

Grève des cheminots de 1995



Du 24 novembre au 16 décembre 1995, Les cheminots se sont mobilisés pour une grève historique de vingt-quatre jours qui reste gravée dans la mémoire collective.

Sur le plan politique, Jacques Chirac a été élu Président de la République en mai 1995 sur le thème de la « fracture sociale », cherchant ainsi à faire écho au pessimisme ambiant alimenté par la situation économique et sociale. La conflictualité sociale est déjà bien présente. De nombreux conflits ont déjà éclaté dans l'industrie et, au printemps, les étudiants ont manifesté en nombre pour avoir les moyens de leurs études.

À la SNCF, les cheminots étaient déjà préparés et organisés pour la confrontation. Depuis de nombreuses années, ils subissent, et les usagers avec eux, les effets d'une remise en cause systématique de leur mission de service public par un État défaillant qui privilégie « le tout TGV ». Durant toute l'année 1995, grâce à une démarche unitaire portée par la Fédération CGT des cheminots, les personnels de toutes catégories ont multiplié les initiatives : manifestations, pétition nationale, rencontre des élus locaux, travail en commun avec les associations d'usagers, les maires... Bien que la direction SNCF et les services de l'État n'aient pas bougé pendant de longs mois, ces actions ont cependant été déterminantes pour la suite afin que la compréhension des enjeux soit plus largement partagée.

Le 27 octobre 1992, les cheminots d'Europe refusent de voir le démantèlement du transport ferroviaire s'organiser au travers de la directive 91/440.



Vingt-six centrales syndicales de quatorze pays européens plus la Suisse appellent alors à la mobilisation et à des actions multiformes au niveau de chaque pays. En France, l'appel est relayé unitairement par les sept fédérations syndicales.

Peu après doivent s'ouvrir les discussions pour le futur contrat de plan entre l'État et la SNCF, avec de lourdes menaces sur le devenir du service public. La Fédération appelle à un débat national sur l'avenir de la SNCF et du service public ferroviaire lors du 36^e Congrès fédéral (du 15 au 19 avril 1993).

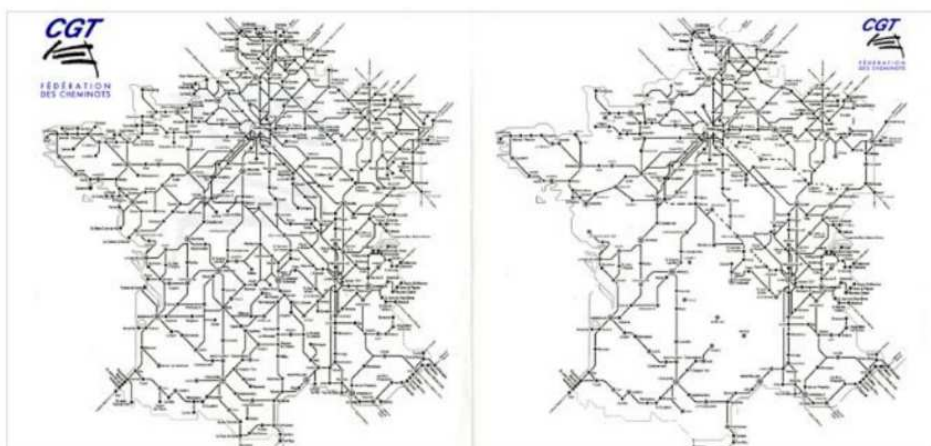
Un an après, au printemps 1994, « Les assises du rail » voient le jour. Le premier objectif est de rassembler les cheminots vers un combat convergent, dans lequel leur présence sera décisive. Le deuxième est d'interpeller tous ceux qui ont des intérêts dans le développement d'un service public ferroviaire autour de la société nationale qu'est la SNCF. Il appartient à la collectivité de se réappropriier la SNCF pour en faire un véritable outil d'une autre politique des transports. Les assises du rail permettent de faire l'inventaire des carences et des dysfonctionnements de l'entreprise de transport.

Le début de l'année 1994 est marqué par les mobilisations interprofessionnelles en réaction au Contrat d'Insertion Professionnelle (CIP) instauré par le gouvernement Balladur. Il s'agit d'un contrat de travail spécifique aux moins de 26 ans rémunéré à 80% du SMIC (SMIC Jeune). Sous la pression de la jeunesse mobilisée (manifestations du 12 mars), les décrets d'application signés les 23 et 24 février sont retirés le 30 mars et l'article concerné dans la loi quinquennale pour l'emploi est définitivement abrogé le 8 août 1994.

En 1995, l'élaboration du budget 1996 de la SNCF plante le décor : pas de hausse des salaires, diminution des effectifs et un cap mis sur l'ouverture à la concurrence et plus de flexibilité.

En février 1995, sous l'impulsion de la Fédération CGT, une pétition commune (sauf CGC) « La SNCF appartient à la Nation » est lancée avec un objectif de 100 000 signatures. Le 31 mai 50 000 cheminots actifs et retraités en manifestation à Paris déposent les 116 224 signatures de la pétition.

Le 5 octobre 1995, la Fédération donne une conférence de presse lors de laquelle elle publie la carte prévisible du réseau ferroviaire selon l'hypothèse la moins pessimiste du contrat de plan, à savoir la fermeture de 6 000 kilomètres de lignes. Le 10 octobre, les cheminots se



Cartes du réseau présentées lors de la conférence de presse du 5 octobre 1995, dont le retentissement médiatique fut très important. A droite la carte est amputée de 6000 km de lignes

mobilisent massivement dans le cadre d'une journée unitaire d'actions de grève dans la fonction publique et les services publics, contre le gel des salaires.



Le 14 novembre, la Fédération appelle les cheminots à se mettre en grève lors d'une journée d'action nationale interprofessionnelle contre le plan Juppé.

Le 16 novembre 1995, le Conseil national de la Fédération lance un appel à la grève unitaire pour le 24 novembre.

Le 17 novembre, une rencontre des sept fédérations conclut à la nécessité de riposter par la grève contre le plan Juppé et le contrat de plan. **La grève débute le 23 novembre à 20 heures.** Pendant trois semaines, les assemblées générales la reconduisent, de 24 heures en 24 heures.

Le taux de grévistes (source SNCF) est de 70% à 80 % chez les ouvriers et employés, 60 % chez les maîtrises et plus de 30 % chez les cadres. **Aucun train ne circule sur le réseau.** 60 % des Français soutiennent la grève. Six grandes manifestations interprofessionnelles viennent ponctuer les trois semaines.

Le 14 décembre 1995, c'est pratiquement sous la dictée que le ministre des Transports adresse aux fédérations professionnelles les garanties attendues : « gel et remise à plat du contrat de plan sur le devenir de la SNCF, arrêt des restructurations ou filialisation en cours, maintien de tous les dispositifs statutaires



des cheminots dans les domaines de la retraite et de protection sociale ».

Les assemblées générales de cheminots décident alors de faire évoluer leur forme d'engagement : « on part ensemble, on arrête ensemble ». Toutes les revendications professionnelles sont satisfaites, mais le plan Juppé demeure. Faire plier le gouvernement sur l'avenir de la Sécurité sociale en déléguant à quelques secteurs clés comme les transports la continuité de la grève était une vision réductrice des conditions qu'il aurait fallu réunir pour l'emporter totalement.

Puissante, massive et large, l'action a mobilisé la plupart des transports terrestres de service public, mais aussi les postiers, une partie de la fonction publique, l'énergie, les enseignants, les étudiants et, à certains moments, des salariés du secteur privé.

Les cadres, ainsi que les maîtrises, ont contribué comme jamais. Leur engagement dans tout ce mouvement sous diverses formes, la grève n'ayant pas été exclusive, a surpris, eu égard aux pressions exercées à leur encontre.



La Fédération CGT des cheminots ressortira de cette lutte renforcée de plus de 2 000 adhérents. La direction, très discréditée, sera grandement affaiblie.

Sur le plan politique, le Président Chirac annoncera la dissolution de l'Assemblée nationale le 21 avril 1997. Les élections législatives des 25 mai et 1^{er} juin 1997 donneront la majorité aux députés de gauche, ouvrant une nouvelle période de cohabitation qui demeurera jusqu'à l'élection présidentielle de 2002.



Analyse

La grève a été possible après une longue traversée du désert. Après la déception, la colère, l'amertume, c'est le refus qui l'a emporté. Une grève peut être victorieuse. Aucun gouvernement, aussi arrogant et intransigeant soit-il, ne peut garder intact ses projets si les salariés décident qu'il doit en être autrement.

La pratique démocratique est incontournable. Elle n'est cependant pas spontanée et nécessite des syndicats forts pour la faire vivre.

Cette démarche a pris d'autant plus de force au fur et à mesure que la CGT se renforçait et élargissait son influence électorale. Elle y a gagné en lucidité, en maturité, en compréhension sur les enjeux en cause, en détermination et en cohésion.

Ce combat nous rappelle également notre rôle, ce pour quoi nous luttons : chercher à regagner des droits pour les salariés, une implantation syndicale plus large dans toutes les branches professionnelles, le renforcement des convergences avec les sans-emploi, les exclus...