Mais l'objectif est d'actualité.

- Les équipes CFDT-cheminots et SUD-rail tiennent à ce que, dans la gestion des activités sociales des cheminot(e)s, les salarié(e)s des CE et du CCE ne soient pas une main d'œuvre méprisée ou une variable d'ajustement. Il ne suffit pas de se réclamer d'un syndicalisme interprofessionnel ; encore faut-il défendre tous les salarié(e)s, notamment

celles et ceux qui sont les plus proches, par exemple pour ce qui nous concerne dans les CE/CCE ou la sous-traitance.

▸ La dotation aux activités sociales s'avère insuffisante et, de ce fait, les CE et le CCE ne sont pas en capacité de répondre pleinement aux attentes des cheminot(e)s. Il faut donc poursuivre les interventions auprès de la direction SNCF et les actions pour que cette dotation soit augmentée. Dans le cadre d'un accord interfédéral qui, pour nous, doit reposer sur la représentativité accordée à chaque organisation syndicale par les cheminot(e)s lors des élections, nos équipes continueront à assumer toutes leurs responsabilités dans les CE, au CCE.

Une organisation qui favorise notre activité syndicale

La CFDT-cheminots et la fédération SUD-rail ont des systèmes d'organisation proches. C'est la marque d'une histoire commune jusqu'en 1996 ; histoire qui s'est enrichie du côté de SUD-rail par l'arrivée de nombreux(ses) adhérent(e)s d'autres origines (CGT ou non syndiqué-e-s principalement) et que la dynamique actuelle va encore enrichir ! La CFDT-cheminots s'est toujours située dans un cadre fédéral "transports", au sein de la FGTE. La volonté affirmée par SUD-rail de faire évoluer les structures syndicales afin d'améliorer l'efficacité de l'action revendicative et de la réflexion sur les transports, avec dans l'immédiat le développement de l'union syndicale Solidaires Transport, est une attente forte des équipes CFDT et Solidaires. L'union syndicale Solidaires, dont SUD-rail est membre, est présente dans d'autres secteurs du transport (Aériens, urbains, routiers voyageurs, ...), mais cela représente une force sans commune mesure avec celle de la FGTE. L'intégration des équipes CFDT dans SUD-rail est une chance d'utiliser les compétences de ces collectifs syndicaux (participation ou animation de syndicats généraux des transports) pour renforcer l'union syndicale Solidaires Transports.

La structuration de SUD-rail et de la CFDT-cheminots repose sur les mêmes principes : syndicats régionaux (ou par zone géographique) composés de sections syndicales d'établissement. C'est fondamental pour donner aux adhérent(e)s, aux militant(e)s, aux équipes syndicales les moyens de défendre efficacement les salarié(e)s, évitant ainsi l'éparpillement des équipes d'établissement secteur par secteur ou gare par gare. La CFDT-cheminots et SUD-rail ont toujours combattu l'idée que les intérêts des maîtrises et cadres seraient différents de ceux des autres salarié(e)s. C'est la raison pour laquelle les sections syndicales sont composées des adhérent(e)s de tous les collèges. L'existence de syndicats séparés pour les maîtrises et cadres d'une part, pour l'exécution d'autre part ne peut nous convenir. Pour autant, comme les autres catégories de cheminot(e)s, ces personnels ont des problèmes spécifiques qui doivent être pris en compte ; c'est le rôle de l'UFC à la CFDT-cheminots et de la liaison nationale encadrement à SUD-rail. Notre conception commune du fédéralisme autorise les structures syndicales à développer en leur nom des positions qui ne sont pas automatiquement celles de l'option majoritaire dans la fédération. Il ne saurait y avoir de préfet régional ou national statuant sur chaque prise de position publique.

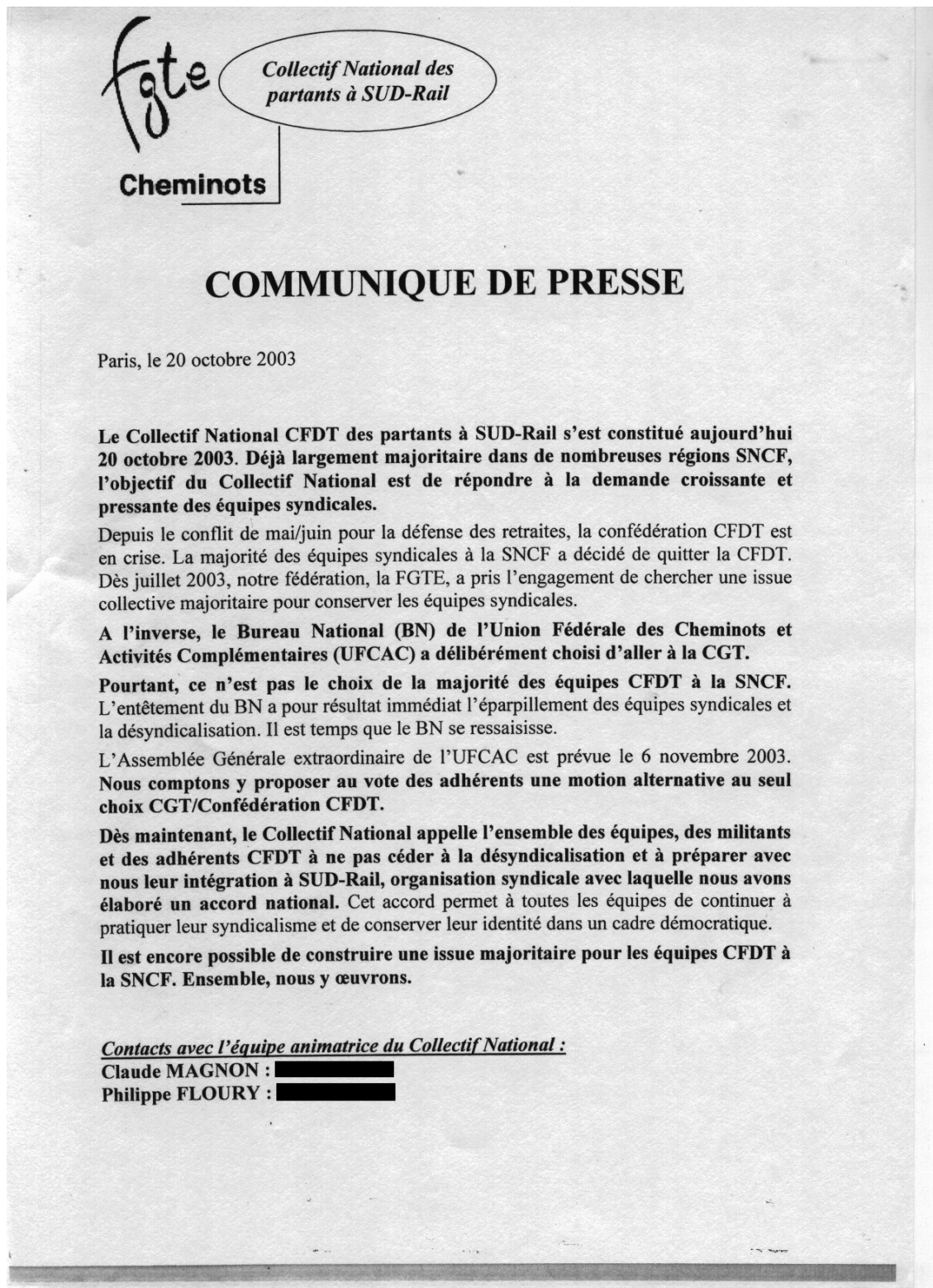
Pour que chacun(e) prenne toute sa place dans SUD-rail

L'intégration des équipes CFDT qui quittent cette organisation est une question importante, qui par ses conséquences dépasse le seul cadre des collectifs concernés, aujourd'hui à la CFDT-cheminots et à SUD-rail. Il importe de la réussir au mieux.. Bien évidemment, elle se fait dans le respect des statuts et règles collectives qui s'imposent à

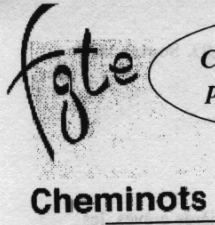
chaque adhérent(e) SUD-rail à compter de son adhésion. Pour que les ex-adhérent(e)s CFDT prennent toute leur place, découvrent et participent activement à la vie de SUD-rail, il est indispensable de s'entendre pour que SUD-rail, et donc les salarié(e)s dans leur ensemble, profitent des compétences, de l'expérience acquises par les militant(e)s CFDT. C'est pour cela que nous privilégions une adhésion collective car elle permet de mettre en commun des habitudes de travail, des réflexions, tout en confrontant nos expériences et cultures respectives, que nous savons proches, mais qui peuvent encore s'enrichir mutuellement. Par adhésion collective, nous comprenons les adhésions d'équipes, sections syndicales, syndicats, structures locales ou régionales. Une adhésion collective discutée et organisée collectivement, localement et nationalement, publiquement, entre les équipes CFDT partantes et SUD-rail est un message fort, porteur d'espoir de recomposition syndicale. C'est un signe important pour l'ensemble des organisations syndicales et des cheminot(e)s.

Collectif national des partants à SUD-rail.

Annexe 5 : Communiqué de presse du Collectif National des partants à SUD-rail



Annexe 6 : Lettre ouverte du Collectif National des partants à SUD-rail aux adhérents CFDT



Collectif National des partants à SUD-Rail

LETTRE OUVERTE AUX ADHERENTS CFDT

Nous sommes responsables, militants, adhérents à la CFDT et nous nous adressons à toute la Branche cheminots.
Nous avons rédigé un appel, envoyé à toutes les UPR le 8 octobre. Très souvent, il a été à la poubelle sans même être présenté aux militants. Procédé totalement anti-démocratique surtout en cette période de crise identitaire.
C'est pour cela que nous avons décidé de nous adresser directement aux adhérents.

Attention : danger

Depuis le mois de mai 2003, l'approbation par la Confédération CFDT de la réforme des retraites a amené la plupart des équipes CFDT à la SNCF à se poser la question de quitter la CFDT. En grande majorité, les équipes sont déboussolées. Dès le début, nous avons fait confiance à notre équipe du Bureau National pour garder les équipes soudées.

La décision de l'AG de la FGTE des 2 et 3 juillet était claire : tout faire pour conserver les équipes et leur identité. Aucune solution n'était exclue.

Pour ceux qui voulaient quitter la CFDT, les options étaient multiples : CGT, UNSA ou SUD. Il s'agissait de discuter avec chacune de ces organisations pour donner une issue collective, partagée par le plus grand nombre.

Or, nous nous sommes rapidement rendu compte que le débat était pipé. En effet, dès le début juillet, il était dit que la seule issue serait la CGT. Les négociations ultérieures à la SNCF avec les autres OS ont été une mascarade. Présentant un accord possible uniquement avec la CGT, le BN a trompé les adhérents. Peut-être que cette issue aurait pu être viable. Mais elle ne répondait pas aux exigences des équipes sur le terrain. Or, c'est cela l'important.

Dès lors, l'entêtement du BN à faire passer en force les équipes à la CGT s'est accéléré et radicalisé. Cela a abouti à l'inverse de pourquoi on se bat : à renforcer la désyndicalisation en écœurant des équipes qui refusent la CGT sans formuler clairement une autre alternative.

La fuite en avant vers la CGT se double d'une révision de l'histoire. Désormais, plus rien ne nous séparerait de la CGT. Ben voyons ! Et la démocratie syndicale ? et RFF au début ? et le cahier revendicatif ? et l'attitude pour le moins ambiguë de la CGT pendant le mouvement sur les retraites ? et la séparation entre exécution et maîtrises et cadres dans leur propre fédération ? et la gestion des CE et du personnel CE/CCE ? et leur refus même du terme de recomposition syndicale ? et leur absence de revendication de transformation sociale ? Est-ce peu de choses ? Pourtant pas un mot, rien dans l'accord proposé d'intégration à la CGT. A croire que le BN CFDT a abandonné nos revendications pour mieux rejoindre la CGT.

Mais les militants ont compris cela. C'est pourquoi le projet d'intégrer la CGT est largement refusé et minoritaire dans la CFDT Cheminots.

Qui sommes-nous ?

Nous sommes militants sur le terrain, dans les UPR, dans nos syndicats, aux côtés de nos équipes syndicales. Au début, nous avons réellement pensé que l'issue CGT était la seule possible mais nous étions dépossédés des négociations avec les autres organisations syndicales.

Mais, au vu du refus des équipes syndicales de suivre la dérive du BN, nous avons cherché une autre possibilité. Il fallait que nous puissions proposer aux équipes une intégration dans une autre organisation syndicale.

Le choix s'est vite porté sur SUD. Nous avons sondé nos équipes et rapidement nous avons vu que cette solution était largement adoptée dès lors qu'elle était proposée, sans sectarisme, sans masquer les divergences, mais aussi sans renier nos points d'accord.

Si SUD a été écarté par le BN, c'est principalement en raison du passif de la création de SUD. Souvenons-nous des procès intentés par la CFDT pour interdire SUD.

Pourquoi SUD-Rail ?

Nous avons constaté avec SUD-Rail :

- *une évolution de leur orientation* : le 4 pages public de SUD-Rail, le bilan tiré des dernières grèves, les orientations de leur dernier congrès fédéral, les ouvertures à la CFDT démontrent que les tensions se sont apaisées et que SUD-Rail se situe dans un syndicalisme ouvert et que, dans le cadre d'une recomposition syndicale plus large;
- *un fonctionnement démocratique* qui est largement hérité de la CFDT-cheminots, grâce auquel nos équipes peuvent trouver un cadre de fonctionnement qui leur permette de relancer rapidement leur activité syndicale ;
- *un accord global sur le cahier revendicatif*, notamment sur des revendications phares de la CFDT-FGTE : les augmentations uniformes de salaires, la défense du personnel CE/CCE, le refus de RFF, et ce, dès le début, un projet de transformation sociale, etc,... ;
- *la possibilité de mettre par écrit un accord politique et organisationnel qui permette à nos équipes de s'intégrer rapidement à SUD-Rail ;*

Nous sommes persuadés que cela ne sera pas le cas à la CGT.

Et vous ?

Notre préoccupation première n'a pas été de définir en préalable l'organisation qui « devrait » nous accueillir. *Nous nous sommes attachés à écouter le désarroi des militants qui veulent quitter la CFDT et à proposer une solution collective qui permette :*

- *d'exister et d'avoir un poids;*
- *d'exercer notre syndicalisme* tout en respectant statuts et orientation générale de l'organisation qui nous accueille ;
- *de trouver une vie démocratique, un fonctionnement fédéral* qui permette l'expérimentation sans attendre l'autorisation d'un préfet régional ou national ;
- *de défendre notre cahier revendicatif.*

C'est ce qui nous a permis de travailler avec SUD-Rail à la réalisation d'un accord national d'intégration des équipes CFDT dans SUD-Rail. Malgré l'impossibilité exprimée par le BN, cet accord a été écrit, discuté, amendé et adopté en 15 jours ! La même chose aurait été possible avec le BN, s'il l'avait voulu. La raison est simple : il y a beaucoup plus d'accords que de désaccords entre nos deux organisations.

La désyndicalisation des équipes CFDT est programmée avec l'attitude irresponsable du BN.

Nous nous y opposons.

C'est pour cela que nous nous adressons à chacun d'entre vous, adhérent CFDT.

Dans ce contexte, chaque adhérent CFDT, chaque équipe syndicale CFDT, a sa place dans SUD-Rail.

Contactez-nous :

Equipe Animatrice du Collectif national des Partants à SUD-Rail

Gilles AUVRAY (Amiens)
Philippe FLOURY (Lille)
Alain GIARDINA (Nantes)
Patrick GUILLAUDAT (PRG)
Claude MAGNON (Lyon)
Patrice PERRET (Reims)
Jean-Marc VANDERHAEGHE (Chambéry)

Annexe 7 : Entretien avec Rémy Abgrall, secrétaire fédéral chargé de l'organisation du bureau fédéral

Donc, moi je suis rentré en 78 à la SNCF pour être conducteur de train, pilote du rail, ça s'appelait à l'époque. C'était une annonce dans Ouest-France : « Devenez pilote du rail ! » (Rires). Donc, je suis rentré à Saint-Lazare, à gare Saint-Lazare. J'ai passé ma formation qui était longue à l'époque pour être conducteur de train c'était une formation de 2 ans, 2 ans et demi... Pendant ma formation, il y a eu la mise en place de la conduite à agent seul à la gare Saint-Lazare. C'était, il y avait un conducteur et un autre conducteur normalement dans tous les trains. Et là ils mettaient un conducteur tout seul. En fin de formation, il y a eu une grève d'une dizaine de jours. Et j'étais gréviste pendant la formation. C'était... déjà étonnant dans le parcours. On dit toujours : « Attendez la formation... passez le diplôme 1 et on voit derrière quoi ». Et donc je suis rentré directement dans le, dans le syndicalisme comme ça quoi. J'ai été... Quand ça va mal, il faut que je participe quoi. Il faut que je donne mon avis effectivement j'ai été... On est venu me dire de coopérer. Je suis rentré donc à la CGT en 80 à peu près. Je me suis retrouvé très rapidement élu à la CGT. J'ai eu l'examen en 81, en... je me suis retrouvé élu dès 82 à la CGT. Je me suis retrouvé à un poste important très rapidement parce que j'ai été trésorier du CE de Saint-Lazare pendant 4 ans et... responsable agent de conduite de la région Saint-Lazare au niveau de la CGT quoi. Après... donc ça s'est passé plus ou moins bien à la CGT et j'étais pour ceux qui osaient critiquer la ligue fédérale à la CGT. Et... à un moment donné, on m'a demandé autrement dit de choisir si je montais à la fédération. Et je savais pas quoi. Et derrière ça, il y a eu 86-87 qui s'est déclenché, les fameuses 86-87 où je sais pas si tu as vu, il y avait des coordinations... ça avait commencé avec les étudiants, coordinations avec des étudiants, coordinations avec des infirmières. Et on a, il y en a certains qui ont lancé des coordinations au niveau des cheminots. Et... moi au niveau de la CGT de Saint-Lazare j'ai dit qu'il fallait être dedans. Donc, j'étais complètement en opposition avec la fédération et donc j'ai animé la grève de 86-87 au niveau de Saint-Lazare et nous avons été mis en avant par les jeunes de la CGT, j'étais touché par les jeunes de la CGT pour animer 86-87, organiser les AG et ainsi de suite quoi. Ce qui m'a valu une mise au point du secteur fédéral CGT, en disant un jour en pleine assemblée générale, Rémy n'a plus le droit de parler au sein de la CGT. Donc à l'issue de la grève de 86-87, j'ai rompu enfin ils m'ont démissionné ou ils m'ont poussé à démissionner enfin je n'avais plus le droit de parler au nom de la CGT. Donc du coup, après l'assemblée générale où il y avait 150 présents à peu près, je vérifiais si j'avais ma carte, j'avais ma carte de la CGT, donc je l'ai rendu au responsable du secteur. Et je suis parti de l'assemblée générale et il y avait un grand couloir, je m'en souviens. Je regarde derrière, il y avait 105 personnes qui m'avaient suivies sur 150 à peu près. Donc on a créé une association des conducteurs de Saint-Lazare, association loi 1901... avec appel à l'abstention au premier tour, parce qu'on ne pouvait pas se présenter aux élections professionnelles. Il y a eu 58% d'abstention. On s'est présenté au deuxième tour et on a eu 3 élus sur 5, 7 CGT, 11 FO. Et nous, on avait fait 58% quoi, des voix, et la FGAAC a dû faire une trentaine et la CFDT 15 ou 20 quoi. Donc j'ai fait ça pendant 4 ans en dehors de toute organisation, toute fédération. On n'avait pas de, on était en candidat libre partout quoi. Et avec 135, 140 adhérents sur 500 agents de conduite. C'était la force...

C'était tous des agents de conduite ?

Oui, oui. C'était... on avait appelé ça ADCPSL Association Des Conducteurs de Paris Saint-Lazare. Donc, ça a duré que 4 ans, parce que au bout de 4 ans, ils ont fichu aux élections parce qu'on appelait encore à l'abstention. Et le bureau de vote se terminait à 17 h, il y avait un bureau de vote délégué du personnel, un bureau de vote CE. Comme nous on appelait au niveau des délégués du personnel simplement, les CE étaient en régional, on ne pouvait pas appeler. Et le bureau de vote fini, il y a la CGT avec leur chef de bureau qui arrive avec 13 enveloppes et il en manquait 9 pour avoir le quorum. Et donc du coup, je dénonce...

Et ils n'ont rien dit ?

Ils sont arrivés comme ça. Ils ont dit : « On a eu ça par vote par correspondance. » Mais le bureau de vote était fermé quoi. Donc, tribunal... la FMC, à l'époque le représentant de la FMC qui est devenu l'UNSA maintenant, est venu de, de notre côté, au niveau du tribunal en disant qu'il était contre l'association pour le principe de division, il fallait que ce soit une organisation syndicale. Il soutenait que, qu'on mentait pas. Justement, on avait l'avocat de la SNCF, l'avocat de la CGT, de la CFDT. Tous les autres avocats devant nous, et moi j'étais tout seul à la barre. Et du coup, on a perdu au tribunal. Et... en perdant, on a arrêté l'association parce que là on était plus en délégué du personnel, on était plus nulle part. Donc le vide là pendant... 5 ans, 6 ans au niveau syndical. Mais toujours à participer aux assemblées générales, j'étais représentant des mouvements de conducteur, j'étais interlocuteur quand même au niveau des cheminots. Mais j'étais plus en responsabilité.

Et vous n'étiez syndiqué nulle part ?

Nulle part. Quand je suis... bah juin 95 avec la création de SUD... 95-96, j'ai été contacté très, très rapidement par les copains de SUD qui ont lancé et je suis pas rentré tout de suite à SUD, j'ai attendu qu'ils soient reconnus officiellement parce que je voulais pas... au départ c'était SUD mais sans reconnaissance. Donc j'ai attendu le jour du tribunal qui a reconnu SUD. Et je suis rentré dès le lendemain quoi. Le lendemain du tribunal j'ai... Et donc voilà... donc après à SUD, un parcours... enfin organisation toute neuve donc les militants forcément qui avaient des expériences. Je suis devenu responsable agent de conduite au niveau de SUD à Saint-Lazare. J'ai fait quelques réunions nationales agent de conduite et très rapidement j'ai été coopté pour dire « tu viens au niveau national à SUD quoi. » Donc je me suis retrouvé en deuxième au niveau de la liaison nationale pendant deux ans, après Denis Deray qui était l'animateur qui est parti à la retraite. Et je me suis retrouvé animateur des agents de conduite au niveau de la fédération. En tant qu'animateur après... de la liaison... je suis rentré... Attends, au départ j'allais au bureau fédéral mais pour information pour des points précis agents de conduite et au congrès de Bordeaux qui était en... octobre 2000, je suis rentré au bureau fédéral. Donc sur la responsabilité plus précise de, des agents de conduite jusqu'au congrès de 2003 où là je suis devenu, c'est Stéphane Leblanc qui a pris la liaison agent de conduite. Et moi je suis devenu bah comme tu le vois là touche à tout de la fédé quoi.

Vous n'avez pas de poste précis en fait ?

Bah non. Touche à tout. (Rires) L'organisation quoi. Je suis en charge de... du suivi, du lien, du fonctionnement global de l'ensemble quoi.

Ce n'est pas un chef qui ne veut pas dire son nom?

Non, non il n'y a pas de chef. (Rires) Non, non. C'est vrai que le fait que je sois permanent, je suis délogé à plein temps, je suis là tous les jours donc j'ai un suivi de tout ce qui se passe. J'ai des copains qui viennent par exemple deux jours par semaine ou un jour par semaine.

Ils viennent vous voir ?

Pour savoir : « On en est où de ça ? Qu'est ce qui s'est passé ? » Celui qui est là en permanence, c'est celui qui est quand même plus à même à suivre quoi. Comme bon, je regarde le courrier, les circulaires. Je sais à peu près tout ce qui se passe ici, à peu près (Rires). Et les copains, et les autres copains en dehors de Christian bien qu'il y a encore Christian Mahieux qui est un cas à part mais les autres copains ont des charges plus précises, plus spécifiques quoi, ou la trésorerie, ou l'institut, ou la formation professionnelle, ou... chacun son.... Et moi voilà je suis à l'organisation. Voilà, voilà c'est comme ça et puis maintenant je vais comme ça jusqu'au prochain congrès. Et au prochain congrès, je me représente pas parce que je serai atteint par la limite d'âge. On est élu d'un congrès à l'autre pour trois ans.

Il y a une limite d'âge, votre âge ou... ?

Oui, mon âge parce que j'aurai 50 ans en avril 2008. Le congrès se tenant en octobre 2006, on est élu jusqu'en octobre 2009. Comme je pars à la retraite au milieu, je vais pas me présenter parce que je souhaite pas être en retraité au bureau fédéral. Moi, je considère que l'on ne doit pas avoir de retraités au niveau du bureau fédéral dans les décisions et dans les activités, c'est les actifs qui doivent décider, les retraités, ils doivent être là en aide, en conseil, en soutien mais ou en formation. Parce qu'il y a plusieurs choses qu'ils peuvent faire, il y a des choses utiles mais je pense qu'ils ne peuvent pas être dans le bureau fédéral. Voilà, donc j'arrêterai au mois d'octobre de l'année prochaine. J'arrêterai officiellement quoi. Je serai là pour donner un coup de main comme toujours, pour donner mon avis. Voilà en résumé...

Comment s'est fait, comment ça s'est déroulé concrètement le passage à SUD, en fait ce sont tout simplement des gens qui... ce sont des gens du syndicat de Sud, enfin de Saint-Lazare qui vous ont appelé ou... ?

Bah, j'ai... enfin j'étais toujours dans le, enfin dans le milieu revendicatif quoi.

Vous les connaissiez ?

Oui, oui je connaissais. Avec certains, j'avais été adhérent à la CGT avec certains qui étaient passés à la CFDT parce qu'il y avait en 86-87, il y a... Quand j'étais parti, enfin parti ou remercié de la CGT, il y en a d'autres qui sont passés de la CGT à la CFDT. Et donc ces copains là, enfin j'avais toujours des relations quoi. Donc avant Dominique Malvaud qui était secrétaire du syndicat de Saint-Lazare, c'était un proche quoi, c'était... Il était aiguilleur donc on se connaissait bien au niveau du travail et puis on était proche au niveau idées quoi. Et donc, on a, il m'a contacté rapidement quoi. Mais, moi j'étais en contact aussi avec des conducteurs qui suivaient ça de près quoi.

Et vous ne vouliez pas vous investir tout de suite pour ne pas avoir le même coup entre guillemets que... le passage au tribunal... il y a deux ans... ?

Oui, oui.

Vous vouliez la reconnaissance ?

Oui, je voulais la reconnaissance officielle du syndicat SUD quoi. J'aurais été contre la création de Sud s'il n'y avait pas eu de reconnaissance officielle. J'aurais pas voulu faire un syndicat non reconnu, ça aurait été une association de cheminots, ça serait pas un syndicat. Il n'y aurait pas eu d'instance, il n'y aurait pas eu de représentativité, pas tout ça... ça aurait servi à rien. En fait, ça c'était pas utile. Il fallait la reconnaissance. Après la reconnaissance, aussitôt le jour même ou le lendemain je sais plus. D'ailleurs j'étais au tribunal, je suivais ça de près notamment le jugement du tribunal quoi. J'étais à la fédé ce soir-là pour fêter la reconnaissance tout de suite et j'ai adhéré le lendemain quoi.

C'était prémédité...

Oui, oui. Non la fête c'était pas tout de suite, c'était (Rires). Ça me correspondait, sur les idées de, de bah de travailler à la base quoi.

Quels ont été les moments forts, les moments clés de ces presque dix ans de syndicalisme à SUD-rail ?

La reconnaissance, c'était fort ça. La vraie reconnaissance, au niveau des équipes qui se sont lancées dedans, c'est-à-dire Paris Saint-Lazare, Paris Sud-Est, principalement les deux gros syndicats parisiens. Il y a eu un vrai travail de, pour convaincre les équipes CFDT de partout, de se lancer dans la création de SUD quoi. Une année complète avant la reconnaissance. Il y a eu un vrai travail de, ils se sont déplacés, ils ont eu des réunions ensemble, ça était très riche en échanges. Certains syndicats n'étaient pas forcément chauds pour créer une, à partir de structures du tribunal quoi. Donc, il y a eu tout ce travail là qui a été très, très enrichissant. Bon, après la création... ah oui, juste avant on a eu quand même le, le fonctionnement au quotidien sans rien. On n'était pas, comme il n'y avait pas de reconnaissance, il n'y avait pas d'AY, il n'y avait pas d'argent, il n'y avait rien. Et... c'est là qu'on a vu l'investissement militant qui était énorme. On a eu presque plus de militant à être présent sans rien que maintenant où on a des moyens quoi. Parce qu'il y avait la volonté, il y avait le, il y avait la pêche quoi.

L'engouement ?

Oui. L'envie de faire, l'envie de réussir. Les heures n'étaient pas comptées, on voyait des réunions se tenir le samedi, le soir pour pas que ça coupe, après la journée. Il y avait un vrai, un vrai investissement militant là. Bon, après il y a eu la reconnaissance et très rapidement SUD met les pieds dans le plat au niveau des organisations syndicales avec des positions plus radicales, maintenant plus tranchées. Et... sur des sujets... où on a commencé à parler de libéralisation du chemin de fer, de, c'est délicat parce que les autres pays l'avaient déjà fait dans l'Europe. On est obligé d'aller vers, dans cette direction et nous on était complètement contre, complètement opposés, on avait une ligne très ferme, on a été les seuls à appeler contre la création de RFF. On était à peine créé qu'il y a eu la création de RFF et nous, on a été les seuls à appeler à la grève,

contre la création de RFF. Tout le monde constate maintenant que c'est une belle bêtise. Là on a été les seuls et puis on a eu là des, beaucoup de travail militant sur le développement de SUD-rail parce que au moment de la création il y avait 1 700 adhérents, on en est à 7 200 maintenant. Et là, il y a eu des... enfin c'est presque un miracle, quand on passe de 1 700 à 7 200. Maintenant, on est régulier comme ça. Et il y avait un engouement comme ça au départ des adhésions. Tout ce travail de développement des syndicats était très intéressant, très riche quoi.

Et comment ça s'est passé par exemple pour le syndicat de Marseille ou n'importe lequel enfin plus éloigné de Paris, c'étaient des gens de Paris ou de la fédération qui allaient prendre contact avec les gens de Marseille ou ça s'est créé parfois de façon autonome ?

Ce sont les deux syndicats Paris Saint-Lazare et Paris Sud-Est qui ont beaucoup travaillé au départ sur... pour convaincre quelques militants. Alors, pas tous les syndiqués, ils ne pouvaient pas, c'était impossible mais au moins, les, les militants affichés sur le fait que ça ne pouvait pas continuer à la CFDT en lutte. C'était pas possible, il fallait trouver autre chose. Donc ces militants là ont été contactés et où dans ce syndicat il y a eu une vraie démarche collective, c'est le cas de Metz-Nancy, de Clermont-Ferrand, quelques syndicats comme ça. C'est collectivement qu'ils ont décidé : « D'accord on franchit le pas et on va avec Paris Saint-Lazare, Paris Sud-Est. » ça a duré deux, trois mois, quatre mois pour convaincre les syndicats en nombre et sinon on a eu tout un tas de petits syndicats où on a pas réussi c'est le cas de Marseille par exemple, de Rennes, de... après j'aurai pas la liste complète mais où c'est là des militants qui ont créé SUD. Et c'était pas des équipes quoi. C'était, à Marseille ça a été une partie des agents de conduite et encore pas tout de suite, à l'origine et quatre, cinq militants au niveau de l'exploitation. C'est tout. Il n'y a pas eu de départ global de la CFDT quoi. Il n'y a pas une équipe qui est venue et donc ce sont ces militants là qui ont commencé à travailler petits. Et ils se sont développés au fur et à mesure mais certains toujours pas comme Rennes, il n'y a pas eu d'équipe, il n'y a pas eu de mouvement. Ce sont les gros syndicats qui ont eu le, nos gros syndicats actuels qui ont décidé en collectif de venir. Il y avait Paris Saint-Lazare, Paris Sud-Est à l'origine et derrière eux, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Metz-Nancy, Paris-Est, Rouen. Tout ceux-là sont venus en collectif quoi et c'est toujours nos gros syndicats actuels. À la différence de Lille qui est un gros syndicat depuis l'année dernière seulement.

Oui. Ils sont 500 au moins ?

Oui. 600 même. Bon après, il y a eu tous les gros conflits où on a marqué notre différence... que ce soit les 35 heures où on était contre la... parce que la CGT a eu un virage, avec notre création, la CGT a eu un virage, un recentrage, enfin plus un accompagnement. On ne critique plus tout le temps mais on participe, on accompagne les restructurations, les réformes et donc là, nous on a eu un boulevard pour nous aider parce que... à la création si on n'avait pas eu les 35 heures, Cap clients, RFF... C'est trois sujets où on a été vraiment nous sur les positions : « On n'en veut pas. » Et énormément de cheminots se sont retrouvés sur nos positions quoi. Parce que la CGT pour les 35 heures a commencé à négocier. Le gagnant-gagnant également là. La loi qui annonce les 35 heures à la SNCF Je vous paye la moitié, vous payez l'autre moitié en productivité. Ca a été ça quoi. La CGT a dit : « oui » parce que ça permettait selon la CGT de changer la courbe des effectifs parce qu'ils étaient en baisse d'effectifs, ça

permettait de remonter dans le bon sens. Mais, nous on a eu 6 000, à la louche hein, 6 000 emplois, il en fallait 12 000. Il en fallait 12 000, comme nous, ils nous ont battu, non pas contre les 35 heures mais contre l'insuffisance des 6 000 quoi. En gros, il manquait 6 000 emplois. Donc grève dure sur les 35 heures. Grève dure sur Cap clients sans la CGT quoi. Donc, du coup SUD-rail partout s'est développé. Comme on a été les seuls à appeler à la grève comme petit syndicat, comme FO ou la FGAAC, petits syndicats au niveau de la SNCF. On a progressé très vite et on a eu une couverture médiatique géniale, ce qui nous a aidé dans le développement. Dans les adhésions, on a eu une reconnaissance. On a eu là une reconnaissance, ça a été un moment, des moments forts, toutes ces grandes grèves là. C'était des vrais moments forts au niveau de SUD. C'était chouette, on n'arrêtait pas. On dormait sur place. Dans les syndicats, ça dormait sur place. On se téléphonait à trois heures du matin pendant les grèves C'était très dynamique à des moments très précis parce qu'on portait tout seul les revendications qu'on pensait être juste et que les cheminots...

Il y a eu aussi la consultation de la CGT et de la CFDT pour les 35 heures ?

Oui, oui.

C'est comme ça que ça s'est passé en fait ?

Oui. Oui, ils se sont servis de la consultation. Ça a pas été un référendum, hein. C'était une consultation, hein. On ne va pas dire qu'ils ont triché, ils n'ont pas triché. On sait pas quoi, mais si tu veux il y avait l'urne, il n'y avait pas de direction, il n'y avait pas de contrôles des syndicats. Les deux syndicats appelaient à consultation. Voilà, je sais pas si le résultat est bon, s'il est pas bon, je sais pas. J'ai pas d'avis. Je pense que c'est pas un référendum. C'est pas une consultation de tous les cheminots, c'est pas un vote, c'est voilà, un sondage entre amis. (rires). Et puis bon avec une CGT qui est quand même très... Je dirai quand même qu'ils fixaient les règles qui étaient toujours... « C'est nous décidons, ou vous êtes d'accord, ou vous êtes pas d'accord quoi. » Quand ils ont décidé la consultation, elle a été contactée pour savoir si on était dedans. On était contre les 35 heures donc on y était pas. Il y a beaucoup de syndicats qui sont pas rentrés donc c'était uniquement CGT, CFDT. Ce qui faisait une majorité pour la SNCF. Au niveau des élections, ils ont considéré que le résultat était valable quoi. Ils se sont appuyés là-dessus pour... mais c'était déjà acquis. Ils avaient négocié depuis des mois, du coup enfin Gallois à chaque fois qu'il intervenait, il savait qu'il avait l'association de la CGT quoi. C'était des négociations où là, pareil, on s'est renforcé, SUD s'est renforcé dans son équipe. Même si on gagne pas sur les revendications, on amenait les débats et en amenant les débats... Aujourd'hui l'évolution par rapport à RFF. Si on redemandait aux syndicats ce qu'ils pensent de la création de RFF, je pense qu'ils diraient que ce n'est pas bien. A l'époque, on était tout seul quoi. La gestion par activité, pratiquement, ils sont tous maintenant pour dire que c'est une bêtise de la part de la SNCF de gérer par activité parce qu'on peut supprimer les activités après une par une quoi. Ils sont tous maintenant sur cette position là alors qu'ils n'y étaient pas auparavant. Et la CGT elle est majoritaire, c'est elle qui garde vraiment le rapport de force. Les idées, on a à peu près les mêmes, quand on fait des conclusions, on fait des analyses sur des dossiers, des fichiers. Quand il faut passer à l'action, elle n'est plus là quoi. Si, ils font les 24 heures tous les trois mois. On change pas en tout cas là-dessus quoi. On le voit encore pour le train privé. Elle fait des beaux

papiers, des beaux discours mais elle appelle pas contre le train privé lundi prochain. C'est là qu'il y a une contradiction alors que nous, on appelle à aller manifester devant le train privé quoi. C'est là la vraie différence quoi. Alors que l'analyse c'est la même, on est pratiquement, on pourrait signer les papiers de la CGT sur l'analyse, sur « c'est pas bien parce qu'il va y avoir dumping social, parce qu'il va y avoir pression sur les cheminots pour accepter des dérogations ainsi de suite, sur sécurité du chemin de fer parce que on a vu en Italie, en Angleterre, ce qui se passe avec la privatisation, tout ça on pourrait signer, on pourrait faire. Et après, « quand on chute après maintenant on fait quoi ? » « Rien... » C'est là qu'on, actuellement c'est là qu'on voit quelle est la CGT.

C'est dû à quoi, vous pensez cette...

L'entrée dans la CES. Quand ils sont entrés dans la CES, la CGT, ils ont eu l'obligation d'être politiquement correct au niveau de l'Europe. C'est pas ça mais... Dans l'esprit, c'est : « vous ne pouvez pas être révolutionnaire, comme vous étiez avant à la FSM, Fédération Syndicale Mondiale », ça regroupait tous les syndicats communistes quoi. Ca n'existe plus et puis à partir du moment où ça a explosé complètement, les syndicats frères communistes nationaux, européens et internationaux du coup ils sont rentrés en syndicats sérieux à la CES et il a fallu avoir un discours qui tenait compte de l'avis des autres syndicats européens, qui sont beaucoup moins virulents que... moins actifs que nous quoi, que les syndicats français. Les syndicats européens accompagnent, négocient beaucoup plus. C'est différent, c'est pas des, il y a beaucoup moins de grèves. Il reste l'Italie mais l'Italie... on est le dernier pays où il y a un rapport de force vraiment quoi. Il y a un vrai rapport de force et si ça va pas on y va. Et donc la CGT s'est rapprochée. Du coup, je crois, il y a souvent cet accompagnement, on est un grand syndicat européen. Donc on doit tenir compte de tout quoi, de tout le monde.

Après ces conflits-là, les 35 heures... qu'est-ce qui s'est passé ?

Ah, bah on a eu des congrès quand même. Des congrès, des moments forts... et puis après en dehors du problème interne que je viens de décrire, il y a eu des problèmes internes au sein des congrès mais sinon... Mais c'est tellement... c'était pas au grand jour. Forcément des débats internes comme ça, ne sont pas publiés au grand jour, c'est juste des échanges. Ça transparait mais sans vouloir dire que rien ne va plus à SUD-rail. SUD-rail a continué malgré tout ça et ça c'est une force, on a réussi à dépasser ça et, et voilà. Mais bon le, le congrès de Lyon, c'était vraiment le fondateur où là, c'était, c'était les ex-CFDT là. Il faisait le congrès de Lyon en ouvrant les portes parce qu'ils avaient fait un SUD cheminots et au Congrès de Lyon c'est passé SUD-rail. Ça reprend tous les travailleurs du rail. On ne reste pas qu'entre nous cheminots alors nous, on ouvre la porte à tous les travailleurs du rail. Et donc ce congrès de Lyon là, ça a été le congrès où on ouvre, on développe, on est parti. On a créé avec les 1 700 d'origine. Les 1 700 d'origine ouvrent la porte aux travailleurs du rail mais à tous les autres, aux déçus de la CGT, aux déçus de partout et on élargit quoi. On est plus seulement tout seul. Donc ça a été ça le message du congrès de Lyon. On ouvre aux travailleurs du rail parce qu'on ne peut pas rester catégoriel, cheminots. Et on se développe quoi, on est parti... on n'est pas un petit syndicat de contestation à la SNCF, on veut être un grand syndicat de la SNCF. On était à 8% aux élections ou quelque chose comme ça. Après, le congrès de Bordeaux a été le congrès de confirmation de notre positionnement dans les luttes. Il y avait eu les 35 heures tout de suite et que c'était la bonne voie et qu'il fallait continuer dans cet esprit là, le choix était fait de garder le côté radical à SUD au congrès de

Bordeaux. L'orientation, ça a vraiment été ça du congrès de Bordeaux. Dans la période Bordeaux, Toulouse qui s'est tenu à Paris, ça a été là avec les problèmes internes mais la réflexion pour savoir quel positionnement on doit prendre par rapport au... à l'élargissement de SUD. Si on veut continuer à grossir, est-ce qu'on reste très radical et dans ces cas-là on reste un petit syndicat. On se satisfait de 10, 12% aux élections et on a fini parce que c'est pas vraiment notre rôle, d'être là contestataire et du coup, ne pas s'élargir, ne pas s'ouvrir aux autres ou alors on commence à réfléchir à intégrer des réflexions d'autres copains, d'autres... travailler dans l'unité, élargir l'unité. Ce qui pose des problèmes en interne entre ceux qui ne veulent pas parler du tout à la CGT et à FO. On avait des copains comme ça à SUD d'une équipe qui disait : « Non, non, on continue tout seul. » Et la majorité a dit : « On travaille dans l'unité, on essaie d'élargir et c'est en travaillant dans l'unité qu'on arrivera à avoir une image accueillante en tout cas vis-à-vis des autres organisations syndicales. » Et c'était en plein débat sur la condition syndicale avec des départs de la CGT quoi. En règle générale, en résumé, c'était... si on reste très strict, la CGT ne viendra pas chez nous ; si on s'ouvre, on les accueille et puis on permet d'avoir des débats en interne sans renier quoi que ce soit, on accepte les différences, on accepte les débats, on accepte tout ça. Et donc c'est l'avis qui a été très, très, enfin il y a eu des débats mais ça a été adopté à plus de 90% sur l'orientation. Sur... on met en débat au niveau de nos syndiqués, au niveau du syndicat. On accepte tous les débats. Et après, et après on voit, on fixe les orientations après débat quoi. Et donc, juste après ce congrès là, il y a eu la réouverture, les contacts avec tous les syndicats CFDT où il y avait des problèmes, où ils ne voulaient plus continuer au niveau des cheminots. Parce que la fédération CFDT avait signé un accord avec la CGT pour qu'ils aillent tous à la CGT. Alors qu'on savait qu'il y en avait beaucoup à notre porte quoi. Et on a réussi dans pas mal d'endroits à avoir des élus CFDT mais bien parce qu'on avait ouvert au congrès quoi. Je pense que s'il n'y avait pas eu ce congrès là, il n'y aurait peut-être pas eu la possibilité de, d'accueil aussi sérieux que... on aurait eu plus de réticences pour accueillir des équipes complètes CFDT quoi. Là, on a accueilli le syndicat de Lille qui était à 140 adhérents, ils sont à 600 maintenant. Le syndicat de Reims, ils étaient à 40, ils sont 200. À Marseille, ils ont doublé. J'en oublie, il y a des équipes qui sont venues en totalité quoi. On a réussi à avoir des apports quoi, y compris en intégrant trois membres au bureau fédéral. Patrick Guillaudat, Patrice Perret et Éric Santinelli Ça a été un petit peu compliqué, hein. On cache pas, on a eu des débats. Est-ce qu'on va les prendre ? Est-ce qu'on ne va pas les prendre ? Il y avait des syndicats qui voulaient que ce soit des démarches individuelles d'adhésion et qu'il n'y ait pas de contacts entre syndicats et fédérations pour accueillir un groupe quoi. Alors que dans des syndicats comme Lille par exemple, il ne venait que... le contrat c'était ils viennent à 600 ou 500 et c'est qu'une équipe qui vient quoi. Ils ont pris la responsabilité avec leurs adhérents et les adhérents... C'est bien une décision d'équipe de venir quoi. Donc on a réussi à... c'était trois congrès. Le congrès de Toulouse, c'était vraiment ça, un débat par exemple sur les grèves de 24 heures où on était vraiment carré sur les grèves de 24 heures, ce qui a été écrit, c'est toujours écrit, toutes les formes d'action sont possibles, sont valables et sont discutables quoi. Que ce soit 24 heures, que ce soit les pétitions, que ce soit un rassemblement... On ne décrète pas la grève générale à tous les coups quoi. Tout ça, c'est des ouvertures de ce dernier congrès là. Le travail sur l'international, c'était aussi la confirmation qu'il fallait continuer à avoir des relations privilégiées avec les syndicats radicaux des pays qui ne sont pas ETF tout en maintenant notre refus d'intégrer ETF quoi. On avait demandé à ETF, ils ne voulaient pas de nous, du coup maintenant, on ne demande plus. C'est eux qui n'ont pas voulu de nous et maintenant notre position est de dire : « on continue à travailler, nous avec les trois,

quatre syndicats italiens, le syndicat CGT espagnol, RMT en Angleterre qui est adhérent à ETF mais qui a une ligne dissidente à ETF. Donc, tout ça, cette orientation là a été définie au congrès de Toulouse qui s'est fait à Paris quoi. Il y a eu la grève... il était prévu à Toulouse et il y a eu la grève... c'était quelle grève ça ? C'était Cap clients ah non, la retraite, oui la retraite. La grève sur les retraites et du coup, il a été annulé, la grève sur les retraites était en plein congrès de Toulouse et on l'a fait au pied levé à Paris dans une salle... C'est le congrès de Toulouse qui se tenait à Paris. Voilà, voilà et maintenant on est sur la préparation du prochain congrès.

Il y a des débats qui se profilent...

Je pense qu'il y aura des débats... Le débat qui revient et qui est récurrent quand même à SUD-rail, c'est les stratégies d'action. On a toujours ce problème là sur les 24 heures qui revient encore régulièrement parce qu'on a encore eu une grève de 24 heures là. Si on doit plus les faire sauf que si on les fait plus parce que les cheminots ne veulent pas de grèves de 24 heures. Ils disent qu'il faut dépasser 24 heures. Mais sinon on n'a rien à proposer. C'est de là que vient notre difficulté actuellement, on est trop petit, on fait que 4 % au niveau national. La CGT en fait 50. Si on ne fait pas avec la CGT, personne est capable de faire tout seul et tout seul on est incapable de faire une action forte qui peut gagner. On est capable de faire une action de mécontentement mais on gagne pas. Mais une action forte qui permet de prendre une décision, on est pas capable de le faire actuellement. On est obligé de rechercher l'unité et tout le monde dit que c'est vrai que les cheminots demandent l'unité mais la CGT nous pose des problèmes avec sa façon d'agir quoi. Donc on va avoir ce gros débat là qui va durer un bon moment, je pense, au congrès, qui va être très, très dur à avoir une synthèse quoi. Le document de synthèse, il y a des syndicats avec leur bureau fédéral qui ont fait un premier document de synthèse ; il y a des ajouts de Marseille qui a fait un ajout. Il y a des interventions maintenant de Saint-Lazare qui veulent intervenir par rapport à ça. Il y a un débat qui est lancé. Il a duré, je crois, une bonne année. Et je ne sais pas aujourd'hui ce qu'on va ajouter au congrès, quoi. La position partagée, c'est de dire : « On ne veut plus de 24 heures. On veut aller plus loin. On veut des formations plus fortes pour gagner et ainsi de suite. » Et en même temps, les mêmes disent : « Il faut militer, il faut être très nombreux. » Voilà et la CGT ne veut pas (Rires). Là, on tourne en rond un petit peu, on est... c'est pas simple, c'est franchement pas simple.

Par contre, sur l'intégration des ex-CFDT, enfin...

Il ne devrait pas y avoir de problèmes au niveau du congrès. Ça s'est plutôt bien passé. Il y a forcément des petits soucis mais globalement il n'y a pas de...

Il ne risque pas d'y avoir d'inflexion de la ligne SUD-rail, enfin de ce qui a été suivi pendant les... ?

Non, non. Le seul souci au niveau de la ligne, au niveau de l'orientation, c'est ETF, la demande d'ETF où là les équipes CFDT sont toutes pour demander l'intégration à ETF. Donc s'il y a débat à ramener, il peut y avoir là, le vote des élus CFDT qui peut influencer dans les votes globaux quoi... Parce que eux, ils veulent vraiment travailler avec ETF. Ils ont eu... enfin ils ont toujours été dedans et ils considèrent qu'il y a des choses à prendre même si on peut marquer sa différence sur ça. Voilà, on devrait avancer en marquant nos différences plutôt que de pas y aller.

En même temps, SUD, avant, avait demandé à y entrer ?

Oui.

Ça s'est arrêté au congrès de Toulouse ?

Oui. Il y a eu un vote très juste, très serré pour demander d'annuler, le... enfin de ne pas renouveler la demande à ETF, quoi.

De toute façon même si SUD voulait rentrer à ETF, ce n'est pas sûr qu'elle pourrait rentrer ?

On a toujours le refus de FO et de la CFDT enfin la CGT ne se prononce pas parce qu'il faut qu'il y ait un refus d'une organisation syndicale nationale, on peut pas, on peut pas être candidat, quoi.

Et la CGT ?

Qui dira non. Oui, mais la CGT elle a pas à se prononcer là-dessus. Il y en a déjà deux qui se sont prononcés donc ça va quoi. Je pense que ce sera toujours refusé. Voilà la vraie différence, après au niveau de, du fonctionnement, les élus CFDT ont tout à fait appliqué le fonctionnement de SUD-rail quoi. Il n'y a pas eu de souci dans le, ni dans le fonctionnement de l'application de nos règles, de permanents, d'AY, de décision, de vote à deux tiers. Tout ça, c'est... ils ont intégré complètement les règles de fonctionnement, il n'y a pas eu de soucis. Quelques difficultés de fusion dans certains syndicats comme Tours ou Paris-Nord ou... à Tours par exemple, c'est la section, c'est le syndicat d'Orléans qui devait venir à SUD-rail et qui n'est pas à Tours donc... C'est vraiment l'équipe CFDT d'Orléans, elle s'appelle Sud maintenant, ils sont vraiment une équipe CFDT mais il y a l'équipe SUD de Tours qui est vraiment une équipe SUD. Ils n'ont pas encore réussi à faire une fusion complète en syndicat régional et c'est un petit peu pareil à Paris-Nord entre l'équipe SUD de Levallois et Moulin-Neuf. Ils ont eu des difficultés d'intégration, de travail ensemble, en commun. Il n'y a pas, il n'y a pas de rupture, quoi. Ça met un peu de temps, il va falloir que ça passe par un congrès chez eux.

Et comme, enfin ça n'a peut-être rien à voir mais entre Saint-Étienne et Lyon ?

C'est assez historique. Le syndicat de Saint-Étienne ne se serait pas créé, il ne serait pas venu à SUD s'il n'y avait pas eu un syndicat à l'époque. Parce qu'il fonctionnait un syndicat CFDT à Saint-Étienne et le syndicat CFDT de Saint-Étienne a de suite dit : « On vient à SUD. » Et le lyonnais avait plus de mal, plus de réticence. Donc quand ils se sont créés, ça a été une des conditions. Ils ne venaient pas autrement, le syndicat ne venait pas s'il n'avait pas un syndicat donc ils ont fait une dérogation en règle en disant : « Normalement, c'est un syndicat par région sauf sur la région de Lyon où Saint-Étienne a droit à un syndicat. » Depuis, ils tiennent, ils ne veulent pas revenir. Je pense que ça devrait évoluer ça en leur disant tranquillement, avec le temps quoi. Parce que effectivement, ils ont une délégation commune au CE parce que sur la région, la SNCF ne peut pas savoir qu'il y a deux syndicats, trois syndicats. Sur les moyens, il y a des problèmes parce que soit on donne par syndicat donc ils se partagent quoi. C'est assez compliqué, 80, 20... enfin. Après ils s'arrangent. On souhaite, on espère, on fera pas de forcing, on fait pas de forcing pour les fusions. Quand ils auront décidé... ils

décideront. Nous, on espère que ça marche bien, voilà. Il n'y a pas trop de soucis. Ce qu'on ne souhaiterait pas par contre, c'est que les syndicats se divisent parce que ça changerait le fonctionnement à SUD-rail, ça a toujours fonctionné en syndicat régional parce qu'on pense que...

Et il y a aussi le syndicat des centraux qui a été créé...

Oui. Donc on avait affiché une séparation en disant : « tous ceux qui sont dans la direction de l'infrastructure sont à Saint-Lazare, tous ceux qui sont dans la direction clientèle-voyageurs sont à Paris-Sud-Est et tous les autres sont à Paris-Est » parce qu'il fallait bien partager entre les syndicats. Ça fonctionnait pas bien parce que le gars qui travaillait à Paris-Est pouvait être, pouvait dépendre de Saint-Lazare et ainsi de suite. Ils ont redemandé, certains syndicats, c'est passé avec des gages de fonctionnement pas évident entre cadres de direction nationale quoi. C'est maintenant un syndicat SUD-rail comme un autre de l'avis de SUD-rail à part entière quoi. Ils participent au fonctionnement, ils participent dans les débats. C'est un vrai syndicat quoi.

Et ça avait déjà été demandé auparavant dans les congrès ?

En congrès, ça n'avait pas été voté mais à tous les coups, ça a été rejeté en conseil fédéral. Ça a été présenté deux fois et ça a été rejeté deux fois.

D'accord. Pour des raisons... ?

De crainte au départ de faire l'UGICT un petit peu, l'UGICT, c'est le syndicat des cadres. À la CGT cheminot, ils ont un syndicat à exécution et un syndicat avec des cadres. Deux syndicats différents en fait. Normalement, dans l'absolu, un exécution ne part pas avec un cadre quoi. Même s'ils sont du même syndicat, ils ont chacun leur instance de décision, leur secrétaire général, leur représentant à la direction... ainsi de suite. Eux, ils l'ont fissionné en deux et nous on voulait absolument pas ça parce que dans le syndicat, tout le monde doit parler. Et on avait peur sur le côté très catégoriel de... il y avait des craintes quoi sur... si on fait un syndicat composé uniquement de maîtrises et de cadres, est-ce qu'ils auront la vision globale de la SNCF y compris au niveau de la base, de l'exécution, des conditions de travail, du terrain, pour les agents de la voie ? Est-ce qu'ils vont... ? Et donc il y a eu largement les preuves qui ont été donné aux conseils fédéraux pendant trois ans sur l'application globale des règles générales quoi. C'est eux qui ont prouvé à travers leur fonctionnement de liaison, parce qu'ils travaillaient en liaison, bah qu'ils s'intégraient complètement dans SUD-rail. C'était pas catégoriel cadres quoi. C'était vraiment un fonctionnement comme un autre syndicat. C'est passé, grâce à eux, hein. Nous, on a poussé au niveau du bureau fédéral en disant : « Voilà, on pense que c'est bien maintenant. » Mais c'est eux qui avaient donné la preuve que c'était bien quoi. On n'a pas de soucis avec eux. On a un syndicat de plus quoi.

D'accord. Comment, selon vous, ont évolué les rapports entre SUD et les autres fédérations ?

C'est vraiment pas simple, hein. Au début, on était en opposition parce qu'il y a eu toutes les guerres aux tribunaux. On a eu plus de 200 procès, hein. Que ce soit local, régional, national, il y a eu des tas de procès. C'était toujours contre nous, donc l'opposition complète à la construction d'un syndicat supplémentaire en disant : « ça va être une division syndicale... » On les a eu, toutes les fédérations on les a eu là pendant

un moment vraiment, vraiment en opposition en disant : « Vous ne devez pas exister. » C'était une non-reconnaissance. Donc on n'existait pas y compris après notre reconnaissance. Ils ont continué comme ça en disant : « Ils n'existent pas, quoi. » ça a bien duré trois ans cette affaire-là où on n'existait pas. Et il a fallu qu'on apparaisse dans les, dans les conflits comme les 35 heures, Cap clients, gestion par activité pour que là, ils s'aperçoivent que l'on avait du poids quand même. Et surtout au niveau agents de conduite... sur les 35 heures, ça a quand même été porté beaucoup par les agents de conduite. Même nous, on avait toute une partie de nos dépôts qui était très influents. On savait faire des piquets de grève, on savait mettre des gens en grève. Ils se sont aperçus qu'il y avait presque le moitié de la France qui était en grève parce que SUD-rail poussait quoi. Ils ont été obligés de dire : « SUD-rail existe. » On n'est pas content mais SUD-rail existe. La direction a commencé à nous considérer comme un interlocuteur obligatoire. Donc voilà, ça a été une période après où on a travaillé ensemble normalement mais sans enthousiasme et ils nous invitaient. Ils avaient commencé à nous inviter à l'interfédéral. On a commencé à faire des papiers communs mais franchement ils sont fous quoi. C'était quand même la bande de fous qui était... Ils sont pas sérieux, quoi. Ils sont toujours jusqu'aux boutistes, trop radicaux. On ne peut pas trouver de compromis avec eux. Il n'y a pas moyen de... mais ils nous invitaient quand même. Et... après avec des débats internes... qui ont joué, qui ont pesé beaucoup sur le congrès de Toulouse. Les textes qui sont sortis, les fusions. Là, on est passé, et les élections, parce que tout ça dans la même période. On passe deuxième syndicat à la SNCF. Et du coup, là on est incontournable. Mais, incontournable et les relations avec la CGT se sont énormément améliorées dans le sens où on échange. Ils nous demandent toujours, avant ils hésitaient et puis bon on tombe pas d'accord. Comme hier, on s'est fâché hier soir avec Didier Lereste, mais on est resté discuter. Avant on ne serait pas resté. Avant, on n'aurait jamais discuté tandis que maintenant on discute. On échange, on essaie de trouver des... Ils nous reconnaissent maintenant comme deuxième organisation syndicale et établie pour longtemps quoi. Avant, ils pensaient qu'on allait chuter. Ça ne tiendrait pas deux ans, quatre ans, qu'on allait se casser la figure. Maintenant au bout de 10 ans, la deuxième organisation syndicale à la SNCF. Voilà, c'est, c'est parti quoi. On ne peut plus envisager que... on ne peut même plus miser sur... si telle personne s'en va, il n'y aura plus d'animateurs, ça va se casser la figure. Maintenant, la machine est en route. À partir du moment où il allait jouer là-dessus en disant ; « quand les retraités seront plus là... Les animateurs qui étaient là à la création au départ partiront, il va y avoir du flottement, ça va plus se faire. » Mais, non maintenant c'est parti. Donc maintenant les relations sont normales. Mais, on les embête. On les embête toujours quoi, vraiment. Parce qu'ils connaissent notre façon de faire et on va jusqu'au bout même si nous on recherche l'unité. On, on accepte beaucoup de choses, que dans le cadre de l'unité qu'on... si on devait décider entre nous, on prendrait pas cette position. Du fait de l'unité, on évolue, on prend des positions. Et on est dans des démarches, dans des lettres au ministère... consensuelle.

Il y a aussi cette analyse selon laquelle la CGT serait doublée sur la gauche par SUD-rail et la CGT serait obligée d'être un peu plus radicale et revendicative ? Qu'est-ce que vous en pensez ?

Ils nous ont laissés, comme je disais tout à l'heure à, au moment de la gestion par activité, au moment des 35 heures, ils nous ont laissés faire parce qu'ils laissaient le côté très dur, très radical. Là, nous on s'est engouffré là-dedans et il n'y a pas de soucis.

Eux, avaient choisi clairement, très ouvertement la fusion avec la CFDT, ce qui est déjà une réflexion et donc de prendre un grand pôle, un grand pôle syndical.

Depuis quand ils avaient décidé ça ?

Officiellement, ils ne le diront pas mais il y a bien trois, quatre ans que s'est arrivé chez eux alors que le départ c'était l'année dernière. Officiellement...

C'est la CGT qui veut fusionner avec la CFDT ?

Il y avait des contacts avec la fédération CFDT et la fédération CGT depuis très longtemps. Voilà, depuis deux, trois ans, quatre ans pour savoir si, enfin si la fédération CFDT... parlant de partir, de quitter... la CGT essayait de dire : « allez, on fusionne, on essaye de faire ensemble. » Il y avait beaucoup de réunions.

Ce n'est pas une fusion, c'est une absorption, en fait ?

Oui. C'est absorption, oui (Rires).

De toute façon la FGTE, c'était, enfin... ?

Oui, la FGTE ne venait pas en totalité. Autant, la fédération cheminots CFDT avait dit : « Il n'y a pas de soucis, ok. » Mais quand on a fait le congrès de la FGTE, on s'est aperçu que... il y a des gens qui n'ont pas suivi, des syndiqués n'ont pas suivi. Il y en a quelques-uns qui ont suivi mais pas la grande majorité. Il y en a beaucoup qui sont restés CFDT ou FGTE. Donc il y avait ces débats et ils avaient prévu d'occuper tout l'espace syndical en nous laissant la petite partie très radicale mais eux, ils auraient tout le grand pôle majoritaire tout seul. C'est ça qui nous a divisé, limite 50 % quoi. Et ils sont à 46, donc ils sont loin devant et ils ne peuvent pas décider tout seul, il faut un accord avec quelqu'un pour avoir la majorité donc ça a changé la donne. Mais leur objectif c'était : « Tant pis, on laisse à SUD cette partie-là mais on sera majoritaire tout seul, quoi. On va dépasser les 50 %. » Et ça, ils n'ont pas réussi. Maintenant, ça a changé.

Parce que vous avez récupéré l'autre partie CFDT ?

Leur stratégie a été faussée, donc du coup maintenant ils sont obligés de compter avec nous. Et il y a un débat fort à l'intérieur de la CGT actuellement sur cette partie radicale SUD-rail où ils ont raison, il faut y aller. Il y a beaucoup d'élus de CGT maintenant qui disent : « Faut pas laisser la place. Il faut qu'on ait des positions plus fermes pour se rapprocher de SUD-rail, pour pas faire l'inverse, quoi. Pour pas que SUD-rail vive, il faut qu'on prenne des positions, qu'on les coïncent un petit peu à l'endroit où ils sont quoi. Pour pas qu'ils dépassent 15%. » On en est un peu là, il y a FO qui a évolué. FO a vu la place aussi disponible avec le rattrapage de la CGT et FO a changé complètement de position d'affichage où FO est maintenant un syndicat très radical aussi. Il y a 5, 6 ans, ils n'avaient pas du tout les positions qu'ils ont aujourd'hui. Aujourd'hui, maintenant ils sont contre, enfin ils ne signent pas les accords, ils sont dans toutes les luttes, ils sont... Choses qu'il y a 4, 5 ans ils ne faisaient pas du tout, quoi. FO était un syndicat assez privilégié entre guillemets, à la direction pour négocier des accords, pour proposer... enfin trouver un arrangement quoi. Maintenant, FO, bon bah, quel que soient les accords, les salaires FO n'est pas signataire, dialogue social sur les conflits, FO n'est pas signataire ; formation professionnelle, FO n'est pas

signataire. Tout ça, ce sont des accords qu'ils auraient signé il y a 5 ans, quoi. Parce que FO a vu la place disponible pour progresser du côté de la place laissée par la CGT, quoi. Mais je te dis il y a un vrai débat dans l'équipe CGT aujourd'hui pour dire : « On repart vers la gauche, quoi. On arrête de se recentrer, de partir vers la droite. On repart. On arrête de faire des boulevards aux radicaux quoi. » Et ça va très vite, ça va passer vite pour nous. Parce que même quand on fait 2 % de plus, ils sont ramenés à 47 % et... (Rires) ils ne sortent plus beaucoup de chez eux.

C'est tout de même bientôt le prochain congrès de la fédération CGT ?

On a le congrès confédéral l'année prochaine, au mois de mars je crois et ça va jouer beaucoup. Parce que comme il y a eu dissidence un peu à l'intérieur de la confédération CGT... qui vaut en minorité au niveau des cheminots en tout cas. S'il est maintenu, ça peut être un signe au niveau des cheminots de faire autre chose. De se démarquer encore un peu plus, quoi. Parce que le reste est monté en avant partout, contre le, pour le non à la constitution. Il s'est affiché en opposition avec Thibault mais comme ils sont de la même fédération... Est-ce que la confédération CGT va dire : « On continue comme on a fait, c'est-à-dire le recentrage ou est-ce qu'on revient à nos anciennes valeurs, quoi. » Et, il peut y avoir des débats intéressants pour nous, au niveau de la CGT sur des équipes qui pourraient ne plus s'y retrouver, quoi. Ce qu'on cherche à faire en discutant avec eux, en posant le débat. Nous, quand on dit : « Il faudrait dépasser les 24 heures » ou « il faudrait faire autre chose pour le train privé. » « Il faudrait... » Ce qu'on demande à nos équipes, c'est d'aller voir la CGT, quoi. Leur dire : « Toi, individuellement, qu'est-ce que t'en penses, quoi ? » À la base. « Est-ce que tu penses pas que c'est comme ça qu'il faut faire ? » Et donc avoir une équipe de base qui après en parle à son syndicat. Le syndicat en parle au secteur, le secteur qui en parle à la fédération. Et puis amener à... On cherche pas forcément des départs de la CGT mais on cherche surtout à ce que la CGT revienne à nous sur des... pour gagner quoi. Non pas pour protester mais pour gagner quoi. Parce qu'on a besoin de la CGT pour ça. On gagnerait pas forcément à avoir une revendication pour ce qu'on veut, même si on avait 5 % de plus, demain la CGT ils vont passer à 20 %. On a pas forcément gagner dans les luttes. C'est pas parce qu'on fera 20% qu'on va forcément gagner sur la privatisation du chemin de fer ou sur des gros, gros dossiers quoi. On peut gagner localement sur des, des problèmes plus spécifiques. Le rapport de force changera pas énormément. Il faut qu'on reste nous et convaincre tout le monde, qu'il faut d'autres formes de lutte et d'autres formes d'action pour que ça évolue quoi. Les 24 heures depuis 6 mois, le gouvernement, il ferme un jour et il dit : « Il faut un service minimum, quoi. » Et la direction SNCF, c'est exactement pareil quoi. La gestion des conflits quoi. Voilà, c'est cette gestion des conflits... Voilà, on espère faire bouger tout ça.

Comment est-ce que vous analysez le développement de l'affluence électorale de SUD-rail ?

En contre. On s'est développé parce qu'on était contre. Ça était ça, ça a vraiment été ça. Toute notre création, elle est... Les trois élections qui ont suivies la création, ça a vraiment été le mécontentement... SUD-rail a une valeur... contre les réformes, contre les 35 heures. Donc on a progressé en force, on avait tous les mécontents là. C'est comme ça qu'on a progressé au niveau des élections. Et après, quand... il n'y a rien eu alors c'était en 2000...2... non, entre 2000 et 2002. On avait fait plus 0,01%. On avait fait régulier et puis hop !la ! parce qu'il n'y avait pas eu de conflit majeur où on avait pu

s'afficher en force. Donc là, il y a eu stagnation. Donc là, on est reparti mais avec l'arrivée de la CFDT là, qui nous a permis encore de prolonger la casse quoi. Il y avait eu le... on était passé de 12,01 à 12,02 je crois, en deux ans là. C'est vraiment la stagnation. Il y a eu une élection pour rien pratiquement à la SNCF. Parce qu'entre deux élections, il ne s'était rien passé. Il n'y a pas eu de gros conflits, il n'y a pas eu de gros débats. Donc l'élection avait confirmé les positions de deux ans avant. Sans grandes évolutions, plus 0,1, plus 0,2. C'était pas de changement syndical à la SNCF. Donc c'était notre crainte de stagner, c'était un petit peu ce qu'avait amené le débat en plus en se disant : « Mais est-ce qu'on est fini là à 12 % quoi et que c'est la fin de SUD-rail et que c'est l'électorat définitif à la SNCF ? » On voit le côté radical du mouvement de mécontentement et pas plus quoi. Et après comme il y a eu le débat avec la CFDT, l'élargissement, l'ouverture au... sur d'autres formations possibles. Voilà... des relations internationales, des conflits avec ceux avec qui on travaillait pas mais on peut échanger, une ouverture. Ce qui nous a permis d'avoir la CFDT. Pour qu'il y ait des changements à la SNCF, il faut un conflit, il faut un débat quoi. Sinon les cheminots ils se tiennent dans les votes, hein. Ils changent pas de... quand ils ont commencé à 20 ans de voter CGT... s'il n'y a pas de souci majeur qui peut amener une réflexion, ils continuent à voter CGT tout le temps quoi. On voit les évolutions à la SNCF à chaque, à chaque gros départs ou gros conflits. Ou la comme on a eu pour la CFDT, une situation exceptionnelle quoi. Qui a permis de redéfinir qui faisait quoi... Parce que le débat qu'on a eu à l'intérieur de SUD pour l'intégration de la CFDT comme ça a été public et qu'on a redéfini chacun, CFDT et SUD nos valeurs. Les choix qui ont été fait, étaient bien sur des valeurs y compris les cheminots ont suivi ces choix là quoi. À mon avis, les valeurs de SUD c'est pas tout à fait les mêmes que la CGT. Il y a d'autres formes d'action, il y a des débats à la base. Là, les cheminots ont suivi le mouvement au niveau des élections. Parce que c'est pas l'arrivée de la CFDT qui a donné 2 %, enfin 2 points mais c'est bien l'image qui a été donnée de SUD par rapport à la CFDT. On a progressé y compris où il n'y avait pas de la CFDT dans l'image dans les débats de SUD, que l'on donnait dans les journaux...

Vous êtes devenus un peu plus fréquentable...

Voilà. (Rires). Là, on est très fréquentable. Non, mais on a ce souci là de... les élections là, on va les préparer encore sans conflit majeur. Voilà, on aura un gros débat là, on va mettre une commission en place en septembre pour réfléchir justement à quelle stratégie on adopte par rapport aux cheminots pour pas rester à 15 quoi. Pour continuer une progression. Il faut un syndicat de lutte. On est un syndicat de lutte. Ça, c'est écrit, c'est la première phrase du statut, on est un syndicat de lutte.

S'il n'y a pas de lutte ?

S'il n'y a pas de lutte, c'est pas évident. Il faut du blocage et ça n'a pas le même poids quoi. Non, ou il faut un gros débat. S'il pouvait y avoir un gros débat à la SNCF ou sur le transport en général que ce soit par le gouvernement ou l'assemblée nationale ou je ne sais pas où. Où on peut paraître avec des questions différentes, là on va progresser encore. On a des vrais messages à passer. D'ailleurs si les médias sont très souvent avec SUD-rail par rapport à notre poids, hein., c'est qu'on a des messages qui sont différents des autres. Il n'y a aucune raison valable pour que la presse soit aussi souvent avec nous, régulièrement. Il ne se passe pas un jour sans que la presse nous demande, ils appellent pas FO, ils appellent pas CFTC. Ils appellent CGT parce que

c'est le plus gros et derrière c'est SUD-rail parce que c'est celui qui ne dit pas la même chose. On a vraiment cette image de différence quoi. Normal, enfin c'est une image qu'on revendique, hein. Mais la presse nous a aidé. Comme je disais tout à l'heure, on a été surmédiatisé. Notamment avec le conflit des 35 heures et Cap clients. On avait SUD-rail partout, matin, midi et soir, partout dans tous les journaux, hein. c'était bien, on n'avait même pas à sortir de la salle, quoi.

Au niveau de l'organisation interne, enfin est-ce qu'il y a eu des évolutions majeures au niveau de la structure ?

Oui, oui, oui quand même enfin au début à la construction c'était un bureau, un bureau fédéral minuscule. 3, 4 personnes qui sont restées là parce que c'était la reconnaissance. Au niveau du syndicat, c'était compliqué, il y avait des tribunaux, il fallait faire les adhésions, il fallait faire tout ça. Les syndicats avaient besoin de personnes au niveau de la fédération. D'abord localement c'était compliqué et c'est parti avec 3, 4 personnes et puis après ça a été élargi à 7, 8 en rythme de croisière au niveau du bureau fédéral avec principalement des Parisiens qui géraient la fédération quoi. C'était des Parisiens principalement des deux gros syndicats, Paris Saint-Lazare, Paris Sud-Est quoi. Ça a été ça, pendant... jusqu'au congrès de Toulouse à Paris de l'année dernière. Il a été confirmé que, il fallait élargir à tous les syndicats de France, le bureau fédéral avec toutes les conséquences que ça amène quoi. Le dégageant des copains, le fait d'être présent ici, ils ne peuvent pas être à plein temps parce que sinon il n'y a plus de vie syndical du tout. Enfin voilà toutes ces difficultés là et là maintenant au niveau du fonctionnement on est en équipe de 15 avec forcément des inégalités évidentes dans les classements parce que entre les présents, les pas présents, les anciens, les nouveaux. Je vois Frédéric Boidin qui n'est pas cheminot. Il est au bureau fédéral, il n'est pas cheminot. Il travaille au, à la bibliothèque. C'est un salarié de droit privé, bon tout ça, c'est... On n'est pas tous sur un pied d'égalité.

Pour les transports ?

Pour les transports, c'est compliqué mais on travaille en équipe. La volonté d'affirmer qui est maintenue toujours c'est : « on fait le maximum, du bureau, on échange par mail. On essaye que tout le monde participe, ou soit au courant ou soit informé, que ce soit les décisions ou les équipes quoi. Il y a une solidarité entre nous, c'est que quand le bureau décide quelque chose c'est décidé quoi. Il n'y a pas de distorsion dans le bureau, il n'y a pas... même si quelqu'un n'est pas d'accord, le bureau a décidé, le bureau a décidé. De ce côté là, on affirme, on revendique. Il n'y a pas de dissidences à l'intérieur du bureau fédéral. Donc, ça c'est au niveau du bureau fédéral. Et avec réaffirmation de dire, c'est tout le rôle du conseil fédéral, c'est le conseil fédéral qui décide. Le bureau n'est là que pour mettre en œuvre les décisions machin chose. Tout en sachant qu'au quotidien, il faut prendre des décisions. Les grandes orientations, les grandes décisions, c'est le conseil fédéral. Et, on travaille en équipe, quoi. Ça nous a coûté des sous, énormément de sous, 20 000 euros de dettes non prévus quoi. Tout ça, ça coûte de l'argent, ça coûte des moyens. Travailler à quinze, au niveau des AY... c'est des jours où il faut dégager des copains, ça coûte beaucoup plus cher parce qu'il faut, il faut les dégager pour qu'ils viennent ici à la fédération. Il a fallu réaménager la fédération pour que chacun ait son bureau. À quatre avant, on pouvait travailler dans un grand bureau, c'était une grande pièce, on mettait quatre bureaux et c'était tout. Toutes les personnes étaient là, ça s'échangeait comme ça donc ça parlait.

Donc, voilà réaménagement du bureau, réorganisation. Pour ce qui est du bureau fédéral avec je te dis la volonté affichée au congrès de travailler avec les syndicats de province. Et on travaille avec une équipe, c'est-à-dire, c'est pas quatre ou cinq mais c'est bien un groupe. Le bureau fédéral c'est de l'ordre de quinze quoi. C'est... qu'on soit treize ou qu'on soit dix-huit c'est pas gênant mais l'ordre de grandeur c'est ça. Voilà, c'est dur à mettre en place. C'est forcément dur d'avoir quinze personnes différentes pour les décisions au quotidien. Les grosses décisions, hier par exemple pour dire : « on claque la porte à Lereste ou on la claque pas ». On essaye par téléphone, on essaye comme ça mais au bout du compte, c'est les quatre ou cinq qui étaient là avec deux par téléphone, on a pris la décision comme ça. On est obligé de faire... on a la volonté et ça je confirme, il n'y a pas de soucis, il n'y a jamais eu de... si tu veux les difficultés qu'on peut avoir avec les bureaux fédéraux, c'est d'avoir deux positions, trois positions. La position finale est partagée par les quatre. Et ça c'est important quoi. Il n'y a jamais quelqu'un qui va monter à la tribune du conseil fédéral pour dire : « moi je suis pas d'accord avec le bureau fédéral. » Avec nous, ça marche pas ça. C'est difficile d'être responsable fédéral parce que forcément, c'est... tu te fais attaquer par la direction, t'es en ligne de mire par les syndicats parce que si ça va pas c'est la fédération qui a fait le con donc la fédération, c'est nous quoi. Quand ça va, c'est eux, quand ça va pas, c'est nous. (Rires) Il y a tout ça à supporter et puis... je te dis la difficulté de formation. Dans le bureau actuel, il y en a très peu qui ont animé un syndicat ou une association ou un groupe quoi. Il y a beaucoup de nouveaux. Les anciens, grosso modo c'était Christian, moi et puis Didier et Patrick Robin quoi. Jean-Pierre qui était pas un cheminot... il vient... il a été embauché à la SNCF parce qu'il était permanent à SUD-rail. Il a du négocié, il était pas cheminot, il a jamais travaillé à la SNCF. Et après, tous les jeunes... et dans tous les jeunes, personne n'avait animé, personne n'avait été secrétaire de syndicat. Je suis en train de regarder dans ma tête en même temps mais non, en secrétaire de syndicat, en animation tu vois, d'un collectif de décision, de machin. On les appelle et c'est pas simple parce que nous on est vieux, 20 ans de syndicalisme, 30 ans, on pige, il y a ça, ça, on réfléchit pas. Comme ils n'ont pas fait d'animations, il faut qu'ils apprennent et puis là, ils y vont. L'année prochaine au prochain congrès c'est eux qui seront en position de, d'animation parce que nous les vieux on va se retirer, moi bah limite d'âge, Didier je pense qu'il veut faire un break pour reprendre le travail.

Didier ?

Fontaine... pour reprendre le travail comme on a le permanent à 6 ans là. Il a envie de reprendre le travail maintenant, ce qui lui permettrait éventuellement de revenir après. Il faut reprendre le travail. Didier Marchat va arrêter parce qu'il en a fait trois mandats donc c'est assez. Au prochain congrès, en valeur absolue, il faudrait arriver à enlever les deux Didier, moi, Christian, Jean-Pierre... Christian Mahieux, Jean-Pierre. Enfin tout ceux qui étaient au congrès de Bordeaux. Donc du coup, il y a une rupture complète avec le bureau qui sera issue du congrès qu'avec des jeunes quoi. Donc, ce sera, là il y aura une vraie difficulté. On a jamais limité tant au bureau quoi. On a eu la rotation et la responsabilité constitue la règle quoi. Pour le dégagement, c'est une limite. Un an pour retrouver le boulot quoi. La direction, comme elle n'aime pas récupérer des permanents elle traîne et ainsi de suite, on donne un an de pour retrouver un poste, un poste qui convienne à peu près. Au plus, ça fait 7 ans de permanence. Après, on reprend le travail, au minimum le tiers du temps où on a été permanent. Si on l'a été 6 ans, on reprend deux ans de travail, si on l'a été 3 ans, on reprend 1 an de travail. Faut que le compteur reprenne à zéro. Ne pas être coupé du terrain, ne pas avoir de bureaucrates qui

rentrent à 25 ans et qui partent à 55. Dans ta tête, quand tu sais que t'es pas dans la vie, tu réagis pas pareil. T'es obligé d'être toujours en lien avec tes équipes, avec tes copains, avec les syndicats, avec... les autres gens. Il faut revenir de toute façon. Sinon l'organisation au quotidien de la fédération, c'est... On fait tout, normalement on fait tout, on devrait tout faire, on devrait, devrait je dis bien, on ne fait pas toujours tout mais... comme on est un tout petit syndicat, on n'a pas des structures comme la CGT où ils ont 25 ou 30 personnes dégagées pour faire fonctionner la fédération syndicale. Des personnes qui sont dégagées pour taper à la machine, répondre au téléphone...

25 à 30 personnes ?

Ah oui, oui, oui. Préparer à manger, faire des bouquins, des circulaires, les photocopies etc. Le politique est dans son bureau, écrit les orientations, passe les coups de fil qu'il faut mais ne vérifie pas le travail qu'il y a derrière. La mise en œuvre... c'est pas lui qui vide les poubelles non plus le soir quoi. Alors que nous ici, il y a tout à faire. Quand ça va pas... bon maintenant, on a Jean-Marc et Jean qui sont au technique pour nous aider mais s'ils sont pas là c'est à nous de la faire quoi. C'est une difficulté aussi par rapport à l'investissement de chacun dans ces tâches là quoi. On a eu beaucoup de mal au début à... parce que tout le monde considère que quand le téléphone sonne, on a le droit de répondre. Moi, je réponds pas parce que c'est pas à moi quoi. (Rires) Donc maintenant quand on voit que tout le monde répond au téléphone... au niveau de l'organisation autour, il y en a toujours qui arrive pas à faire et qui ne feront pas et puis voilà. On met une croix dessus et puis voilà. Il y a quelqu'un qui ira voir qui ira arranger. Ça va mieux, ça s'est amélioré. C'est pas top encore mais ça s'est amélioré. Mais on est vraiment à part, on est la seule fédération où on a tout à s'occuper au niveau du bureau fédéral de l'ascenseur en panne à la poubelle à descendre et la négociation également quoi. On fait le grand écart permanent quoi.

Au niveau des retraités ?

On a peut-être un petit peu de pertes à droite, à gauche mais on est trop jeune pour avoir des retraités. Ils ne sont pas venus retraités à SUD-rail de la CGT ou la CFDT. Ils sont retraités là-bas, là il n'y a pas eu de transferts dans les retraités... au niveau de « je suis retraité CGT, je suis inscrit, je suis retraité CFDT, je suis inscrit. » Nous on a que des actifs qui partent à la retraite. On a très, très peu de très vieux, de plus de 65 ans quoi. Ceux qui sont partis avant la création de SUD-rail, on en a quelques-uns, hein. Mais on en a très peu. À 90% c'est des actifs, des adhérents actifs qui sont partis à la retraite depuis 10 ans quoi. Ça va se développer. C'est le seul secteur où tu ne fais rien normalement tu te développes, hein (Rires). Il y a une vraie rupture. Avec les avant 81, avant Mitterrand, c'était limité à avant 81, on continuait jusqu'en 85-86 à peu près. Après, il y a pratiquement eu une rupture de militants de 85 à 95. Il y a eu une nouvelle génération de militants après 95. Entre les deux, il y a eu un vide mais dans tous les syndicats on s'aperçoit qu'il y a des copains de 40, 50 ans dans les syndicats mais après tu tombes directement à 30 ans quoi. Tu vois qu'il y a une vraie rupture, il n'y a pas eu de renouvellement en totalité quoi. Il y en a eu quelques-uns qui sont venus mais très peu quoi. Les militants, les adhérents il y a une vraie perte. On retrouve toujours, c'est pas normal, on retrouve toujours des gars d'avant 81 en poste de responsabilités. On devrait avoir du, des jeunes quoi grosso modo ils devraient nous avoir poussés à la porte depuis longtemps. Enfin, nous on est de la création donc c'est un peu différent quoi. Dans l'organisation, c'est la même situation, on a vraiment des militants entre 45 et 55 ans et on a des nouveaux militants maintenant à moins de 35 ans. C'est vraiment, on

voit par exemple Christophe, Édouard...enfin c'est des jeunes qui sont arrivés très récemment dans le militantisme. Mais dans tous les syndicats, à la CGT, on voit pareil quoi. C'est toujours les très vieux qui sont en poste de responsabilités, enfin très vieux, 45 ans c'est pas très vieux mais c'est les plus de 45 ans qui sont en poste de responsabilités et ceux qui viennent derrière participer, ce sont les moins de 35 et il y a dix ans d'écart. Il y a moins de mouvement social en général et il y a une baisse de syndicalisation, il n'y a pas eu de, de gros trucs, il y a, il y avait la cohabitation politique qui n'allait pas forcément avant les, les mouvements sociaux, les positionnements politiques étaient compliqués à trouver avec la gauche qui nous faisait une social-démocratie quoi. Avec la gauche qu'on avait connu avant, c'était compliqué pour les jeunes de s'y retrouver, de se dire « je vais me lancer dans le syndicalisme » c'est vraiment pas simple quoi. Les syndicats c'est des périodes d'abonnement, c'est pas régulier, c'est toujours, il y a un gros conflit, on voit plein d'adhésions qui arrivent, un gros débat national, on en voit aussi. Et après, tu as presque plus rien. Les deux pôles politiquement corrects c'était social-démocratie et Mitterrand avec le centre droit, le centre droit de la fin quoi. On se retrouvait, quand on entendait « tous pareil » bah c'était presque ça. C'est-à-dire qu'ils n'étaient pas... c'était pas enfin dans les associations, on voyait pas trop la différence entre un Rocard au gouvernement et un je sais pas qui de droite quoi enfin c'était pas extrême quoi. Le gros, gros changement, la gestion des retraites, des dossiers retraites, ça a commencé par rapport à tout ce qui a pu être proposé, c'était à peu près la même chose, il n'y a pas de grosses, grosses différences. Il faut allonger les cotisations, diminuer les remboursements, il faut augmenter les délais pour la retraite. C'était les mêmes, les mêmes écrits alors plus ou moins rapidement, c'était voilà c'était, c'est l'échéance qui changeait. Le fond était le même quoi mais la gauche a mis plus de temps, c'était plus long. Donc, on a eu une perte de militantisme, beaucoup là. Mais pas que chez nous.

En quoi SUD-rail a voulu se différencier... par rapport à la CGT et la CFDT ?

Le motif principal, le motif de fond, c'est on ne fait pas une fédération qui donne un point de vue au syndicat, c'est l'inverse. Nous, on travaille normalement à l'envers. C'est compliqué à mettre en place mais c'est bien le syndiqué qui donne l'avis au syndicat et le syndicat qui donne, à travers le conseil fédéral l'orientation quoi. Le bureau fédéral en théorie n'a pas d'avis à donner. Il faut simplement mettre en œuvre ce qui est demandé par le conseil alors que dans les autres fédérations, c'est la fédération qui décide quoi. Il faut voir, si c'est de façon démocratique, quand ça part du secteur, ça peut être démocratique même si ça part d'un peu loin. Nous, on est vraiment dans l'autre sens. C'est le débat à la base, alors c'est à nous de dire par exemple au bureau fédéral, de dire on veut avoir un débat sur je sais pas, les augmentations de salaires mais c'est tout ce qu'on dit. Après, ils nous disent quelle orientation on prend... ça c'était la construction, c'est-à-dire on veut mais c'est les chiffres de la coordination parce que moi je pense que la création de SUD vient de 85, 86 non pas 95. C'est, en Italie tous les cobas ont été créés en 85, 86, les comités de base. Et... en France c'était coordination des étudiants, coordination des infirmières, coordination des cheminots. Un vrai besoin de... on veut être maître de ce qu'on décide quoi. Si on part en grève, c'est bien les coordinations de base qui décident si on continue, si on continue pas. On discute entre nous mais c'est bien la base quoi. C'est pas la fédération qui doit nous dire... ce débat là a été lancé en 85, 86, 87 quoi. Et derrière quand il y a eu création de SUD PTT en 92 ça a été sur la même base. SUD PTT est reparti en disant : « C'est bien à la base que ça

doit être... on doit faire des syndicats de base quoi. » On l'a pas appelé comme ça mais c'était vraiment l'esprit. Et SUD, SUD rail a fait pareil en 97. ça a été le, le fondement de, de SUD-rail quoi. On veut plus de bureaucratie et de politiques qui décident à notre place quoi. C'est bien nous qui sommes acteurs à la base et eux nous aident, c'est l'outil, eux nous aident quoi. Ça, c'est la vraie différence de fond avec les autres organisations syndicales parce que c'est toujours comme ça dans les organisations syndicales, c'est quand même la fédération qui fixe les orientations avec les... les grandes orientations, qui impose quoi. Après, ils sont d'accord ou ils sont pas mais c'est la fédération qui impose. Ils doivent réagir par rapport à la proposition de la fédération quoi. Et dans nos structures, ce qui est vraiment différent, on a voulu cette garantie, c'est notamment les permanents. Nous, on a toujours dit : « Il n'y aura pas de bureaucrates à SUD dans le sens où il y aura du monde dans les bureaux, il y aura du monde à installer à vie quoi. » Il faudra toujours garder le lien avec le terrain. Et le lien avec le terrain, c'est de revenir au boulot au bout d'un certain temps. De savoir avant de commencer, ce que j'ai dit tout à l'heure. Savoir avant de commencer qu'on ne fait pas une carrière ici. On ne peut pas. On est obligé de retourner au boulot un jour ou l'autre. Donc, on a, on n'a pas le droit quand on rentre à 35 ans à SUD, admettons permanent à SUD à 35 ans, on n'a pas le droit de se couper complètement parce qu'on sait qu'à 41, on retourne au boulot donc... Même personnellement quand ils veulent, quand tu sais que tu retournes au boulot, bah tu gardes des contacts avec les copains de, tes copains de chantier... tu descends de ton syndicat de temps en temps, tu vas faire une tournée. S'il y a envahissement du CE, bah tu vas envahir le CE avec eux. Mais t'es toujours là parce que t'es toujours dans la ligne du terrain et quand tu le sais au début, ça change complètement la gestion, que tu as de ta fonction syndicale entre guillemets quand t'es à la fédération quoi. Tu sais que c'est pas... à la CGT, ils te font, ils ont des plans de carrière, des vrais plans de carrière au niveau des permanents syndicaux. Ils font pendant 3 ans, après ils font 6 ans ailleurs, après ils vont peut-être aller à la confédération ou alors à l'union régionale Île-de-France ou alors dans les, dans les...

Dans les mutuelles ?

Oui, dans les mutuelles aussi. Il y a des plans, ils ne retournent pas au travail quoi. Très peu retournent au travail. Donc, nous on considère que ça, ça t'empêche d'avoir un avis objectif, c'est-à-dire que quand tu ne peux pas critiquer ta fédération parce que c'est elle qui te donne à manger et c'est elle qui te dégage à plein temps et que si tu te fâches avec la fédération, tu vas retourner au boulot. Nous, on n'a pas ce problème là, on sait qu'on retourne au boulot de toute façon un jour ou l'autre donc on peut se permettre si vraiment il y a un désaccord, quelqu'un peut démissionner du bureau fédéral, il y a déjà eu, hein. C'est pas, c'est pas gênant, c'est pas une catastrophe quoi. Il retourne au travail c'est tout, enfin il y a des accords... Nous, on peut se permettre le débat quoi, ça nous garantit... Autre grande différence, c'est que au niveau financier, cotisations, on prend très peu. La fédération prend très peu d'argent au syndicat, le syndicat trouve que c'est toujours eux mais dans les autres syndicats c'est, on donne tout à la fédération et la fédération reverse au syndicat. Nous, c'est l'inverse, nos syndicats gardent tout et reversent une part à la fédération. C'est un vrai changement aussi parce que en faisant ça, financièrement on tient pas les syndicats. Ils ont leur autonomie complète quoi. On donne tout au syndicat, si on ne l'a pas, on le donne à la fédération mais tout est redistribué. Alors qu'à la fédération CGT, que j'ai bien connu, c'est les... complètement l'inverse donc il faut être gentil pour l'avoir, si t'es pas gentil, t'as pas les AY, t'as pas l'argent. Ça tient quoi. Nous on donne tout, c'est pour ça quand

tu m'avais posé la question : « qu'est-ce que vous passez comme temps pour l'organisation, les conseils fédéraux, les AY, les machins... » C'est un petit peu nos... parce que c'était dans les valeurs du début en se disant : « On veut absolument une autonomie des syndicats. » et comme le problème qu'on a actuellement c'est que comme on a cette règle là depuis le début, c'est-à-dire qu'on donne tout à nos syndicats, quand ils ont insuffisamment donc ils réclament plus, nous on a rien, on n'a pas, nous on n'a pas de réserves, on a déjà tout donné. Et du coup, après quand on leur propose de changer la règle... ça peut durer des mois et des mois pour bien souvent pas grand-chose... En règle générale, surtout un moyen, c'est 80 pour les syndicats, 20 pour la fédé à peu près quoi. Que ce soit à l'institut, pour les formations, les AY. C'est ça, c'est 80 – 20 quoi. Quand c'est Au niveau fonctionnement, c'est important parce que c'est lié complètement au fond en se disant c'est à la base que ça se décide, c'est les syndicats qui sont les interlocuteurs. C'est la fédération des syndicats quoi. C'est pas la fédération SUD-rail, c'est la fédération des syndicats SUD-rail. C'est comme ça, c'est bien les syndicats qui sont autonomes complètement... dans la fédération quoi. Après, il y aura peut-être des débats si un syndicat refusait de payer la part fédérale ou je sais pas... il existe toujours, dans nos statuts, il disparaît pas quoi. Il y aurait un règlement de compte ou un débat à avoir entre nous mais on a rien prévu sur les décisions autonomes d'un syndicat qui soient contraires à la décision du collectif. On doit travailler collectivement donc quand une décision est prise elle est appliquée par tout le monde, c'est ce qui se passe actuellement. Pas tout le temps mais presque tout le temps et ça marche comme ça quoi. On n'a pas eu encore à trancher si un syndicat disait : « on ne vous verse plus d'argent » ou « c'est trop cher votre part. » C'est complètement un esprit ça. On est dans... c'est pas la fédération quoi. On n'a pas voulu faire un syndicat avec les mêmes travers parce qu'à partir du moment où tu gères les décisions politiques, tu gères les AY, tu gères l'argent, qu'est-ce que gèrent les syndicats en dessous ? Il n'y a plus grand-chose. Pour nous, c'est pratiquement l'inverse quoi. Les syndicats gèrent l'argent, gèrent les AY, les AY, 20% hein, la fédération, mais ils gèrent 80% et ils gèrent les décisions politiques à travers le conseil fédéral. On est vraiment l'inverse quoi. On est une fédération d'animation, de mise en œuvre, d'impulsion aussi parce que forcément on a un rôle. On n'est pas... on est aussi des interlocuteurs au niveau des autres coordinations. On est vraiment sur un fonctionnement... si la fédération venait à exploser le syndicat peut continuer à vivre. Il faudra remettre quelque chose après pour coordonner tout ça. Il n'y a pas de rupture alors que s'il y a rupture, si la fédération des cheminots CGT disparaît, les syndicats ne vivent plus, ils n'ont plus de moyen de financer, il n'y a plus rien. Au niveau de la structure quoi. Ça, c'est une vraie différence dans le fonctionnement avec toujours par rapport au, à la base quoi, de travailler avec les syndicats de base, les adhérents, les cheminots. C'est confirmé à tous les congrès, ça pose pas de problèmes quoi. Après, ce qui pose des problèmes c'est les quatre euros cinquante qui passent à 80 centimes, là ça pose problème (Rires). Ça dure deux heures (Rires) Cette année, on a réussi à le terminer quand même. Ça été voté. Parce que l'année dernière, on avait fait... le budget il était arrivé au budget numéro 9 je crois. On était reparti, revenu, reparti, revenu. Et, en 2003, sur la répartition des bons de formations, on n'a jamais eu d'accord, du coup personne ne l'avait puisqu'il n'y avait pas d'accord. Donc, on est allé ici et puis, à la fin, on leur a donné. Mais, mathématiquement, on a fait la règle de trois, quoi. Ou alors, on attend sinon il était perdu. Ils n'avaient toujours pas trouvé d'accord (Rires) En plus, politiquement, on n'a pas des accords, très peu au syndicat. On a des débats mais il n'y a pas des accords. C'est vrai que sur un conseil fédéral, tu passes du temps quand ça coince et c'est bien souvent que dans le fonctionnement, dans l'organisation, il y ait des petits trucs « t'as

fait une affiche bleue, j'aurais préféré qu'elle soit rouge. » Ou des conneries comme ça parce que même sur une affiche on est d'accord, c'est bien quoi. On a des accords sur les orientations, on a des accords sur tout. S'il y a des désaccords sur quelque chose, c'est l'organisation qui prend quoi. C'est marrant, la commission électorale qui va se mettre en place, comme celle d'il y a deux ans, c'était on affichait les thèmes, on fait ça, ça, ça. ça avait duré une heure et puis après ça se chamaillait sur la couleur des autocollants et que leur affiche était trop rouge, les autocollants, il fallait les faire plus gros enfin. Mais tout le fond avait été réglé parce que, bon, tant mieux. C'est ça la base quoi. Comme ils sont là, il faut bien partir de quelque chose (Rires). Non, mais c'est une vraie différence, ça. Le fond, c'est la base et après notre organisation on l'a fait en fonction de, en fonction de... il faut donner les moyens aux syndicats quoi. C'est ça la différence, les permanents. Il y a une grosse différence, c'est ça le problème, je veux pas dire que c'est tout rose, c'est facile à dire. On a des copains qui sont arrivés à la limite et qui n'ont toujours pas retrouvé de boulot.

Après plus d'un an de...

Oui. On en a deux comme ça. Bon, il y en a un qui part à la retraite très, très bientôt donc voilà on laisse tomber c'est pas gênant, il aura fait 7 ans et demi au lieu de 7 ans. C'est pas grave, c'est pas une carrière quoi. L'autre, c'est plus compliqué parce que il lui reste encore 10 ans à faire donc... A nous d'évoluer, de dire c'est pas bien mais c'est le syndicat qui doit décider quoi. Dans le fonctionnement, nous on adapte en disant : « ça y est, il a atteint la limite machin chose. » ça se décide par le syndicat, c'est à lui de décider, c'est pas à nous.

Est-ce que SUD-rail a vraiment réussi à se développer chez les cadres ?

Oui. On a une réflexion chez les cadres qui n'existait pas ailleurs. On voit maintenant qu'il y a des cadres qui s'y intéresse. Il y a une réflexion sur « Où va la SNCF quoi ? » La SNCF, on l'a connu. Elle est finie. Si on ne fait rien, elle est finie. On va enlever des branches, et donc on va... on n'aura plus notre SNCF, le service public, l'entreprise publique comme il y avait après-guerre et puis... la grande maison quoi. Donc, ça, ça gêne une partie des cadres. Et comme le débat sur la SNCF, sur les enjeux a été porté que par SUD-rail, c'est comme ça qu'on a fait une percée chez les cadres et qu'on a bon, je ne vais pas dire 150 adhérents, on a 70 adhérents chez les cadres à peu près. 50, 70 adhérents chez les cadres, c'est ce qui est un bon début mais c'est vraiment pas... nous on est sur la base, l'exécution, le terrain. Pour certains le cadre, c'est le patron déjà. Donc, c'est eux qui décident ou qui mettent en œuvre. Donc, on ne les aime pas ceux-là et on ne veut pas les voir. On ne leur dit pas bonjour. Donc naturellement, on n'a pas d'adhérents cadres mais on arrive maintenant pratiquement dans toutes les régions à avoir des cadres. Maintenant sur le fond, les choix politiques, les orientations en disant SUD-rail souhaite le maintien de l'entreprise publique... globale, intégrée avec adéquation, solidarité entre les branches. Ceux qui sont là-dessus se retrouvent vraiment dans le débat avec SUD-rail quoi. Il y a des... Jean-Marc pourrait peut-être en parler plus, ceux qui font des heures d'informations syndicales, il y a beaucoup de cadres qui viennent discuter, ils prennent pas forcément partie mais ils sont dans un vrai débat à écouter. Ça inquiète la direction nationale de voir ces cadres rentrer quoi. Parce que les cadres c'est pas bien, ils doivent travailler quoi. (Rires) Au mois de janvier, on a vu énormément de cadres rentrer quoi. Pour une entreprise, quand t'as son encadrement qui dit : « Je suis pas d'accord avec les orientations, je veux changer. » ça gêne quand même quoi. C'est... nous, on est bien placé sur nos positions d'entreprise intégrée

publique. On dit : « On se bat pour la maintenir. » On dit pas simplement que c'est pas bien de la casser quoi. Il faut faire de la résistance, il faut et donc... on a un impact chez les cadres avec... comme je disais, la grosse, grosse difficulté de, des adhérents de base... pour beaucoup c'est casser le patron quoi. On casse pas le patron quoi, A la CGT, il est assez courant que dans une négociation, tu t'aperçois après que le patron il est à la CGT aussi.

Annexe n° 8 : Entretien avec Didier Fontaine, secrétaire fédéral

Pouvez-vous me décrire votre parcours professionnel à la SNCF tout en décrivant aussi votre parcours syndical ?

Et bien c'est relativement simple, moi j'ai été embauché en octobre 1980, comme contrôleur, contrôleur à la Gare de Lyon. En 1983, trois ans après, je suis passé de contrôleur, commercial voyageur comme vendeur, j'ai été reclassé vendeur, reclassé pour inaptitude de sécurité, ils avaient découvert que j'étais daltonien en trois ans. Ça tombait bien parce que c'était au moment où ils supprimaient des contrôleurs, donc ça tombait bien que je sois devenu daltonien sachant que c'est une maladie qui n'évolue jamais. Donc voilà, là j'ai été reclassé vendeur. Donc voilà depuis 1983, je suis vendeur, agent commercial voyageur en Gare de Lyon, donc l'établissement d'exploitation de la Gare de Lyon.

C'était votre premier emploi à la SNCF ?

Non, j'avais bossé à la sidérurgie avant. J'ai commencé à bosser à 18 ans, j'ai passé mon BAC, j'ai eu dû mal à l'avoir, je ne l'ai pas eu, donc je n'ai pas vraiment passé mon bac. Donc ensuite, j'ai été bossé, comme j'étais aussi militant politique, j'ai été bosser à l'usine...

Quelle organisation politique ?

Extrême gauche, une organisation inconnue maintenant qui s'appelait révolution, qui s'appelait après organisation communiste des travailleurs, l'OCT, et qui après a refusionné avec la ligue communiste sachant que révolution est une scission de la ligue communiste de l'époque en 71. On a refusionné après, l'OCT a refusionné avec la ligue communiste, c'était l'année où j'étais à l'armée donc c'était en 1979, un truc comme ça. Donc voilà, je suis rentré à l'usine dans une usine qui s'appelait la SMN, la société métallurgique à Caen qui était une des grosses usines de Caen, il y avait deux grosses usines dont la SMN qui était une usine métallurgique et il y avait 5 à 6000 salariés. Donc j'avais 18 ans et demi et on m'a dit à l'organisation politique : « allez tu vas bosser », moi ça me plaisait bien. Donc voilà, j'ai été bosser à l'usine un petit trois ans, de 18 à 21 ans et j'étais syndiqué CGT. J'ai été élu CGT un peu planqué car ils ne savaient que j'étais par ailleurs militant politique d'extrême gauche. Et après, je suis parti à l'armée en mars 1979, un an. J'ai continué à militer dans les comités de soldats et j'ai été arrêté, j'ai fait de la prison, j'en n'avais jamais fait avant. Donc voilà un peu d'armée, un peu de prison entre mars 1979 et mars 1980. Et là, j'ai décidé de changer de région. J'avais démissionné de l'entreprise juste avant de partir à l'armée, j'avais déjà démissionné. Le contexte syndicalo-politique commençait à se fissurer un peu donc je suis partie à l'armée. Donc, je suis revenu de l'armée, je suis revenu à Paris et à Paris j'ai cherché du boulot. J'ai galéré 6-9 mois et donc ensuite j'ai trouvé un boulot à la SNCF. Je suis rentré en mars et j'ai été embauché en octobre.

Cette fois-ci, c'était selon votre propre volonté ?

Oui, là oui, je n'ai pas été conseillé. Donc voilà, je suis rentré en tant que contrôleur parce qu'à l'époque la SCNF en chercher, j'avais des tests psycho quasi idéaux pour être contrôleur. Donc j'ai fait le contrôle pendant deux ans et demi quoi, un truc comme ça. C'était un boulot qui n'allait pas, ça m'ennuyait fondamentalement de contrôler les gens, je légitimais grosso modo toute personne qui n'avait pas de billet, donc c'était quand même pas objectif, c'est une incohérence par rapport à l'activité professionnelle, quand tu n'arrives pas à un minimum d'équilibre dans ton activité professionnelle, c'est quand même compliqué. C'est pour ça qu'ils ont trouvé que j'avais un problème de daltonisme, donc ça ne me dérangeait pas trop de passer au bon voyageur. Donc, je suis rentré à la SNCF, je suis rentré à la CGT puisque j'étais à la CGT avant. Et là, j'ai profité de..., j'avais eu déjà quelques turbulences dans la CGT SNCF parce que c'était l'époque du coup d'état polonais et j'avais fait signer une pétition des syndiqués CGT contre la position confédérale de la CGT qui soutenait le coup d'état en Pologne. Donc évidemment ça ne leur a pas plu. Et puis je sentais surtout que militer à la CGT, la CGT était quand même bien quadriller, peu de mouvement possible, peu d'espace, donc j'ai profité là aussi, du changement d'établissement, de contrôleur à vendeur, pour passer de la CGT à la CFDT. Donc je suis rentré à la CFDT en 1983, à la CFDT Gare de Lyon. Le premier individu de la CFDT que j'ai rencontré c'est le fameux Christian Mahieux. Donc on a discuté un peu. Donc entre 1983 et... j'ai été élu quasiment si tôt car y compris Christian m'avait proposé d'être sur une liste, car quand je suis arrivé il y avait juste des élections professionnelles mais j'avais toujours pas démissionné de la CGT officiellement donc j'ai dit non. Et j'ai été élu juste après et voilà et entre 1984 et 1995, j'ai été élu CFDT à la Gare de Lyon. Dans cette période-là, de 1984 à 1995, il y a deux fameuses grèves à la Gare de Lyon notamment celle de 1986, une vraie grève autogérée, ça a duré trois semaines et on a réussi que les grévistes s'approprient la grève, avec assemblée générale, piquet de grève tous les matins, c'était une grève plutôt dure avec une direction hiérarchique très revancharde tous les jours on avait des sals coups, c'est quasiment une pratique d'harcèlement quotidien, on occupait des locaux et la direction nous délogeait, on avait presque des CRS sur nous tous les jours, on a été blessé, moi j'ai eu sept points de suture. Donc vraiment une grève dure. Sinon sur l'établissement pendant toute cette période de 1984-1995, quand moi je suis arrivé à la Gare de Lyon, la CFDT de l'époque faisait autour de 20%. En 1995, quand je suis partie de la CFDT, elle était majoritaire, elle faisait plus de 50%. Donc c'était un des premiers établissements avec d'autres évidemment, un des gros établissements en France où la CFDT est passée majoritaire devant la CGT. On est passé majoritaire en 1988, aux élections de 1988 et on a maintenu cette majorité. Donc une vraie équipe syndicale combative et j'ai commencé à prendre des responsabilités dans le syndicat, dans le syndicat Paris Sud-est qui était l'un des gros syndicats CFDT, qui n'était pas le plus gros. Il y avait deux syndicats CFDT combattifs, le syndicat CFDT Saint-Lazare et le syndicat CFDT Paris Sud-est et on verra après avec la construction de SUD que c'est ces deux-là qui font basculer l'affaire. Donc c'est deux-là faisaient un peu la pluie et le beau temps en terme des luttes sociales sur l'Ile-de-France. Et pas mal d'entre-nous, Christian est au bureau du syndicat, moi j'arrive au bureau du syndicat dans les années 1986-1987, lui Christian y était juste avant, lui il était à la CFDT bien avant, il a construit la CFDT, moi je milite depuis 23 ans avec Christian Mahieux. Je bossais avec lui car il était vendeur aussi donc ça fait 23 ans qu'on se voit quasiment tous les jours. Donc voilà, on a animé le syndicat, un syndicat qui devait avoir à l'époque 700 adhérents, donc voilà que dire de plus. En dehors du syndicat, c'est une espèce de suite logique, on commençait, moi je

commençais à prendre des responsabilités au niveau national de la CFDT, je commençais à aller à des réunions nationales voyageurs, jusqu'en 1995. On sentait, depuis 1988, depuis le congrès confédéral CFDT de Strasbourg, où il y a avènement de Kaspar comme secrétaire général, on commençait à avoir de plus en plus de difficultés à agir dans une CFDT, en même temps on avait la liberté de parole, on écrivait ce qu'on voulait, personne nous ennuyait, mais entre l'image d'une CFDT nationale qui devenait de plus en plus réformiste, syndicat de compromis social par-dessus tout, entre cette image-là qui est au niveau national et l'image qu'on essaye de construire, de développer, on faisait régulièrement le grand écart et cela devenait un peu pénible, ça devenait pénible parce que ça amputait une partie du boulot qu'on faisait. Donc c'était un peu pesant. On a vécu le départ de CFDT-PTT en 1988. Et nous, entre 1989 et 1995, on avait des contacts réguliers avec des gars de PTT, on les voyait régulièrement. On ne s'est pas perdu de vue. Parallèlement à ça, on voyait que l'évolution de la CFDT allait être très difficile, on voyait qu'on ne gagnerait jamais. Et à côté la CGT, se construisait une image de syndicalisme de service... Je pense que s'il n'y avait pas eu le mouvement de 1995, je ne serai pas où je serai. Et donc il y a eu 1995, mouvement social, le côté où la confédération qui torpille en plein milieu du mouvement social, que son secrétaire général condamne la grève, les cheminots et son équipe CFDT du coin. Et là ça a permis avec les quelques bases qu'on avait déjà, on avait fait une association qui s'appelait l'association des moutons noirs, qu'on a fait dans les années 1990, simplement pour mettre du fric de côté au cas où ça explosait partout, car on s'attendait à être viré. La grève a commencé le 23 novembre 1995, terminé autour du 15 décembre et dès le début décembre on commençait à en parler avec d'autres syndicats notamment celui de Saint-Lazare, Rouen, Clermont-Ferrand, Metz-Nancy. Sur ces syndicats, on était presque quasiment sûr de faire basculer le syndicat. Nous ce qu'on a fait, c'est qu'on a attendu, on a géré la fin de la grève et on s'est un peu renseigné fin décembre début janvier comment on pouvait faire quoi pour faire autre chose. Donc voilà, tout ça c'est conclu par fin janvier, un premier congrès de syndicat, qui est le syndicat de Paris Sud-est qui annonce sa désaffiliation de la CFDT et qui annonce son affiliation comme syndicat SUD en janvier 1996.

L'affaire des 82% du conseil confédéral national de la CFDT, où la FGTE propose une motion pour pouvoir engager un congrès exceptionnel ?

Oui, oui. Je ne sais plus, je pense que c'est juste après.

On l'évoque souvent comme l'élément déclencheur ?

Effectivement. De toute façon malgré les demandes parce qu'évidemment après la grève il y a plusieurs..., les structures CFDT montent au créneau et on a de la part de la conf. « circulez, il n'y a rien à voir », c'est vraiment ça, « si vous voulez vous barrer, barrez-vous », c'était ça le message. C'était vraiment on en a que faire. Certains disaient si vous voulez faire comme ceux de SUD-PTT, parce que ce n'était pas facile SUD - PTT, ils ont galéré pendant plusieurs années, ils commençaient à voir le jour à partir de 1995 mais ils ont mis 5-6 ans quand même. Et de la part de la confédération CFDT, elle pensait qu'on n'aurait jamais eu les reins assez solides pour partir. A la limite, ils s'en foutaient. De toute façon, on a vu la politique de la confédération CFDT, il fallait mieux qu'on se casse. Avec ce fameux mot d'ordre, on renforce le parti, on est plus grand, à l'époque je pense que Notat pensait ça et puis Notat, c'était quelque chose. Donc effectivement au mois de décembre, il y a eu de la part de la FGTE machin, donc là, il

limite on le savait avant ça, ça se sentait, donc l'histoire retient effectivement ça comme élément... Limite, ils nous fallaient plutôt ça pour légitimer notre départ car nous le problème c'était facile pour nous animateurs de faire ce choix, mais c'est plus difficile à expliquer aux adhérents qu'on part dans l'inconnu total. Donc grosso modo c'est vrai qu'après le conflit, ils ont refusé tout compromis possible. Donc voilà en janvier 1996 avec Paris Sud-est on part avec un peu plus de 90% des adhérents. Et on part avec la plupart des adhérents mais il y a des adhérents qu'on a pas réussi à reprendre mais on a eu par contre toute une série d'adhésions nouvelles, des gens qui étaient en désaccord avec la CGT et qui ne voulaient pas adhérer à la CFDT, c'était des ex-adhérents CGT, des vrais militants combatifs mais qu'ils n'avaient jamais adhérer à la CFDT, parce que la CFDT, c'était quand même le symbole de Notat. Donc voilà, le début de 1996, c'est le début d'une autre histoire.

Et après vous avez pris des responsabilités ?

Aussitôt après, donc j'étais depuis 1988 à peu près j'étais dans le bureau du syndicat Paris Sud-est, j'y étais encore en 1995, donc là, à ce moment-là on a fait le choix de faire parce qu'un des syndicats qui était un des plus fournis en tant que responsabilité nationale, c'était le syndicat Paris Sud-est, donc il fallait tenir le syndicat Paris Sud-est, entre nous, entre la bande qu'on était, Christian, moi et tout ça. Certains restent plus au niveau du syndicat, d'autres vont à la fédération construire la fédération, c'est comme ça que Christian et moi, à cette époque on est resté au syndicat, on n'est pas monté à la fédé, au bureau fédéral, pas le bureau fédéral, il y avait un tout petit bureau fédéral de 5-6 personnes, une petite structure, et on passait notre temps dans les tribunaux parce qu'on avait 150-200 procès, on en avait tous les jours. Donc la période 1996 jusqu'octobre 1997, c'était une période de reconnaissance. Il y a des actions un peu radicales pour se montrer, pour dire qu'on existe, des procès..., ce qui marque un peu l'histoire, le petit côté sectaire..., une période tout ça. Avec les élections qu'on a eues en mars 1996, on a fait entre 6 et 7 mais très concentré.

Aux élections du CE ?

Oui au CE. Très concentré sur les régions qu'on avait réussi à construire. On était à cette époque à une dizaine de régions où on commençait à avoir des syndicats SUD, en deux mois on avait réussi en dehors de Paris Sud-est, Paris Saint-Lazare, Paris Est, Metz-Nancy, Clermont Ferrand, de Rouen, on devait en avoir déjà à Lyon, à Saint-Etienne, à Bordeaux, bref on avait une bonne dizaine de syndicats qu'on avait réussi à se présenter et on avait fait environ 6%. Donc deux mois après ça allait quoi, mais c'était quand même très inégale, on devait être moins de 3000 et sachant que Paris Sud-est et Paris Saint-Lazare en faisait plus de la moitié des 3000, donc c'est bien mais c'est pas très bon comme répartition, il fallait quand même que... Donc voilà c'est deux années là, jusqu'à la reconnaissance en octobre 1997, jusqu'au statut, on utilisait principalement nos moyens syndicaux... Donc au courant de cette période, on se débrouillait un peu comme on pouvait avec les moyens électifs qu'on avait. J'ai jamais pris autant de délégations de ma vie, on avait pas de permanents, on avait rien, mais moi ma direction était très cool, elle comprenait qu'il fallait que SUD devait se construire, il n'y avait pas de souci. On avait des gens, c'est très marrant, il y avait des gens de l'entreprise qui nous aimaient bien, ils ne le montraient pas ouvertement mais ils nous aimaient bien et qu'ils nous laissaient faire. Donc voilà, donc octobre 1997 on reconnaît nos statuts, donc là on rentre dans la liste des organisations reconnues. C'était vraiment très sympa, c'était une période très dynamique avec un vrai élan d'engagement militant,

on faisait des réunions le soir, c'était plutôt sympa, pas le côté bureaucratie, l'appareil machin... c'était plutôt sympathique, on savait pourquoi on militait, on s'ennuyait moins avec un centre de débat interne tel qu'on peut avoir aujourd'hui. Et puis ça marchait, on gagnait tous nos procès, les élections ça se passaient plutôt bien, les régions se construisaient de régions en régions, plus d'adhérents, donc voilà. A ce moment-là, il y a le fameux congrès de 1997 à Lyon, c'est 1997 ou 1996, je pense 1997, qui acte officiellement le premier congrès SUD-rail, qui acte la naissance.

C'est en deux parties, c'est ça ?

Une première partie en 1996 et la deuxième en 1997, qui acte la naissance.

C'était un syndicat en formation ?

Oui c'est ça, grosso modo on avait fait une première réunion qui était plutôt en 1996, qui était plutôt une assemblée générale de naissance, on acte la naissance de SUD Rail, une fédération SUD-rail.

C'était SUD Cheminots encore ?

Oui c'est ça.

Et c'est devenu SUD Rail... ?

Oui et c'est devenu SUD Rail à la deuxième partie en 1997. Voilà donc le congrès, la sortie du congrès voilà que dire de plus sur cette période-là. Et moi, je rentre au bureau fédéral, je ne sais jamais si c'est en 1998 ou en 1999, c'est entre deux congrès car on décide de renforcer le bureau fédéral, je m'en souviens plus. D'une part, le petit cercle était vraiment réduit à son plus petit dénominateur commun, je crois qu'ils étaient plus que 4 donc ils disaient de renforcer et c'est à ce moment-là où il y a Didier Marchat, Christian Mahieux et moi, on y rentre, pas Rémi lui c'est au congrès de Bordeaux. Les deux plus anciens ici au bureau fédéral, c'est Christian Mahieux et moi. Et en même temps il y a aussi Didier Marchat, donc on est les trois les plus anciens. Donc ça, ça date de 1998 ou début 1999, je ne me rappelle plus. Voilà, moi j'étais d'emblée de toute façon depuis le début, j'ai été animateur moi, de ce qu'on appelle la Liaison transport commercial, tout ce qui est les gares, les gares côté voyageur, les transports ça c'est les copains qui bossent dans les postes d'aiguillage et tout ça, tous ce que sont les métiers agent commercial, voyageur et fret et tous ce qui est qu'on appelle agent du transporteur, ça vaut 50 000 cheminots. De voyageurs purs on est 15 000, transports 25 000.

Voyageurs, c'est les guichets et tout ça ?

C'est tous ce qui est métier de guichet, accueil...

Donc vous vous occupez en même temps des gens qui travaillent au guichet et ceux qui travaillent aux aiguillages ?

Oui, mais en sachant que ce n'est pas moi... on a une seule liaison, tous ces gens-là travaillent dans les mêmes établissements, ce qu'on appelle établissement d'exploitation, c'est pour ça qu'on a pas divisé les gens. Donc voilà depuis le début moi j'ai animé ça et après j'ai continué au sein du groupe fédéral, avec un autre dossier que je suis depuis le début, qui est le dossier contractuel, l'ensemble du personnel

contractuel. Et plus particulièrement dans la Liaison transport commercial, je m'occupe surtout du côté voyageur. J'ai commencé au niveau national depuis 1992. Voilà, principalement, c'est ces deux dossiers Liaisons transport commercial et contractuel. Voilà donc depuis 1998-1999 je fais ça et je suis donc arrivé au bureau fédéral depuis 1998-1999 confirmé en 2000 à Bordeaux comme membre du bureau fédéral et reconfirmé en 2003. Et je suis donc permanent depuis 2002 parce qu'avant entre 1998-99 et 2002, grosso modo je travaillais, c'est pour ça aussi que je suis passé permanent, je travaillais plus que les week-end donc être permanent du lundi au vendredi, travailler le week-end au bout d'un moment ça fatigue et puis surtout il y a une certaine incohérence, tu es un peu déconnecté du boulot, j'avais du mal à bosser. Nous côté vendeur on peut faire ça, l'agent de conduite lui il a encore plus de mal que nous car pas conduire pendant un mois et demi et se remettre sur une machine, il faut faire un petit peu attention, nous si on fait un billet à la con c'est grave mais c'est pas dramatique. Donc voilà j'ai donc arrêté, c'est facile à se rappeler car j'ai arrêté le 1^{er} mai 2002, le dernier jour que j'ai travaillé c'est le 1^{er} mai 2002 au matin, le fameux 1^{er} mai 2002 où il y avait 500 000 personnes dans la rue l'après-midi à Paris. Donc c'est pour ça que je me souviens de la date où j'ai arrêté. Et je reprends le travail là au mois d'octobre, au mois d'octobre 2005. Je reprend, je vais essayer de reprendre un peu plus par rapport à ce que je travaillais entre 1998 et 2002, je vais essayer au moins de reprendre une journée dans la semaine parce que je ne vais pas arrêté ce que je fais, bon je vais lâcher quelques trucs, pour au moins travailler 3 jours, au moins un jour de semaine et puis le week-end. Quoi dire sur cette période, première élection de 1996, deuxième en 1998, on progresse quand même peu entre les deux, on a progressé environ de 2% car on avait 8.65%, on avait fait 6 et des brouettes à la première et 8.65 à la seconde. Donc on commençait à se poser de questions car on avait deux points d'appuis et à des endroits on avait rien et on continuait à avoir rien donc on commençait à avoir un souci. Et heureusement il nous tombe ce fameux accord 35 heures, l'accord 35 heures en 1999, où là on fusille la CGT et la CFDT avec l'accord 35 heures et on se fait un bon électorat parce qu'en 2000 on se fait 12,73% et la CGT en perd 6 ou 7. Et là arrive, durant cette période on arrive à avoir une vraie couverture électorale sur la France et à faire venir à nous toute une partie de militants CGT, avant les accords 35 heures on n'avait quasiment pas eu aucune adhésion, pas de vrai courant de ex-CGT et tout ça, là à partir de 1999, sur cette base de l'accord 35 heures, le contexte nous avait bien aidé, un truc signé par CFDT et CGT, avec un fond syndical opposé qui était composé de FO, de la FGAAC de la CFTC, de l'UNSA et de nous. On avait une image de vraie oppositionnelle respectable en même temps parce qu'il n'y avait pas que des gauchistes, c'était pas simplement les gauchos de SUD Rail qui étaient contre. Là cette période-là, aux élections de 2000 au soir on était content, en mars 2000. Voilà, le fameux congrès de Bordeaux, qui s'est passé à peu près bien. Quoi dire comme moment..., une grève au piquet en mai 2001, on a dû t'en parler ;

Cap clients ?

Oui.

Mais, j'ai encore dû mal à tout saisir, la gestion par activités et cap clients, c'est la même chose ?

Oui contrairement à ce que certains disent, c'est la même chose. Simplement que le terme cap clients était une notion aboutie de la gestion par activités, alors que la gestion

par activités, elle l'affiche de manière moins ouverte, espèce de cloisonnement, de séparation. Il y a quelques dispositifs qui étaient dans le cap clients, dans le paquet cadeau cap clients, qui ne sont pas encore aujourd'hui dans la gestion par activités par exemple au niveau des chiffres de l'établissement, ils ont mis en place une structure qui revient au même. Cette gestion par activités ou le cap clients, c'est financiarisé tous les deux, tous les services et tous ce qui est interne à l'entreprise par exemple si on a un service qui demande quelque chose à un autre service, alors qu'avant tout ça était dans la même entreprise, on s'en foutait du combien ça coûtait, le fait demander un renseignement d'un service X, et bien maintenant on va lui donner un coût, on financiarise l'ensemble des actes qui peut y avoir entre les services, comme ça on sait exactement ce que coûte tout. On sait combien coûte un train de banlieue qui circule sur une voie de banlieue, on c'est combien il coûte s'il circule sur une voie de TER, y compris, un vendeur n'est plus un vendeur, il est vendeur au titre d'une activité, donc une activité Île de France, une activité Grandes Lignes, ou une activité internationale... On décline, on frique l'ensemble des actes de l'entreprise. Donc c'est fameuses grèves d'avril-mai 2001, la première manifestation de souci interne et de souci externe aussi d'ailleurs parce qu'on a cette grève Cap clients qui n'est même pas de l'initiative de SUD Rail, qui est à l'initiative de la FGAAC, et nous on essaye d'en faire, comme ça part de l'initiative de la FGAAC, forcément ça part déjà dans les dépôts et on essaye d'en faire un mouvement généralisé au moins dans les textes, dans ce qu'on écrit, on dit qu'il ne faut pas que ça soit limité, donc on a à faire à une extension du mouvement, toute catégorie, et la grève part comme ça, donc nous dans cette position-là, position noble, mais par de fait d'une part que c'était partie quand même par les dépôts, parti de la FGAAC et que la mobilisation était beaucoup plus forte dans les dépôts que le reste, au bout de 2-3 jours on s'aperçoit qu'il y a que les dépôts. Au lieu de la gérer après, comme une grève de fait qui était devenue une grève catégorielle, de toute façon on pouvait appeler le monde entier à la grève, il y avait que les agents de conduite qui étaient en grève, au lieu de se dire, voilà, c'est une grève catégorielle, on reste, on se dénie pas, on se déjuge pas dans nos écrits et on en reste à une espèce de grand écart avec la généralisation de la grève et c'est pas très bien vécu en interne. Il y a pleins d'études syndicales qui sont totalement paralysées, qui voient bien que ça marche pas. Donc une espèce de malaise entre le discours officiel qu'on avait au niveau national et le terrain. A la fin de la grève donc un bilan contrasté, parce qu'avec des vraies équipes agents de conduite qui avaient bien tenues la route avec une organisation syndicale globalement qui n'avait pas compris ce qui lui arrivait, ils ont pas voulu accepter que c'était un conflit catégoriel, donc un petit souci interne. Et donc, au bureau fédéral, à l'issue du congrès de Bordeaux entre 2000 et 2003, il y avait plein de personnalités très fortes au bureau fédéral mais avec des fonctionnements un peu différents. C'est là, où les petits ennuis internes ont commencé, ils ont commencé à ce conflit-là. Moi, je faisais partie des gens, moi j'étais ici, je l'avais vraiment très mal vécu, le discours grand écart, on ne veut pas s'avouer une réalité, on raconte autre chose que la réalité. Le côté faire croire qu'on est dans un conflit généralisé et que ce n'est pas le cas, écrire des trucs, espèce de tracts journalistes, c'était un tissu de manipulations.

C'était le journal « salauds de grévistes » ?

Oui, oui c'est ça.

C'était national ?

Oui, mais ça partait d'ici donc moi je le voyais tous les jours. Je le faisais même tous les soirs le truc. Donc...et puis voilà. Une grève quand ça part, c'est compliqué à gérer, il faut la gérer, se reposer tous collectivement en disant « comment on fait », c'est très compliqué parce que entre ceux qui sont complètement dans l'action... Et qui n'ont pas le temps de réfléchir... ceux qui sont à l'écart et qui s'en écartent de plus en plus dans ce cas là..., on voyait bien qu'il y avait une espèce de malaise. Et on est apparu en tout cas médiatiquement sur cette affaire-là, d'une part relativement isolé, on s'est payé vraiment le bazooka presque, ils étaient pas gentils avec nous et puis y compris on se marginalisait vis-à-vis des autres organisations syndicales, on est apparu comme des fous furieux vis-à-vis de la CGT, de la CFDT, de FO et autres plaisirs du genre. C'est pas forcément très bon après comme image, on peut pas prôner indéfiniment, on peut pas dire dans nos textes et régulièrement réaffirmer dans nos textes qu'on est pour l'unité syndicale, machin etc., si on fait tout pour la détruire, au bout d'un moment c'est plus cohérent, donc là quelques petits problèmes mais bon. Petits problèmes mais ça passait encore. Donc tout ça jusqu'en mars 2002, là on s'aperçoit que la poursuite électorale n'est pas inscrite dans le marbre, on passe de 12,73 à 12,74, donc on a échappé au désastre, parce que dans une phase de construction reculée, ça aurait été dramatique. Et je me souviens c'est une anecdote, on est partie de Mouchotte à trois heures du matin le soir des élections générales, on va chercher les résultats des élections vers deux heures du matin et là ils arrivaient pas à définir, on est partie de Mouchotte avec les résultats complets sauf Marseille, et on était à 12,78 un truc comme ça, et grosso modo à un chouya près on passait en dessus, enfin on n'avait pas les résultats de Marseille, mais Marseille on savait, Marseille on savait que ça serait un tout petit peu au-dessous. Et on priait pour que Marseille grosso modo soit pas très au-dessous parce que sinon... Donc-là mars 2002, après le conflit donc de Cap clients, on s'aperçoit de l'image donc qu'on avait... nous avait pas franchement, voilà. Et elle n'a pas favorisé l'ambiance entre nous. Parce que forcément des choses comme ça. Il commence à arriver quelques petits problèmes de démocratie interne, de jeux entre guillemets, d'ego personnel, d'ego de pratique militante ou grosso modo les camarades les plus anciens au bureau fédéral donc les fameux Henri Celié, Francia Dianoux, Daniel Binet, Dominique Malvaud en moins, en gros on ne se comprenait pas. Il commençait à y avoir quelques petits problèmes internes et qui ont d'ailleurs jamais été exprimés en tant que tels. Donc là la crise et je ferai une petite aparté sur la crise, l'élément déclencheur était en octobre 2002, Francis Dianoux a officiellement démissionné du bureau fédéral, voilà, Francis qui était de mon syndicat Paris Sud-est, donc Francis Dianoux qui accuse des membres du bureau fédéral de pratiques bureaucratiques. En plus, c'est 6 ans après le début, on avait, on n'imaginait pas, l'organisation n'avait pas compris, en tout cas qu'on pouvait avoir, enfin qu'on était comme une autre organisation, c'est-à-dire qu'on redevenait comme avant et comme tout le monde, c'était pas forcément le paradis terrestre à l'intérieur, qu'on pouvait avoir des désaccords, qu'il pouvait y avoir des problèmes de pratique entre nous. Donc à partir-là, la période de la crise est ouvert d'octobre 2002 à juin 2003, là il y a eu un bureau fédéral mis sur tutelle de fait, parce qu'on s'insultait du matin au soir, à chaque réunion, c'était une horreur, oui une vraie horreur. Une horreur parce que contrairement en tout cas aux désaccords qu'on avait pu vivre à la CFDT, il y avait une base politique de désaccords. C'était établi quoi, il y avait des textes, il y avait des machins, on pouvait traiter l'autre de droitier, qu'il était à la solde de Notat et autres plaisirs du genre. Mais au moins, il y avait un contenu syndical, alors que là, il n'y avait pas de matérialisation de désaccords, il y avait simplement des pratiques militantes, le

jeu perso, les gens ne disent jamais ce qu'ils font, une pratique solo, ils ne savent pas fonctionner avec d'autres dans une situation où il y a le trouble général, forcément, ça forme des camps. Voilà, à l'issue de ça, il y a eu donc un bureau fédéral mis sous tutelle des syndicats pendant 6 mois, jusqu'à la fin de l'année...

C'est-à-dire ?

C'est-à-dire qu'en fait, comme on s'insultait du matin au soir dans les bureaux fédéraux, on s'est dit ça sert à rien de se pétaït la gueule, on s'est dit qu'il fallait la présence du syndicat, donc on a demandé... Que dire donc de la situation, et bien, le bureau fédéral se réunissait qu'avec la présence d'une petite dizaine de bandes de syndicats. Donc on se réunissait mais qu'en présence d'une dizaine d'autres camarades du syndicat qui jouaient les casques bleus, ouais c'était ça, c'était vraiment ça, c'était une horreur, on s'engueulait, on passait notre temps à régler nos comptes, c'était pas une bonne ambiance, c'était vraiment pas bien. Et ça a duré jusqu'au congrès de juin 2003. Et en juin 2003, il y a eu le congrès qui a entériné le départ des trois en question, Dominique Malvaud, Daniel Binet et Henri Célié.

Mais Henri Célié, il avait déjà posé sa démission ?

Oui, oui, ils ont démissionné avant...

Tous les trois ou seulement Henri Célié ?

Je crois bien que... ils n'avaient pas les mêmes jeux, les mêmes intérêts, forcément... mais Henri officiellement n'a pas démissionné, officiellement, il n'a pas démissionné, il s'est pas présenté au congrès c'est tout. Je crois que les trois officiellement voulaient démissionner, ils participaient plus et puis voilà. Donc, c'était une période très instable, il faut quand même le dire et donc finalement bon voilà... une petite crise, qui peut s'apparenter à une crise de croissance, une crise de confiance entre nous. Et puis surtout une organisation qui fonctionnait, qui sous prétexte de fonctionner au consensus mais en fait il n'y avait plus débat, comme on est tous d'accord, on est tous beau, on est forcément plus intelligent que les autres, on se remet plus jamais en cause, et donc forcément celui qui va le plus vite et qui gueule le plus fort, qui forcément gagne à tous les coups, comme il y a pas de débats, comme il y a pas de pratique de débats, c'est forcément celui-là qui gagne à tous les coups et ça créé forcément des frustrations machins et quand ça pète et bien ça pète. Il n'y a pas d'autres explications rationnelles dans cette affaire. Bon, j'ai vraiment pas d'autre explication car on n'a jamais d'ailleurs depuis pu mettre d'autres vraies explications à cette crise, voilà. Donc là, on arrive à juin 2003, congrès de Paris donc, à cause du conflit sur les retraites finalement ça s'est passé à Paris, un congrès qui se passe sans les camarades en question. Congrès moyen quand même, congrès moyen quand même de fait qu'avec cette crise ce n'était pas génial, donc on était avec un bureau fédéral qui était de mon point de vue, un peu léger, un peu juste et de nombre et de capacité militante. On grossit quand même donc forcément il y a plus de machins, c'est plus compliqué. Voilà, le bureau fédéral un peu juste sur la sortie. Voilà depuis heureusement on a eu le mouvement des retraites, une nouvelle crise à la CFDT et donc la CFDT cheminots qui explose et donc les derniers dinosaures, les derniers oppositionnels CFDT qui nous rejoignent. Donc fin 2003-2004 et qui nous permet en tout cas de faire une réelle progression électorale en mars 2004 où on passe de 12,74 à plus de 15%. Alors bon, il a été écrit et dit, qu'on n'aurait pas progressé beaucoup, je pense qu'on n'aurait pas

progressé beaucoup mais enfin on aurait dû progresser quand même. Mais dans ces 3% d'augmentation, mais disons que la plus grosse partie, plus de 50%, c'est quand même, c'est lié à l'arrivée des groupes CFDT. Donc l'arrivée des équipes CFDT c'était intéressant donc d'une part ça a pas été facile parce qu'en fait il y avait une espèce de, enfin je ne sais pas si c'est une peur ou de rejet, rejet sectaire mais de la part d'un bon nombre de militants SUD-rail sur le thème de tout façon ces camarades-là qui viennent de la CFDT, ils ne sont pas venus en 1996, ils sont pas venus depuis, 2003 c'est un peu tard, de toute façon, ce sont les mêmes qui nous ont marchés sur la gueule pendant 7 ans, on n'en veut pas. C'était ça et on a bataillé comme des malades pour en force que ça passe. En même temps l'avantage qu'on a eu c'est qu'ils sont arrivés dans des endroits où on était très faible, y compris de manière mathématique simplement égoïstement, l'organisation dans son ensemble avait bien compris quand même qu'il y avait un intérêt à les accueillir. Compliqué à les intégrer mais finalement ça se fait et puis voilà et puis ça nous permet on plus de récupérer des camarades au bureau fédéral qui sont Patrick Guillaudat et Patrice Péret. Un de Reims et un autre de Paris-Rive-Gauche. Donc c'est des camarades qui avaient des responsabilités à la CFDT, ils savent ce que c'est une fédé, ils savent faire des dossiers nationaux, voilà. Ça nous donne un peu de souffle parce qu'on tirait un peu la langue, on était pas très bon sur un certain nombre de sujets quand même, parce qu'on pouvait pas s'en occuper, on avait quand même un bureau fédéral assez faible, bon voilà. Voilà donc on en est là aujourd'hui.

Vous pouvez me parler un peu de SUD Nettoyage ?

Oui je trouve qu'on n'est pas très bon, oui SUD Nettoyage et au-delà. On a de fameux statuts qui sont quasi parfaits et qui est de dire qu'on syndique tous les travailleurs du rail et pas seulement les salariés cheminots et on n'arrive pas à le faire. On a moins aujourd'hui en 2005 en pourcentage, moins de syndiqués dans l'organisation hors cheminots, hors salariés SNCF qu'on en avait en 1996. On n'arrive pas, on n'arrive pas à prendre en charge nos équipes dans les filiales qui sont dans le nettoyage, enfin qui sont dans la périphérie, enfin les personnes qui sont dans les gares mais qui ne sont pas cheminots, on a du mal à le faire. C'est comment dire... un axe de progrès. Non en plus ça commence à devenir un peu gênant, on pouvait avoir un peu d'excuses au début quoi, là maintenant en terme de moyen syndicaux on n'en a plus, en terme de construction, de priorité on n'en a plus non plus, on pouvait dire au début qu'on pouvait peut-être prioriser la construction en interne et que s'occuper des copains de SUD Nettoyage qui bossent dans les gares. Maintenant on n'a plus le problème de la priorité et on le fait mal, on ne fait pas assez, et c'est un souci parce que...comme la boîte est de plus en plus... forcément on a procédé par filialisations... Si on fait référence à ce qui se passe chez France Télécom... si France Télécom ce n'était pas préoccupée de toutes les boîtes qui font, de toutes les filiales, ils auraient perdus des plumes, ils s'en sont préoccupés suffisamment tôt pour pas être trop en retard, même s'ils sont un peu en retard aussi... donc par exemple nous..., dès que ça va complètement éclater dès qu'ils vont concéder..., par filialisation, privatisation et tout ça, on a intérêt à s'en préoccuper tout de suite... Sinon on pourra toujours continuer à se construire avec le personnel SNCF mais il n'y aura plus beaucoup de personnel SNCF. Donc voilà, on est pas très bon, il y a du boulot, voilà. Sinon par rapport aux dossiers que je suis par ailleurs, l'équipage du domaine de la fédération, je n'ai pas de mandat à la fédération à SUD, j'anime, je suis des animateurs de Solidaires Paris, de l'union inter positionnel dans le mouvement Solidaires, et on a des UD, comme des UD des autres, union départementale solidaire Paris, et je suis un des animateurs, à la trésorerie de

Solidaires Paris qui regroupe quand même au bas mot 5000 adhérents, évidemment il y a une adhérence SUD PTT, adhérence du SNUI. On a une petite structure qu'on monte. Dans les semaines classiques, mais si elles ne sont jamais classiques, il y a un jour par semaine où je m'occupe de ça, j'ai 4 jours pour SUD-rail et une journée pour Solidaires Paris. Ce mandat-là, je l'ai au nom de mon syndicat, syndicat parisien.

Quel rôle joue l'union syndicale solidaire par rapport à la fédération SUD-rail ?

Le grand principe de Solidaires, du fonctionnement de Solidaires globalement en comparaison d'une autre confédération car on peut s'assimiler à une confédération car le problème de..., c'est un mot tabou confédération. La grande différence c'est que nous on considère en tout cas que les syndicats, que les fédérations et les syndicats d'entreprise ou de métier, ont une totale autonomie. Donc nous on ne veut pas, la structuration interprofessionnelle du syndicalisme ne doit pas contrôler l'expression du syndicalisme professionnelle, en clair, en décodé, la confédération Solidaires n'a pas à dicter, s'il y avait une confédération bien sûr, je résume, la confédération Solidaires n'a pas à dicter la politique de la fédération SUD-rail au rail, de la fédération SUD PTT... On considère une large autonomie, une totale autonomie en tout cas des syndicats et des fédérations de métier ou d'entreprise. C'est la vraie différence. Alors que dans la CGT ou la CFDT, il y a une volonté en tout cas, confédérale, de mettre au pas, de faire en sorte que leur syndicat est tout les syndicats y compris s'expriment de la même manière. Ce que Notat nous avait fait en 1995, c'était bien ça, ça voulait dire qu'entant secrétaire générale de la confédération CFDT, elle ne supporte pas que ces syndicats CFDT de la SNCF s'expriment différemment d'elle, nous on considère que c'est un principe de base. Ça c'est un peu le fonctionnement de Solidaires. L'autre fonctionnement, c'est que normalement, ça fonctionne encore aujourd'hui, c'est de dire que l'organisation interprofessionnelle qui regroupe les différents syndicats et fédérations qui adhèrent à Solidaires, que disons qu'il y a une expression de cette confédération d'union syndicale quand il y a consensus de l'ensemble des organisations qui s'expriment, c'est-à-dire qu'on joue pas à un rapport de force à la con. Même si le SNUI, enfin grosso modo nous on a les syndicats SUD-rail, SUD-PTT, enfin les SUD, je résume, plus d'autres organisations le SNJ, SNUI... Imaginons une situation où on dirait que la SNUI ne souhaite pas s'exprimer sur la défense des sans-papiers, c'est pas un exemple au hasard parce que ça a manqué d'être le cas, si le SNUI, il part, l'union syndicale ne s'exprimera pas sur le sans papiers, mais ça n'empêchera pas les syndicats de l'union eux, si SUD-rail a envie de s'exprimer sur les sans-papiers, mais l'union syndicale, elle le fera pas. C'est l'idée de faire une super structure bureaucratique avec des..., je ne sais pas si tu connais les règles de fonctionnement des structures interprofessionnelles dans les autres confédérations, c'est quelque chose. C'est une machine bureaucratique avec une démocratie véritablement montée de toute pièce, ça a quasiment aucune réalité d'activité parce que le syndicalisme principalement se fait dans les boîtes, il se fait pas de manière interprofessionnelle, évidemment il a des sujets qui sont interprofessionnels comme le mouvement des retraites avec une dynamique interprofessionnelle. Voilà Solidaires, Solidaires aujourd'hui c'est ça. C'est une toute petite, on fait quand même 80 000 adhérents, en comparaison l'UNSA en fait à peu près le double, CFTC un peu plus que l'UNSA, on peut considérer que FO en a 300 000, et CGT et CFDT en font 500 000 chacun. Donc ce n'est pas ridicule mais en même temps voilà, tant qu'on n'est pas connu, on ne parlera pas de nous, ça c'est notre handicap la reconnaissance quand le gouvernement invite les syndicats, il invite tout le monde sauf l'UNSA et Solidaires. On

est réglé au même niveau que l'UNSA. Tous ceux qui existaient en 1966 sont reconnus et comme nous on n'existait pas... De tout façon, c'est un sujet qui se réglera par une décision politique de haut niveau. Il y a deux solutions là-dessus soit on a un gouvernement dit de gauche, enfin de parti politique de gauche qui décide un moment donné de faire rentrer l'UNSA, parce qu'il aurait intérêt de faire entrer l'UNSA et qui seront un peu coincé de pas nous faire rentrer quand même parce que ça paraîtrait quand même scandaleux si on arrive à montrer qu'on a une marge de progression quand même intéressante. Dans ce cas-là ils seraient obligés de nous légaliser tous les deux, soit sinon c'est vrai conflit social, enfin un vrai conflit social où qu'on montre qu'on est incontournable et qu'on s'impose à une table de négociation à la fin du conflit social dans quelques années je risque d'être à la retraite, parce que je ne l'ai pas dit mais dans 6 ans et demi je suis à la retraite. Bah oui, je l'ai pas dit mais j'ai 48 ans.

Annexe n° 9 : Évolution des résultats de SUD-rail aux élections DP de 1996 à 2004 par région

	1996	1998	2000	2002	2004
Paris-Est	2,5%	7,3%	18,4%	16,0%	16,1%
Reims			5,0%	7,0%	16,9%
Metz/Nancy		11,1%	15,9%	16,4%	17,2%
Strasbourg		3,1%	9,4%	10,1%	11,0%
Paris-Nord		1,2%	3,2%	3,0%	7,5%
Amiens		6,1%	6,2%	6,8%	17,0%
Lille		0,8%	7,3%	9,0%	22,0%
Paris St Lazare		27,0%	33,2%	29,5%	27,7%
Rouen		13,5%	17,6%	19,8%	19,8%
Paris Rive Gauche		2,9%	6,8%	6,8%	12,2%
Tours		3,4%	5,6%	5,2%	9,2%
Rennes		2,0%	3,7%	3,7%	2,9%
Nantes		1,6%	3,7%	3,4%	18,1%
Bordeaux		3,7%	10,6%	10,7%	10,8%
Limoges			1,8%	2,9%	3,8%
Toulouse		8,0%	11,6%	13,9%	14,8%
Paris Sud Est		28,6%	32,3%	32,1%	30,9%
Dijon		3,0%	7,6%	8,5%	8,5%
Lyon		8,5%	12,1%	8,4%	15,6%
Clermont Ferrand		16,3%	21,2%	23,2%	26,2%
Chambéry		5,6%	8,6%	7,9%	14,6%
Marseille		2,4%	6,8%	8,7%	12,3%
Montpellier		2,2%	5,6%	6,2%	7,9%
Direction de l'infrastructure			12,2%	29,2%	23,3%
Direction de l'ingénierie			0,0%	0,0%	6,9%
Direction des ressources humaines		8,5%	2,5%	0,0%	4,6%
Direction de l'entreprise		3,1%	4,5%	5,5%	8,7%
Direction Financière		1,9%	2,4%	0,0%	1,0%
Caisses prévoyance et retraite			2,4%	1,7%	11,3%
Direction des achats		4,2%	2,5%	1,3%	1,0%
Personnels sociaux et médicaux			7,5%	8,8%	18,6%*
Direction Grandes Lignes		3,4%	3,5%	4,9%	6,5%
Direction Fret			5,1%	4,5%	3,5%
Direction matériel et Traction		4,3%	5,6%	6,0%	4,6%
SERNAM		2,2%	2,5%	-	-
TOTAL		6,5%	10,7%	11,1%	14,8%

* sans les résultats cadres

Annexe n° 10 : Évolution des résultats de SUD-rail aux élections CE de 1996 à 2004 par région

	1996	1998	2000	2002	2004
Paris-Est		9,3%	19,3%	17,5%	15,9%
Reims			8,9%	8,3%	17,3%
Metz/Nancy	13,1%	13,2%	17,5%	18,0%	17,5%
Strasbourg	3,3%	4,5%	10,4%	10,5%	11,3%
Paris-Nord		4,1%	6,1%	5,6%	9,1%
Amiens		7,4%	7,6%	7,6%	17,7%
Lille		2,3%	9,4%	10,0%	21,4%
Paris St Lazare	28,5%	27,8%	32,2%	29,5%	28,1%
Rouen	16,4%	15,9%	20,3%	21,5%	21,4%
Paris Rive Gauche		6,3%	8,1%	9,0%	12,5%
Tours		7,1%	10,3%	9,3%	11,2%
Rennes		4,7%	6,0%	4,6%	4,4%
Nantes		4,0%	5,3%	5,1%	18,1%
Bordeaux		7,4%	12,8%	12,3%	13,2%
Limoges			5,8%	5,7%	5,3%
Toulouse		10,0%	15,6%	15,0%	15,2%
Paris Sud Est	28,1%	28,8%	32,1%	32,2%	30,3%
Dijon		4,9%	8,8%	10,0%	9,7%
Lyon	11,9%	10,4%	13,9%	11,1%	17,1%
Clermont Ferrand	16,8%	18,1%	22,0%	24,4%	26,8%
Chambéry		9,2%	10,1%	9,6%	15,7%
Marseille		5,1%	10,1%	10,8%	12,8%
Montpellier		5,3%	8,6%	8,1%	9,2%
CE transverses			6,4%	3,4%	7,9%
CE de l'infrastructure		4,8%	10,2%	15,2%	15,4%
CE Clientèles			5,5%	5,2%	5,4%
Dir. des ressources humaines		1,7%	Regroupées dans le CE Transverses en 2000		
Dir. de l'entreprise		5,5%			
Dir. Fret					
Dir. matériel et Traction	4,4%	6,1%	Regroupées dans le CE Clientèles en 2000		
Dir. Grandes Lignes	2,9%	3,0%			
Dir. Equipement et aménagement			Intégrée au CE infrastructure en 2000		
SERNAM	3,0%	4,1%			
TOTAL	5,3%	8,6%	12,7%	12,7%	15,5%

	moins de 5%
	de 5 à 10%
	entre 10 et 15%
	entre 15 et 20%
	entre 20 et 25%
	>25%

Annexe n° 11 : Liste des membres du bureau fédéral de SUD-rail de 1996 à 2005

Bureau fédéral de 1997 à 2000 :

Daniel Binet
Bernard Bouche
Henri Célié
Francis Dianoux
Gérard Faucher
Joëlle Pierre
Serge Savaris
Serge Travaille

Renforcement du bureau le 17 septembre 1998 :

Didier Fontaine
Didier Marchat
Christian Mahieux

Bureau fédéral de 2000 à 2003 :

Rémy Abgrall
Daniel Binet
Gérard Boscher
Henri Célié
Jean-Louis Cornuez
Francis Dianoux
Didier Fontaine
Christian Mahieux
Dominique Malvaud
Didier Marchat
Christian Raynaud
Patrick Robin
Michel Sauvagnat
Serge Savaris
Jean-Pierre Tavernier

Démission en octobre 2002 de : Francis Dianoux

Bureau fédéral de 2003 à 2006 :

Rémy Abgrall
Alain Cambi
Pierre Cheylan
Didier Fontaine
Stéphane Leblanc
Christian Mahieux
Didier Marchat
Patrick Robin
Sylvie Rouquette
Jean-Pierre Tavernier
Roger Zarini

Renforcement du bureau 2004 :

Frédéric Bodin
Patrick Guillaudat
Patrice Perret
Eric Santinelli

Sources de l'étude

Archives de la fédération SUD-rail

Livret « Lyon 14/15 mars 97 – 1^{er} congrès SUD-rail ».

Livret « Bordeaux octobre 2000, 2^{ème} congrès SUD-rail ».

Livret « Toulouse Paris juin 2003, 3^{ème} congrès SUD-rail ».

L'ensemble des notes fédérales hebdomadaires, de 1996 à 2005, éditées par la fédération pour les syndicats.

L'ensemble des numéros du *Fer peinar*, qui se renomme très vite SUD-rail en 1997. Hebdomadaire édité par la fédération à destination des adhérents et militants.

L'ensemble des résultats officiels publiés par la SNCF des élections CE et DP de 1996, 1998, 2000, 2002 et 2004.

L'ensemble des rapports des conseils fédéraux de 1996 à 2005.

L'intégralité des publications *Infos fédé* destinées aux militants à partir de 2003.

L'ensemble des numéros de *SUD-rail International*

Bibliographie

Andolfatto Dominique, *Les syndicats en France*, Paris, La documentation française, 2004.

Bevort Antoine, « Compter les syndiqués, méthodes et résultats. La CGT et la CFDT : 1945-1990 », *Travail et Emploi*, n°62, 1995, p. 40-58.

Chevandier Christian, *Cheminots en lutte ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002.

Crettiez Xavier et Sommier Isabelle (sous la dir. de), *La France rebelle*, Paris, Michalon, 2002

Denis Jean-Michel, *Le groupe des dix, un modèle syndical alternatif ?*, Paris, La documentation française, 2001

Grassart Pascal et Recoura Christophe, *Cheminots en lutte*, Paris, L'Harmattan, CFDT-Cheminots, 1996.

Vargaftig Génia, « *Recomposition syndicale* » à la SNCF ? *Création d'un nouveau syndicat issu de la CFDT : SUD-rail à Paris-Saint-Lazare*, mémoire de DEA de science politique, sous la direction de Jacques Lagroye, université de Paris I, 1997.

Entretiens

Rémy Abgrall, secrétaire fédéral chargé de l'organisation depuis 2003

Pierre Cheylan, secrétaire fédéral, trésorier depuis 2003

Didier Fontaine, secrétaire fédéral depuis 1998

Jean-Marc Fontaine, permanent « technique » depuis 2003

Christian Mahieux, secrétaire fédéral, chargé, notamment, de l'international depuis 1998

Sylvie Rouquette, secrétaire fédéral, trésorière depuis 2003