



TOUS ENSEMBLE, TOUS ENSEMBLE !

Retour sur la grève de novembre-décembre 1995

à la SNCF à Nantes

Eric Thouzeau

© 2025 Eric Thouzeau

Crédits photos

Couverture : archive personnelle

P. 7-9-10-11-12-13-14-15-16-17-19-21-24 : Centre d'histoire du travail, fonds CGT cheminots

Crédit typographique

Le caractère Faune utilisé dans ce document a été créé par Alice Savoie dans le cadre d'une commande du Centre national des arts plastiques en partenariat avec le Groupe Imprimerie Nationale

Maquette : Frédéric Lutaud-Séraphin

Table des matières

Introduction.....	5
Le contexte.....	6
Remous et crise dans la CFDT.....	6
Les prémisses du conflit à la SNCF.....	8
Chronologie du conflit chez les cheminots nantais.....	8
1^{ère} semaine : l'engagement dans la lutte.....	9
Le vendredi 24 novembre.....	9
Lundi 27 novembre.....	9
Mardi 28 novembre.....	10
Mercredi 29 novembre.....	10
Jeudi 30 novembre.....	11
Vendredi 1 ^{er} décembre.....	11
Dimanche 3 décembre.....	11
2^{ème} semaine : détermination et doutes.....	11
Lundi 4 décembre.....	12
Mardi 5 décembre.....	12
Mercredi 6 décembre.....	13
Jeudi 7 décembre.....	13
Vendredi 8 décembre.....	14
Samedi 9 décembre.....	14
Dimanche 10 décembre.....	15
3^{ème} semaine : la fierté d'avoir gagné.....	15
Lundi 11 décembre.....	15
Mardi 12 décembre.....	16
Mercredi 13 décembre.....	17
Jeudi 14 décembre.....	17
Vendredi 15 décembre.....	17
Samedi 16 décembre.....	18
4^{ème} semaine : la fin de la grève.....	18
Lundi 18 décembre.....	18
Mardi 19 décembre.....	18
Mercredi 20 décembre.....	18
Caractéristiques et enseignements du conflit.....	19
Luttes de la jeunesse scolarisée et luttes syndicales.....	19
Démocratie et renouveau des pratiques syndicales.....	19
Un syndicalisme en phase avec son époque.....	19
Un mouvement immensément populaire.....	20
La force d'une grève, c'est l'arrêt de la production.....	20
La force d'une grève, c'est la mise en mouvement massive de milliers de salariés.....	20
La force d'une grève, c'est l'unité.....	20
Les libéraux et les conservateurs ont eux-aussi tiré le bilan de 95 : il leur faut casser l'entreprise publique.....	21
Le développement du transport ferroviaire régional boosté par le conflit de 95.....	21
Conclusion.....	22

Glossaire

CGT : Confédération générale du travail

CFDT : Confédération française démocratique du travail

FO : Force ouvrière (plus exactement CGT-FO, nom officiel de FO, née d'une scission de la CGT en 1947)

FMC : Fédération maîtrise et cadre SNCF (né du refus de la scission de 1947) devenue ensuite l'UNSA ferroviaire

FGAAC : Fédération générale autonome des agents de conduite (qui, suite à la réforme des critères de représentativité syndicale de 2008, passera une alliance avec la CFDT pour éviter à ces deux syndicats de ne pas atteindre les 10 % aux élections professionnelles SNCF).

CFTC : Confédération française des travailleurs chrétiens

Nombre de cheminotes et cheminots (chiffres de 1994) et représentativité syndicale

Aux élections professionnelles de 1994, la Région SNCF (un territoire à peu près équivalent à celui des Pays de la Loire) comptait 6000 cheminotes et cheminots. La CGT arrivait largement en tête avec 48 % des suffrages (élection CE, avec une participation de 88 %), la CFDT représentait une vraie force avec 32 %. Les autres syndicats ne dépassaient pas les 4 %, sauf la FMC du fait de son poids chez les cadres.

Dans le collège exécution (4 200 cheminots), la CGT obtenait 55 % des voix, la CFDT 33 %.

Dans le collège maîtrise (un peu moins de 1 300 cheminots), la CGT représentait 31 % de ce collège et la CFDT 33 %.

Chez les cadres (au nombre de 480), la CGT recueillait 13 % des voix, la CFDT 22 % et la FMC 53 %.

Introduction

Novembre-décembre 95. Il y a bientôt trente ans, le pays se mobilisait largement aux cris de « Tous ensemble, tous ensemble »¹. Cela a donné lieu au plus grand mouvement de grèves et de manifestations depuis 1968. Le plan Juppé, mais aussi le contrat de plan État-SNCF ont été les deux ingrédients d'une des dernières grèves d'ampleur nationale à avoir fait reculer (au moins partiellement) un gouvernement en France.

Cheminot nantais, j'ai participé activement à la grève (qui a duré 3 semaines) ainsi qu'aux grandes manifestations interprofessionnelles de la même période. Cela reste un moment inoubliable de mon militantisme syndical dans cette grande entreprise publique, la SNCF, un moment riche d'enseignements sur les éléments constitutifs d'un mouvement social et sur les points d'appui qui permettent de gagner.

30 ans plus tard, j'ai voulu retracer et partager quelques aspects de ces semaines particulièrement denses. Je fais ce récit à la première personne tout en sachant que chacun des participants s'est engagé avec intensité. Pour chacune et chacun, quel que soit son degré d'implication, la palette des émotions et des positionnements a été grande. Pour en rendre compte il faudrait aller au-delà de ce document. Le « je » est donc forcément limitatif alors qu'il s'agit avant tout d'une aventure collective. « Tous ensemble » n'était pas qu'un slogan, mais une réalité vécue chaque matin dans les réunions syndicales de préparation de la journée, dans les intersyndicales ou dans les assemblées générales et dans les manifestations.

Au-delà de mes propres souvenirs et de mes propres archives, j'ai reconstitué la chronologie de ce conflit social majeur, à partir de la presse locale (*Ouest-France* et *Presse-Océan*), des archives syndicales (essentiellement CGT) déposées au Centre d'Histoire du Travail de Nantes : tracts, documents de la SNCF et les notes manuscrites (pas toujours lisibles, mais bien utiles) prises jour après jour par l'ami Carlos Fernandez, ami aujourd'hui mais concurrent en 95. Carlos, un des animateurs à cette époque de la CGT, était alors chargé de me « marquer à la culotte » (comme il me le dit lui-même aujourd'hui) alors que j'étais un des animateurs de la CFDT des cheminots nantais (CFDT que j'ai quittée en 2003 pour rejoindre la CGT avec l'ensemble du Bureau national de la CFDT cheminots, dont j'ai été membre de 1997 à 2003)². Ses notes m'ont replongé dans l'ambiance des intersyndicales (une ou deux par jour, même le dimanche), où malgré parfois des désaccords, la volonté unitaire l'a toujours emporté.

Mais comme un mouvement social ne naît jamais de rien, penchons-nous au préalable sur quelques éléments du contexte.

Toutes les citations sont extraites d'articles de presse, de tracts syndicaux ou de documents SNCF. Les chiffres de manifestants que je reprends le plus souvent sont ceux de la presse, en général quasi identiques d'un journal à l'autre, et le plus souvent très proches de ceux annoncés par les syndicats.

1. Slogan phare des grévistes en 1995, qui était à l'origine scandé par les supporters de matchs de football.

2. Sur la scission de 2003, lire « Syndicalistes ! De la CFDT à la CGT » éditions Syllepse (2008). En 2003, les cheminots CFDT étaient environ 10 000. 70 % des adhérentes et adhérents l'ont quitté après les grèves de 2003 (contre la réforme des retraites de François Fillon) une grande partie pour rejoindre la CGT, d'autres militants ont adhéré à Sud-Rail.

Le contexte

Le patronat français n'a jamais réellement accepté la création d'une Sécurité sociale basée sur des cotisations (salariales et patronales), et sa gestion par les représentants des salariés. Depuis les ordonnances gaullistes de 1967, toutes les droites ont cherché à remettre en cause ce que les syndicalistes appellent des conquises, et ont cherché à étatiser la Sécurité sociale. Le plan Juppé a accéléré ce mouvement, en affaiblissant encore le rôle des syndicats dans la gestion de la Sécu. Ce premier ministre a cru pouvoir en profiter pour supprimer les régimes spéciaux, notamment celui des cheminots qui remonte à une loi de 1909³.

Les enjeux du ferroviaire, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, imposaient de fidéliser une main d'œuvre qualifiée et l'empêcher de partir à la concurrence : pour tenir et garder jusqu'à la fin de leur carrière les agents qu'elles ont formés, les compagnies créent un système spécifique de retraite. Il s'agissait aussi de tenir compte de conditions de travail particulières (entreprise avec une activité 365 jours par an, nuits, horaires décalés, aléas du climat et intempéries...). On peut noter que la SNCF a maintenant du mal à recruter du personnel : la suppression du statut de cheminots que la contre-réforme de 2018 a imposée pour les nouveaux embauchés rend les métiers de cheminots beaucoup moins attractifs. De plus, une gestion généralisée par activités depuis une vingtaine d'années consacre un éclatement croissant de la SNCF. Les cheminots, qu'ils soient encore agents du cadre permanent (sous statut) ou contractuels, « *sont de plus en plus nombreux à accomplir des tâches fragmentées et cloisonnées* »⁴.

Mais revenons à 1995. Jacques Chirac vient d'être élu (en mai) en menant une campagne sur la réduction de la « fracture sociale » (slogan mis en avant pour damer le pion à son concurrent Edouard Balladur). Patatras, il explique aux Français le 26 octobre suivant qu'il doit renoncer à son programme, ayant « *sous-estimé l'ampleur des déficits* ». Il annonce vouloir réduire ces déficits « *pour qualifier la France pour la monnaie unique européenne* ». C'est dans ce contexte que le plan Juppé est présenté le 15 novembre à l'Assemblée nationale pour réduire le soi-disant « déficit » de la Sécurité sociale. Applaudi par une majorité de députés, ce plan est très vite rejeté dans l'opinion publique.

Parallèlement, l'État préparait un nouveau contrat de plan État-SNCF. Là aussi, la priorité mise en avant est de réduire le déficit de l'entreprise publique de chemins de fer (dû notamment aux investissements dans les lignes nouvelles depuis les années 70-80). Dans une note destinée au comité de pilotage chargé d'arrêter les orientations du

troisième contrat de plan, 5 scénarios sont présentés ; la plupart auraient entraîné un affaiblissement considérable du réseau ferré, de sa notion de service public et de son potentiel humain.

Dès le mois d'octobre, dans un autre secteur de la population, l'agitation commence dans de nombreuses facultés. Nantes n'est pas à l'écart de ce mouvement étudiant qui perdurera jusqu'à la fin de l'année 95. Le 21 novembre 95, trois jours avant le début de la grève à la SNCF, 5 000 étudiants et lycéens défilent à Nantes dans le cadre d'une journée nationale d'action. Souvenons-nous qu'en 1994, le mouvement de la jeunesse (avec d'imposantes manifestations à Nantes notamment) avait eu la peau du Contrat d'insertion professionnelle (CIP) voulu par le gouvernement Balladur. Le CIP était un contrat prévu pour les moins de 26 ans, mais rémunéré à 80 % du SMIC. En 1995, cette fois c'est surtout le manque de moyens pour les facs qui est dénoncé.

Le gel des salaires dans la fonction publique est également source de mécontentement et 7 fédérations de fonctionnaires ont appelé à une journée de grève le 10 octobre. On dénombre alors 14 000 manifestants à Nantes, 4 000 à Saint-Nazaire.

Enfin à la SNCF, l'année 95 est une année sans accord salarial : le gouvernement ayant imposé un gel des salaires dans la fonction publique, la Direction de la SNCF décide de ne pas faire de réelles propositions.

Remous et crise dans la CFDT

On ne peut pas aborder le contexte du conflit de novembre-décembre sans faire le point sur une de ses caractéristiques, l'éclatement au grand jour de la crise de la CFDT, qui murissait depuis plusieurs années.

En 1964 lors d'un congrès de la CFTC, une très forte majorité des congressistes (90 %) décide de « déconfectionnaliser » leur syndicat, c'est-à-dire d'abandonner toute référence chrétienne et de devenir ainsi la CFDT (une petite minorité continuera en tant que CFTC). C'est le produit d'une évolution à gauche de nombre de catholiques dans les années 60, et de leur rupture avec le conservatisme. Un pacte d'unité d'action CGT-CFDT est même signé en 1966, ce qui est un des éléments qui ont permis la grève générale de mai-juin 1968. La CFDT se réfère alors au socialisme démocratique puis à l'autogestion, mais aussi à la planification démocratique mise particulièrement en avant dans les Pays de la Loire par Gilbert Declercq (1919-2004). Ce dernier avait été un des animateurs de la grève des métallos de Nantes et Saint Nazaire en 1955

3. Le plan Juppé prévoyait outre l'allongement de la durée de cotisations de 37,5 années à 40 années pour la fonction publique, l'accroissement des tarifs d'accès à l'hôpital, une restriction sur les médicaments remboursables, un blocage et une imposition des allocations familiales versées aux familles, une augmentation des cotisations maladie pour les retraités et les chômeurs, la création de la CRDS, et le renforcement du pouvoir des acteurs administratifs et politiques dans les caisses au détriment des syndicats.

4. <https://revue-progressistes.org/2023/01/06/une-entreprise-publique-et-une-corporation-en-mutation-georges-ribeill/>



en compagnie de Georges Prampart (1928-2013) et Roger Rousselot (1925-2016) de la CGT, mais aussi d'Alexandre Hébert (1921-2010) de FO. A la fin des années 60 et au début des années 70, les banderoles intersyndicales d'entreprise étaient légion. On ne manifestait pas par organisation syndicale comme aujourd'hui, mais le plus souvent par entreprise derrière des banderoles unitaires. La CFDT des années 60-70, c'est aussi le soutien aux luttes des immigrés, et la participation aux luttes anti-nucléaires. C'est un syndicat qui attire alors de nombreux jeunes salariés combattifs.

Cette évolution amenait nombre d'entre nous à imaginer possible une unification syndicale CGT-CFDT, pour aller vers une grande centrale syndicale unitaire, telle la Centrale unique des travailleurs du Brésil (CUT), de laquelle est née le Parti des travailleurs (PT) de Lula. Malheureusement, à compter de mon embauche à la SNCF (Janvier 1975), le jeune syndicaliste que je suis n'a connu qu'une régression dans les évolutions de la CFDT. Dès la moitié des années 70, et pendant une vingtaine d'années, la direction de la CFDT a engagé un « recentrage » sous la houlette d'Edmond Maire (secrétaire général de 1971 à 1988), une évolution achevée sous la férule de Nicole Notat (secrétaire générale de 1992 à 2002). Ce changement d'orientation syndicale est présenté comme un besoin d'être moins dépendant des partis politiques. La rupture du Programme commun (1978), le lien toujours étroit entre la direction de la CGT et celle du PCF sont

autant d'arguments pour insister sur le besoin d'une action syndicale non dépendante des seules perspectives politiques. Mais petit à petit, ce qui a pris le pas, c'est une orientation qui consistait à ne revendiquer que ce qui est jugé atteignable immédiatement. La CFDT préfère privilégier avant tout la négociation, sans nécessairement s'appuyer sur le rapport de forces de la grève. C'est aussi l'idéologie du soi-disant « gagnant-gagnant ». Il n'y aurait plus vraiment de lutte des classes, puisque le salariat et le patronat peuvent trouver des accords où ils seraient tous les deux gagnants. Plus de lutte Capital-Travail qui a pourtant été un des fondements du mouvement ouvrier syndical et même politique (la social-démocratie des origines). Disparaît ainsi l'objectif pour la classe des salariés d'engranger des acquis au détriment du Capital, dans une lutte pour rééquilibrer le partage des profits. Pauvre Gilbert Declercq, lui qui dans les années 60 s'inspirait de textes des communistes italiens⁵. Et qui, à la fin de sa vie, s'inquiétait (à raison) des évolutions de son syndicat.⁶

Le « recentrage » de la CFDT n'a pas été sans débats internes et sans crises. Celle de 1995 en est un exemple. D'autant que l'orientation confédérale avait été mise en minorité lors du congrès confédéral de Montpellier en mars 1995. Nous avons été à deux doigts de renverser le cours de la CFDT à ce moment-là. Une majorité a refusé d'approuver le bilan d'activité de l'équipe Notat (quitus). C'est un très fort désaveu pour Nicole Notat. Si la CFDT des Pays de la Loire avait été motrice dans l'évolution po-

5. <http://erichouzeau.eu/wp-content/uploads/2014/11/Quand-Gilbert-Declercq-citait-les-communistes-italiens.pdf>

6. En juin 1996, une Assemblée générale de « Tous ensemble » a réuni à Clermont-Ferrand 800 militantes et militants opposants à l'orientation confédérale CFDT. Gilbert Declercq m'a demandé d'y saluer les camarades présents.

sitive de la CFDT dans les années 60-70, ce ne fut pas le cas à ce congrès. Son secrétaire général régional a alors privilégié la défense de l'appareil. Cela a donné lieu à des débats vifs, et en novembre-décembre de cette année 1995 la crise est apparue au cours même des grèves. Pour la première fois, la confédération CFDT se désolidarise d'un puissant mouvement social au grand dam de nombreuses équipes syndicales engagées dans l'action.

On doit tout de même ajouter que les hésitations de certains cédétistes par rapport au plan Juppé sont aussi dues au bilan de la gestion de la Sécu qui était à l'époque tenue par FO en alliance avec le patronat. FO a toujours fustigé la CFDT, traitée par elle, notamment en Loire-Atlantique, d'agent du Vatican (!). Sous l'impulsion de Marc Blondel (secrétaire général de FO de 1989 à 2004), une orientation plus revendicative de FO l'a amenée à une alliance avec la CGT contre le plan Juppé. Les militants CFDT formés aux conflits avec FO ont eu un peu de mal avec cette modification du paysage syndical symbolisé par la participation côte à côte le 28 novembre 1995, pour la première fois depuis la scission de 1947, des deux secrétaires généraux de la CGT et de la CGT-FO : Louis Viannet (secrétaire général de la CGT de 1992 à 1999) et Marc Blondel.

Cette hostilité entre CFDT et FO peut permettre, en partie, de comprendre les prises de position de la CFDT de Loire-Atlantique durant les grèves de 1995. Jean-Pierre Chéné (1951-2017) est alors le premier secrétaire général de l'Union départementale qui ne soit pas issu de l'Action catholique ouvrière (ACO). Il est très remonté contre les pratiques syndicales de FO. Dans ce contexte, il a choisi d'adopter une position de sauvegarde de l'appareil CFDT, tout en mettant en avant autant que possible ses critiques sur ce qu'il appelle les « points négatifs » du plan Juppé. Exercice d'équilibrisme qui amène la CFDT 44 à participer à de nombreuses manifestations interprofessionnelles de la fin 1995 sur ses propres bases, ce qui n'est pas sans créer des tensions importantes avec tous les autres syndicats, y compris sur le terrain. Si la CFDT 44 n'a jamais vraiment désavoué les équipes syndicales engagées dans l'action unitaire, elle ne peut empêcher une prise de distance de nombreux cédétistes critiques, dont j'étais, qui ont créé l'année suivante en 1996 une antenne locale de l'opposition nationale CFDT constituée sous l'étiquette « Tous Ensemble ».

Au plan national, et c'est important pour comprendre les particularités du conflit à la SNCF, les cheminots CFDT sont alors animés par des opposants à Nicole Notat. Cette CFDT cheminote combative était surtout le produit des évolutions positives de la CFDT des années 60-70, la CFDT d'avant « recentrage ». Une partie de ces oppositionnels avaient fait leurs premières armes au sein de formations d'extrême-gauche, comme la LCR ou l'UTCL (libertaire), voire d'une des ailes gauches du PS (comme le CERES). Mais pas tous, loin de là !

Les prémisses du conflit à la SNCF

Le 17 octobre, les cheminots CGT, CFDT, FO, CFTC et FGAAC appellent à une grève le 25 octobre « contre le plan Juppé et le contrat de plan ». Tous les syndicats, dans les jours qui suivent, réitèrent leur appel à tout faire pour mettre en échec la signature du prochain contrat de plan. Le 25, se réunit un Conseil d'administration, avec à son ordre du jour la modification du cahier des charges de la SNCF. Pour la direction, il s'agit d'une simple adaptation à une directive européenne de 1991 ; pour les syndicats, c'est ouvrir grand la porte à la possibilité de confier à des entreprises privées le transport ferroviaire, et donc une remise en cause sévère du service public. Cette deuxième grève en quinze jours (après celle du 10 octobre contre le gel des salaires) témoigne du climat tendu qui entoure la discussion sur le troisième contrat de plan avec l'État, c'est-à-dire la formulation des engagements réciproques de la SNCF et de l'État dans les cinq ans à venir. « *L'État actionnaire unique nous a fait construire le réseau TGV sans moyens financiers. Résultat : une dette de 175 milliards de Francs* » peut-on lire dans un tract intersyndical. En contrepartie d'un allègement par l'État de la dette de la SNCF, celui-ci demande des « efforts ». « *Dans le cadre de l'élaboration de ce schéma du réseau ferroviaire, la situation des lignes les moins fréquentées fera l'objet, au cours du 1^{er} trimestre 1990, d'un examen spécifique, objectif et serein, afin de voir si le mode ferroviaire est le plus à même d'offrir le meilleur service dans les conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité* ». Il est clair que la suppression de plusieurs milliers de kilomètres d'ici l'an 2000 est envisagée. Mais aussi des transferts possibles vers la route et le transfert aux « régions de Province »⁷ dans le cadre de contrats signés avec les Conseils régionaux.

Chronologie du conflit chez les cheminots nantais

Le lundi 20 novembre, les 7 fédérations nationales de cheminots (CGT, CFDT, FO, CFTC, FMC, CGC, FGAAC) appellent à une grève le vendredi 24 novembre « pour mettre en échec la signature du prochain contrat de plan ». La CFDT des cheminots, clairement oppositionnelle à Nicole Notat, décide d'appeler à la grève à partir du 24 novembre. Dès le 18 octobre, elle propose de dépasser les grèves de 24h traditionnelles pour organiser une grève générale nationale, inter catégorielle, reconductible en assemblée générale. La CFDT dépose en ce sens un préavis de grève illimité. Par tract, l'Union professionnelle régionale (UPR) des cheminots CFDT reprend cet appel à la grève générale à partir du 24 novembre « pour la défense du service public et l'emploi ». La CGT avance le « rejet du plan Juppé » et appelle à la grève pour la journée du 24 novembre ainsi qu'à l'organisation d'assemblées générales pour décider des suites du mouvement revendicatif. Le 24 novembre

7. « Régions de Province » terme utilisé dans un document préparatoire au contrat de plan

est également décidée une journée d'action chez les fonctionnaires (sans FO) et une journée interprofessionnelle à l'appel de la CGT. A Nantes, l'Université ferme sur décision de son conseil d'administration.

1^{ère} SEMAINE : L'ENGAGEMENT DANS LA LUTTE

Cette première semaine de grève a installé un très grand rapport de force par une grève majoritaire, qui a rapidement permis l'arrêt de toute circulation ferroviaire.

Le vendredi 24 novembre

À Nantes environ 1000 cheminots se rassemblent gare Nord avant de rejoindre à 10h la manifestation interpro-

Lundi 27 novembre

La grève est reconduite dans tous les services (les « chantiers » dans le langage cheminot de l'époque) de la SNCF, à Nantes et dans la Région comme partout au plan national. La direction comptabilise, par exemple, 80 % des agents de conduite nantais en grève. Durant toute la grève, des assemblées générales ont lieu en début de matinée service par service (Équipement, Exploitation, agents de conduite...). Dans certains chantiers, des piquets de grève « filtrants » sont mis en place pour convaincre celles et ceux qui ne sont pas encore en grève.

Ce jour-là, au Mans les voies sont occupées par les cheminots grévistes qui envahissent à midi le poste d'aiguillage (PRCI) du Mans. Il avait été convenu par mes amis Guy



fessionnelle place du Commerce. La Direction régionale de la SNCF annonce 62 % de grévistes sur les Pays de la Loire. 20 000 manifestants à Nantes (un long cortège de plusieurs kilomètres : lorsque la tête de cortège arrive à la Préfecture, la queue n'a pas encore quitté la place du Commerce), 10 000 à Saint-Nazaire, 300 à Chateaubriant. A Nantes, on note un gros bataillon SNCF, EDF, La Poste et France Télécom. Un tract intersyndical cheminot (CGT, CFDT, FO, FMC et CFTC) est distribué : « *Usagers et cheminots, défendons ensemble l'avenir du transport ferroviaire* ». Au verso, la carte des possibles 6 000 km de suppression de lignes que la CGT avait publiée est reproduite. Cette carte a un gros impact.

Beauné (secrétaire du syndicat général des Transports qui regroupait notamment cheminots et routiers) et Marc Le Saux⁸ (secrétaire des cheminots CFDT du Mans) que notre camarade le regretté Didier Libeau, qui travaillait au PRCI ce jour-là, devait se lever, annoncer qu'il se mettait en grève et quitter le poste d'aiguillage. En partant il a alors ouvert la porte et a permis l'entrée des grévistes dans le PRCI. La circulation des trains sur tout l'Ouest est alors interrompue pendant trois semaines ! Lors de l'assemblée générale des grévistes qui a suivi cette occupation, Marc Le Saux, sentant les hésitations de certains responsables syndicaux à occuper de façon permanente (jour et nuit) le PRCI, propose que se mettent d'un côté

8. Guy Beauné devint par la suite secrétaire de l'Union départementale CFDT, et rejoint, tout comme Marc Le Saux, la CGT en 2003. Guy et Marc ont animé plusieurs grèves de routiers, notamment en 1977 : https://www.lemonde.fr/archives/article/1997/11/08/au-mans-un-sentiment-de-victoire-empreint-de-scepticisme_3806476_1819218.html

ceux qui y sont favorables et de l'autre ceux qui ne sont pas d'accord. La majorité est pour.

Alors que la proposition de FO d'aller à Paris manifester le lendemain 28 novembre rencontre peu d'écho, le mouvement s'ancre donc localement.

La presse locale reprend alors mes propos « *C'est l'heure de vérité. Il s'agit de savoir si le libéralisme permet encore des services publics ? Est-ce que c'est ringard de défendre un statut qui fait référence pour bien des salariés ?* » et de rajouter « *Personne ne veut d'une grève qui s'éternise. Il y a une volonté de frapper dur et fort* ». Nul ne savait alors que la grève durerait 3 semaines.

Mardi 28 novembre

« *Pas de fléchissement dans le bras de fer des cheminots nantais* ». Le nombre de grévistes a encore augmenté (+10% indique *Presse-Océan*). Et la gare de Nantes est « au régime sec » note *Ouest-France*. Les cheminots tiennent un meeting devant la gare Nord (plus d'un millier de participants, avec la présence d'une délégation de la centrale de Cordemais), avant de pique-niquer à midi à plus de 500 sur le boulevard Stalingrad, provoquant sa fermeture à la circulation automobile accompagnée d'un

nots et l'emploi ». La CFDT rajoute : « *il est inacceptable d'envisager de prolonger la durée de travail des cheminots au regard des millions de chômeurs et pour tenir compte de la pénibilité du travail et des diverses sujétions liées à la continuité de service public* ». Les deux syndicats rappellent que le niveau des retraites est bas : « *50% des retraités cheminots obtiennent une pension mensuelle nette inférieure à 6250 francs* ».

Localement, comme à chaque conflit important, la CGT des cheminots publie un journal des luttes qui fait le point sur l'action dans les différents services sur le site SNCF de Nantes.

Mercredi 29 novembre

Comme tous les matins, un rassemblement inter-services regroupe les cheminots grévistes à 10h30. Puis nous partons à 500 en manifestation à la préfecture, où nous rejoignons des grévistes d'EDF. Trafic toujours nul en gare de Nantes, et même un nombre de grévistes en légère hausse (56 % sur les Pays de la Loire pour 54,66 % la veille). Le poste d'aiguillage de Nantes est occupé, du moins le rez-de-chaussée du bâtiment. Les cheminots multiplient les explications sur leur régime de re-



barrage filtrant pour les trams. Une délégation syndicale est reçue à la Direction régionale. La CFDT cheminote nantaise parle d'un mouvement historique, la CGT appelle l'État à prendre ses responsabilités. Toutes les fédérations de cheminots émettent un avis négatif sur le contenu du projet de contrat de plan, et réaffirment l'exigence d'un maintien intégral des régimes de retraite.

À Saint-Nazaire, Patrick Puren (secrétaire de l'Union professionnelle régionale des cheminots CFDT) déclare que « *la SNCF ne veut garder que les lignes rentables, c'est-à-dire les lignes TGV, et les liaisons Nantes-Orléans et Nantes-Rennes* ».

À Nantes la CGT réaffirme « *nous refusons le contrat de Plan, qui saccage le service public, le statut des chemi-*

traite qu'ils financent avec leurs cotisations et celles à charge de l'employeur (au régime général, le taux de cotisation vieillesse employeurs et salariés est alors de 16,45 % contre 38,13 % à la SNCF). Ils rappellent que la contribution de l'État ne sert qu'à compenser le déséquilibre démographique (du fait des diminutions d'effectifs depuis 50 ans, il n'y a plus qu'un actif pour deux retraités).

Ce même jour, le Président de l'Université explique que Nantes est déficitaire de 160 emplois d'enseignants et de 60 emplois administratifs. En soutien aux étudiants, à la Sécu, aux cheminots, un millier de lycéens manifestent dans les rues de Nantes. Le centre de tri postal se met en grève ce soir-là.

Jeudi 30 novembre

Toujours 56 % de grévistes sur les Pays de la Loire. A 11h, le cortège cheminot (un « *bon millier* ») arrive de la gare enveloppé dans la brume des fumigènes (en langage cheminot « les torches à flamme rouge ») et opère sa jonction avec le cortège des étudiants et lycéens sur le cours des 50 otages, au niveau de la Tour Bretagne. Les jeunes arrivaient de la préfecture ; le cortège fusionné part alors en direction de la Place Royale, puis dans tout le centre de Nantes. 3 000 cheminots, électriciens-gaziers et postiers défilent aux côtés de 6 000 étudiants et 1 000 lycéens. Au lieu d'aller comme prévu initialement jusqu'à la préfecture (où nous attendait une délégation de l'Union départementale CFDT), nous avons fait demi-tour place du Cirque pour suivre, avec raison, le cortège des jeunes. Ce qui m'a valu, dans l'après-midi, une petite engueulade au téléphone d'une permanente de l'Union locale CFDT... qui nous a attendus en vain devant la préfecture sans comprendre qu'il était plus important de fusionner notre cortège et celui des jeunes ! Première crispation avec l'appareil CFDT local.

Pour les jeunes, c'est comme un remake des manifs anti-CIP de mars-avril 94. En plus dur, car des incidents avec la police éclatent dès 15h30. Pour les cheminots, cette manifestation dynamique est un encouragement à poursuivre la lutte. La CGT des cheminots condamne « avec vigueur » la réaction des forces de l'ordre à l'encontre des étudiants.

Le conflit met au-devant de la scène la question de la régionalisation qui commence à pointer dans la presse. L'État avait, les années précédentes, fait appel au conseil régional pour financer une partie de l'électrification des lignes et la suppression de nombreux passages à niveau. Sur les Pays de la Loire, seules 4 lignes de TER sur 15 étaient alors bénéficiaires, les TER n'ayant pas le succès qu'ils auront par la suite. Qui paiera le déficit des trains régionaux en cas de transfert aux Régions ? Interrogé par *Ouest-France*, mon ami Jean Gasnier et moi-même déclarons : « *nous assistons à un désengagement de l'État dans les services publics* ». Nous craignons que des Régions fassent d'autres choix que le ferroviaire, 80 % de leurs investissements dans le domaine des Transports allant vers la route. Alain Fontaine, de la CGT, craint lui aussi que la route remplace le rail et ajoute : « *est-ce que ce sera la SNCF ou des entreprises privées* » qui seront chargés des trains régionaux ?

Vendredi 1^{er} décembre

« *Toujours pas de train* » note la presse locale. Après l'AG interservices, nous partons en cortège en direction de la gare de Nantes-État où se trouve le Sernam (service national de messageries de la SNCF). Les premières vraies dissensions au niveau interprofessionnel départemental apparaissent : l'UD CFDT 44 se retire de l'appel intersyndical à la journée d'action prévue le 5 décembre. Dans le monde intellectuel, les animateurs de la revue *Espirit*, avec notamment des membres de la fondation Saint Simon (d'orientation sociale-libérale) publient une péti-

tion « *Pour une réforme de fond de la Sécurité sociale* » qui soutient, sinon le plan Juppé, du moins la direction de la CFDT.

Dimanche 3 décembre

S'il n'y a pas d'action le dimanche, une intersyndicale se tient en fin d'après-midi. Pour la CGT, Christian Retailleau y explique que la question de l'élargissement se pose avec la perspective de manifestations interprofessionnelles le 5 décembre. Pour la CFDT, je note que le pari du gouvernement de retourner les usagers contre nous a échoué. J'insiste sur l'aspiration unitaire malgré les désaccords entre les états-majors confédéraux.

2^{ème} SEMAINE :

DÉTERMINATION ET DOUTES

C'est la semaine la plus dure pour tous les responsables syndicaux. Il nous faut jour après jour dans les assemblées générales appeler à poursuivre le mouvement (le rapport de force ne s'effrite pas)... tout en n'étant pas certains que la victoire sera bien au bout. Et nous savons que les problèmes financiers vont se faire sentir dans de nombreuses familles cheminotes. Tous les jours, il faut aussi décider d'une action publique différente de celle de la veille. Mais c'est aussi la semaine où nous sommes invités pour expliquer notre lutte par des étudiants bien sûr, mais aussi par des enseignantes et enseignants (pour ma part à l'école Jean-Moulin, et avec Jean Gasnier au collège-lycée La Colinière en lien avec l'école Maurice Macé toute proche).



Lundi 4 décembre

La SNCF met en place quelques cars régionaux. Nous ne nous y sommes jamais opposés conscients de la nécessité de conserver l'appui des usagers. Les personnes devant impérativement se déplacer ont alors une solution de remplacement.

Par ailleurs, la Direction nationale de la SNCF cherche à faire pression en adressant une lettre au domicile des 180 000 cheminots pour les convaincre de ses arguments. Courrier sans effet !

Ce jour-là, Jean-Pierre Chéné, secrétaire de l'UD CFDT 44, semble rallier le positionnement national de la CFDT

c'est qu'elles n'osent pas s'affirmer face aux autres syndicats. Selon lui, « *certaines équipes syndicales en intersyndicales sont en difficulté. Nous ne leur en voudrions pas si elles ne se sentent pas capables d'affirmer leur identité* ». Il ne comprend pas ou feint de ne pas comprendre ce qui se passe. Le fossé qui existe entre les cheminots CFDT et leur confédération commence aussi à se creuser avec l'appareil départemental de la CFDT.

Ce 4 décembre la Direction régionale reconnaît l'augmentation du nombre de grévistes : 63 % contre 56 % le vendredi précédent. Après une opération escargot, nous sommes 400 cheminots à envahir l'Hôtel de Région, re-

çus par le directeur des infrastructures et des transports du Conseil régional.

Le mouvement s'élargit aussi dans d'autres secteurs. Une AG de 1400 étudiants vote la grève pour la semaine (les cours avaient repris), le mouvement se durcit à EDF-GDF, les postiers manifestent aussi (à la Poste le mouvement fait tache d'huile).

Au plan national, un second appel du monde intellectuel en soutien cette fois aux grévistes est publié. Son initiative revient à des membres de l'aile gauche du Parti socialiste et à des universitaires ou chercheurs proches de la Ligue communiste révolutionnaire. Entre l'appel du 1^{er} décembre et celui du 4 décembre, on a la préfiguration d'un débat qui

trouvera son paroxysme en 2005 lors du débat sur le référendum du Traité constitutionnel européen (TCE). Une partie de la gauche poursuit son adaptation au social-libéralisme, l'autre (majoritaire dans le pays lors de ce référendum de 2005) entend combattre le cours néo-libéral de la construction européenne. Et ce « social-libéralisme » d'une partie de la gauche mènera de 2012 à 2017 au calamiteux quinquennat de François Hollande.

Mardi 5 décembre

La mobilisation monte d'un cran, les manifestations à l'appel de CGT, FO, FSU et FEN, font une « impressionnante démonstration de force ». 25 000 à Nantes (plus de 20 000 assurément dit la presse), 12 000 à St Nazaire, 700 à Ancenis, 500 à Chateaubriant : 40 000 dans le département avec quelques délégations du privé (Waterman, Saunier-Duval...). Les cheminots sont placés en tête de manifestation. Plusieurs structures syndicales CFDT sont présentes (outre les cheminots : Équipement, PTT, Trésor-Finances...). Le nombre de manifestants dépasse maintenant celui du CIP l'année précédente. Bien après la fin de cette manifestation, des incidents éclatent l'après-midi et le soir. La gare routière de Nantes est incendiée.



Réouverture symbolique du triage de Nantes Blottereau le 12 décembre 1995

et déclare soutenir la réforme structurelle de l'assurance-maladie. Mais il tempère ce positionnement en refusant certaines mesures de financement injustes, et il dit regretter l'absence d'initiatives de sa confédération. Pour autant il espère qu'il n'y aura pas trop de structures CFDT à la manif du mardi 5 décembre. La CFDT de Loire-Atlantique est alors dans un difficile exercice d'équilibre : elle tente d'occuper le terrain et a appelé seule ce lundi 4 décembre à des manifestations contre les mesures « injustes » du plan Juppé et pour une retraite pour tous après 37 ans et demi. 600 cédétistes manifestent en « solitaires » à Nantes et 150 à Saint-Nazaire. La CFDT se justifie en expliquant que CGT et FO ont refusé que la CFDT appelle aux manif du 5 décembre sur la base d'un appel séparé. Dans ce contexte de division entre la CFDT et les autres confédérations, le syndicat CFDT des cheminots de Nantes affirme : « une des caractéristiques de la situation actuelle, c'est la volonté unitaire des salariés ». Le syndicat entend répondre à cette aspiration et appelle aux manif du 4 mais aussi du 5. *Ouest-France* note également : « *visiblement l'aspiration unitaire est la plus forte surtout dans les entreprises en grève* ». Jean-Pierre Chéné est obligé d'en prendre acte, mais fait semblant de croire que, si certaines équipes CFDT sont dans l'action unitaire,

Il faut bien admettre que les cheminots sont impressionnés par l'accueil que des milliers de manifestants leur ont réservé ce jour-là. Jean-Yves Tenaud, contrôleur CFDT, déclare : « *nous sommes dans un mouvement qui s'est politisé dans le sens où c'est une lutte entre l'ultra-libéralisme et la notion de service public* ».

La fédération générale des Transports FGTE-CFDT animée par mon camarade Claude Debons et oppositionnelle à la ligne confédérale, déclare nationalement que « *contrairement à Nicole Notat, elle ne voit pas d'éléments suffisants susceptibles de conduire à l'apaisement* », et appelle à faire du 7 décembre un temps fort de la généralisation de la grève, en incluant une revendication « *pour une autre répartition des richesses* ». Au niveau départemental, Jean-Pierre Chéné reconnaît qu'il ne voit pas non plus de reculades.

continuent à organiser une action chaque matin. Ce jour-là, nous rouvrons symboliquement le triage du Grand Blottereau fermé depuis juin 94. Pour la CGT, il y a « *une détermination à ne pas céder* ». Quant à la CFDT : « *Nous pensons aujourd'hui que nous pouvons gagner la bataille... Juppé ayant abandonné l'idée de relancer les usagers contre les grévistes* ».

Au plan national, le secrétaire général de la CFDT cheminots, mon ami Bruno Dalberto, écrit et publie une lettre à Nicole Notat où il note « *de profondes divergences entre nous* ». Le congrès confédéral de la CGT qui se tient au même moment salue l'action des « *millions de grévistes et des 1 300 000 manifestants du 5 décembre* » et appelle à faire du 7 décembre « *un nouveau et puissant temps fort de l'action unitaire et inter-professionnelle* ». Les cheminots CGT ont le soutien plein et entier de leur confédération... mais pas ceux de la CFDT.



Mercredi 6 décembre

Les dernières déclarations conciliantes pour le gouvernement de la part de Nicole Notat, amènent les cheminots CFDT à déclarer publiquement dans toutes les AG de cheminots grévistes « *qu'ils ont décidé de se déterminer désormais par équipes CFDT sur le terrain et non par rapport à Notat* ». La grogne s'étend dans la CFDT. Le responsable départemental des gaziers CFDT explique : « *Notat n'a pas repris la position de la base sur le retour aux 37,5 annuités de cotisation pour le public et le privé. C'est un lâchage. Jeudi nous défilerons crosse en l'air, sigle CFDT collé à l'envers* ». Les sections CFDT de Bouyer et de Manitou décident « *de poursuivre le mouvement avec les autres organisations syndicales pour affirmer notre position même si au niveau confédéral il n'y a pas appel* ».

Les cheminots toujours aussi soudés avec leurs syndicats

Jeudi 7 décembre

Aucune décrue dans la mobilisation avec 25 000 à 30 000 manifestants à Nantes, 12 000 à Saint-Nazaire, 500 à Ancenis, 400 à Chateaubriant. La CFDT interprofessionnelle défile en queue de cortège sans heurts (nationalement la CFDT confédérale ne défile plus). Les cheminots CFDT, eux, sont en tête de manif avec leurs collègues des autres syndicats. « *Le froid n'amollit pas, au contraire il durcit, il endure* » selon les termes de la presse locale. Le secteur public alimente largement les rangs de cette nouvelle manifestation. La présence du secteur privé reste encore symbolique même si cette fois elle est plus importante : BN, Frigé-Crème, Sercel, ACB,... Comme le mardi précédent, les cheminots proposent de la soupe pour se réchauffer.

Ce même jour, le mouvement s'élargit dans l'Education Nationale : 330 grévistes sont présents à une assemblée

de la FSU à la mairie de Chantenay, 600 étudiants se réunissent en AG et la fac de droit entre en grève.

Témoin du rapport de force favorable au mouvement, le Parti socialiste se prononce alors pour le retrait du plan Juppé. C'est ce jour que dans les pages nationales d'*Ouest-France*, on trouve un article « la CFDT écartelée ». En réponse à la lettre que Nicole Notat lui a envoyé le 4 décembre, Alain Juppé écrit « *qu'il partage le sentiment* » de Nicole Notat « *selon lequel des négociations* » sur l'instauration d'un service minimum dans les transports « *devraient s'engager au sein de la SNCF et de la RATP* ». Et *Ouest-France* de commenter : « *de quoi faire tousser très fort les cheminots CFDT* ».

Un communiqué des cinq fédérations de cheminots est publié. Elles déclarent n'avoir décelé aucune avancée dans les déclarations du Premier ministre à l'Assemblée sur les régimes spéciaux et sur l'avenir du Service public.

Dans un communiqué commun nantais, les cinq syndicats de cheminots engagés dans l'action écrivent « *dans un souci de préserver les engins moteurs, pour des raisons techniques, nous ne voyons pas d'inconvénient pour faire tourner ces engins sur place* » tout en ajoutant « *mais, en aucun cas, nous n'acceptons le déplacement ou la circulation d'engins ou de véhicules sur notre région* ».

Vendredi 8 décembre

La grève se poursuit à la SNCF ; la prise de parole quotidienne des syndicats de cheminots a lieu accès Sud de la gare cette fois, et non au Nord comme les autres jours. Nous avons décidé d'aller vers l'entreprise Cariane-Atlantique. Le but est d'échanger avec les conducteurs routiers sur la complémentarité rail-route et d'affirmer qu'il ne devrait pas y avoir de situation de concurrence. Nous sommes ensuite allés à la rencontre des postiers en grève au centre de tri postal (situé à l'époque côté sud des voies ferrées), dont la grève a été reconduite ce jour-là. L'objectif était sans doute aussi de défilé sur un parcours moins long que les autres jours. « *Il est vrai que depuis plus d'une semaine les kilomètres s'additionnent* » note un journaliste.

Alors que 12 grévistes de Cordemais sont assignés devant le juge des référés « *pour entrave à la liberté du travail et à la circulation des biens et des personnes* », des délégations d'électriciens, de postiers et de cheminots se rassemblent devant le Palais de justice pour les soutenir. La comparution est reportée au lundi 11 décembre.

Samedi 9 décembre

On trouve dans certains titres de la presse quotidienne régionale une page complète de publicité où, sous le titre « *Connaissez-vous le plan Juppé ?* », le gouvernement tente encore une fois d'expliquer le bien-fondé de son plan présenté comme le plan de sauvetage de la Sécurité sociale.

Sous le titre « *Gilles et ses deux filles* », *Ouest-France* dresse le portrait de Gilles Heuzé, responsable local des agents de conduite CFDT, ce qui lui permet de décrire le quotidien des conducteurs de train.

Nouvelle manifestation, cette fois un samedi à 14h30 place du Commerce. 7 000 manifestants. Les cheminots en grève depuis 15 jours y sont présents et encore nombreux (5 à 600) et, comme à chaque fois maintenant, en tête de cortège. Les observateurs parlent d'une ambiance « *familiale et bon enfant* ».

La FSU (en grève jusqu'au 12) voulait une manif le samedi « *pour associer des citoyens qui n'ont pas l'heur de manifester* ». Par crainte d'épuiser le mouvement, les unions départementales CGT et FO n'y ont pas appelé mais ont laissé leurs unions locales le faire. L'UD CFDT, pas invitée à l'intersyndicale, appelle malgré tout à manifester. Elle résume sa position : « *la réforme structurelle de l'assurance maladie est nécessaire et urgente. Sur tous les autres points, elle réclame le retrait du plan Juppé* ». Positionnement ambigu et difficilement compréhensible par les



salariés engagés dans l'action.

Le mouvement reste populaire. Le journal *Le Monde* parle ce 7 décembre de « première révolte contre la mondialisation ». « Si les usagers des services publics et les salariés des secteurs "exposés" expriment, encore, une certaine sympathie à l'égard des grévistes, c'est qu'ils ont le sentiment qu'en défendant leurs "intérêts particuliers" les manifestants participent à la défense d'un modèle social menacé. »⁹ Je me souviendrai toujours de ce boulanger venu au petit matin nous porter des croissants à notre local syndical. Christian Retailleau et Christian Bernard se rappellent, quant à eux, ce salarié de Régional Airlines frappant à la porte du local CGT (vers 20h ?) pour porter un chèque de 1 000 francs ! Dans les manifestations, il n'était pas rare de recevoir des chèques de soutien. Dans notre histoire cheminote, nous avons rarement connu un tel soutien populaire.

Dimanche 10 décembre

Alain Juppé annonce la tenue d'un sommet social, comme certains syndicats le lui demandaient. Dans un communiqué national, la CFDT Cheminots enregistre un recul par rapport aux positions initiales du Premier ministre. La fédération CGT rend compte de la rencontre avec le médiateur Mattéoli que le gouvernement avait nommé « le gouvernement et la Direction entendent toujours se servir de la médiation pour gagner du temps ». Nous en sommes au dix-septième jour de grève à la SNCF. Les fédérations de cheminots demandent à rencontrer le Premier ministre, suite à son intervention à France 2 ce dimanche et qui montre que le gouvernement est ébranlé par la durée et l'ampleur de la grève (elles seront reçues dès le lendemain).

C'est au cours de l'intersyndicale en gare de Nantes ce dimanche 17h qu'un accord est trouvé sur une banderole unitaire avec en dessous des sigles CGT/CFDT/CGT-FO/CFTC « Cheminots en grève Plan Juppé, Contrat de plan, les cheminots ne céderont pas ». Le choix de la banderole n'est pas anodin et vise à préserver la mobilisation unitaire cheminote. En effet je savais que certains adhérents CFDT étaient troublés par le discours confédéral CFDT. Bien que personnellement totalement opposé au plan Juppé, j'ai donc proposé cette formulation qui n'utilise pas les termes « rejet du plan Juppé ». Pour autant, la tonalité de la banderole est claire. A cette intersyndicale, la CFDT (assez bien implantée chez les agents d'entretien de la voie) est chargée de « trouver » rails et traverses pour l'action du lendemain.

Le Parti communiste français tient sa fête de l'agglomération nantaise à Rezé : « la nouvelle orientation de Chirac et de Juppé attaque le peuple et ses acquis. Il faut une riposte d'envergure ».

3^{ème} SEMAINE : LA FIERTÉ D'AVOIR GAGNÉ

Cette semaine sera l'apothéose de ce mouvement. Le gouvernement recule, les cheminots vont gagner sur la question des retraites...mais le plan Juppé ne sera pas complètement mis à bas. Le contrat de Plan initial est quant à lui abandonné.



Pose d'un tronçon de voie devant la Banque de France le 11 décembre 1995

Lundi 11 décembre

À l'assemblée de militants CGT de 6h30, le constat est fait note Carlos Fernandez : les comités d'usagers, la commission Le Vert¹⁰ et la médiation Mattéoli¹¹ ont fait « plouf ». « L'élargissement est là, et les cheminots ont un rôle fédérateur ». Un article de *Presse-Océan* parle des cheminots « dont la mobilisation ne cesse de croître ». Plus de 64 % de grévistes selon la Direction.

En début d'après-midi, nous sommes 300 cheminots à nous rendre devant la Banque de France à Nantes (rue Lafayette) et nous posons une voie de chemin de fer de 4 mètres de long et de près d'une tonne. Christian Retailleau de la CGT donne quelques chiffres « en 10 ans, les frais financiers de la dette ont coûté à la SNCF 112 milliards, et 14 milliards pour la seule année 1995. La SNCF rembourse 5 900 francs par cheminot ». CGT et CFDT dénoncent devant les journalistes « le cancer de la dette » et demandent « que l'État actionnaire joue son rôle et reprenne la dette de la SNCF ». C'est ce qu'a fait l'État allemand qui a repris en 1995 l'entièreté de la dette de l'équivalent allemand de la SNCF, la DB (245 milliards de francs). La France, elle,

9. *Le Monde* 5 décembre Erik Izraelewicz https://www.lemonde.fr/archives/article/1995/12/07/la-premiere-re-volte-contre-la-mondialisation_3884319_1819218.html

10. Commission sur les régimes spéciaux mises sur pied par le gouvernement le 28 novembre 1995 (le 10 décembre, elle sera dissoute).

11. Jacques Mattéoli président du Conseil économique et social nommé médiateur par le Premier ministre sur le contrat de plan, le 7 décembre.



Sur les marches de la poste, le 12 décembre 1995

s'est contentée en 1998 d'alléger celle de la SNCF de 28 milliards sur une dette totale de 175 milliards. Interrogé par la presse, je réaffirme l'exigence « *de l'abandon du contrat de plan actuel pour négocier un véritable contrat de plan de service public* ».

Dans une lettre intersyndicale commune adressée au Directeur régional de la SNCF, je signe pour la CFDT avec 4 autres responsables syndicaux régionaux - Christian Bernard pour la CGT, Gérard Lemauff pour FO, Daniel Prin pour la CFTC, Raymond Bernard pour la FMC - pour exiger « *qu'aucune retenue de salaire ne soit effectuée avant la fin du conflit* ».

Dans une lettre aux fédérations nationales de cheminots, Alain Juppé écrit à propos du contrat de plan qu'il a décidé de « *geler le projet afin que soit pris le temps nécessaire pour débattre pleinement de son contenu* ». Il écrit également « *qu'il n'est pas question de changer l'âge de départ à la retraite prévu pour chaque catégorie d'agents de la SNCF* ». Était-ce le signe de notre victoire et du recul du Premier ministre qui se disait pourtant « *droit dans ses bottes* » il y a un mois ? Oui sans aucun doute.

C'est ce même jour que le journal des luttes de la CGT rend compte de la journée de Jean-Claude Pain délégué CGT à l'Équipement (nom alors donné au service qui rassemblait tous les agents chargés du maintien des infrastructures ferroviaires) : arrivée à 6h15 sur le chantier, bureau du syndicat à 6h30 pour que les délégués prennent connaissance des communiqués, puis l'assemblée des syndiqués à 6h45, l'assemblée générale de chantier à 7h45, à 9h30 le casse-croûte avec les participants à l'AG... et à 14h présent à la pose d'un tronçon de voie devant la banque de France. La journée d'un cheminot gréviste est bien remplie !

Jean Blaise, alors président du Centre de recherche pour le développement culturel (CRDC), interrogé dans la presse déclare : « *nous ne pensions plus que ceux qui ont du mal à boucler leurs fins de mois étaient capables, à la*

veille de Noël, de sacrifier leur salaire pour défendre leur statut. Ce courage nous touche ».

Mardi 12 décembre

CGT, FO, FSU, FEN ainsi que la CFDT (non invitée mais appelant sur ses propres bases) ont à nouveau donné rendez-vous dans les rues du département. C'est sans doute le summum du mouvement. « *Plus ils défilent, plus ils sont nombreux* » selon *Ouest-France*. 35 000 à Nantes, 18 000 à Saint-Nazaire. « *Tous ensemble, Tous ensemble* », le slogan phare de 1995 résonne tout le long du cortège nantais. Un tracteur de la Confédération paysanne sert du chocolat chaud, la chorale « *les Voix de Garage* » reprend des chants de lutte. Montés sur les marches de la poste (place de Bretagne), les cheminots laissent passer tout le défilé pendant plus de trois heures ! Ils chantent, ils reprennent à tue-tête les slogans. Les défilés prennent de la couleur et du volume sonore.

A l'intersyndicale du 12 qui s'est tenue à partir de 17h30, Carlos Fernandez indique dans ses notes que j'aurais dit « *nous venons de vivre une journée historique, on a marqué une page de l'histoire* ». Cette emphase de mes propos est possible, et même vraisemblable, car nous étions dans l'enthousiasme d'une puissante manifestation à Nantes comme dans toute la France : le juppéthon, terme emprunté aux Guignols de l'Info de Canal+ par analogie au téléthon, enregistre plus de deux millions de manifestantes et manifestants ! Le sentiment que nous avons gagné se diffuse car tout indique, depuis les déclarations de Juppé du 10 décembre, que le gouvernement est en train de reculer devant les cheminots grévistes. Il semble que devant notre détermination, il préfère lâcher du lest avant que la grève prenne de l'ampleur dans d'autres secteurs. Pour mieux sauver certains aspects de son plan concernant la Sécu ?

Ce jour-là le nazairien Christian Tessier, secrétaire adjoint de la CFDT Métaux 44, appelle dans la presse locale à la

démission de Nicole Notat. « *Nos adhérents sont mal à l'aise avec cette image d'un syndicat consensuel... ils sont de plus en plus écœurés* ».

À Paris, suite à l'appel des intellectuels du 4 décembre, Pierre Bourdieu est invité à prendre la parole à l'issue d'une manifestation, devant des cheminots en grève à la gare de Lyon. Il y lit un texte de soutien « *à tous ceux qui luttent contre la destruction d'une civilisation, associée à l'existence du service public.* »

Mercredi 13 décembre

Après le pic du 12, les observateurs pointent une « légère baisse de tension sur le front social ». Pas à la SNCF (56,07 % de grévistes sur la région, toujours selon la Direction). Cette fois, c'est devant le Conseil général que nous nous rendons à 300 cheminots. Et le campus est toujours en ébullition. « *L'apparent retrait du contrat de Plan n'implique pas la reprise du travail* » résume un journaliste. Juppé a assuré qu'il fallait « reprendre à zéro la négociation sur le contrat de Plan ». La CFDT cheminots titre « *nous avons gagné sur les retraites, nous gagnerons sur l'avenir du service public* » Mais quid du plan Juppé sur la Sécu même si on avait gagné sur les retraites des cheminots ?

Un numéro de Temps réel, le bulletin de la communication SNCF en direction des cheminots, met « fin aux rumeurs de démission de Jean Bergougnoux » (le Président de la SNCF)... qui démissionnera deux jours plus tard ! Une lettre nationale de la SNCF annonce les retraits de salaires à venir, « *deux jours maximum de retenue effectuée sur la solde décembre* », laissant entendre que les autres retenues se feront les mois suivants. La direction du service du Matériel et de la Traction écrit quant à elle une lettre intitulée « *mesures d'accompagnement de la reprise de la circulation des trains* ». Les syndicalistes ne sont pas les seuls à penser que l'on s'achemine vers la fin du conflit.

Jeudi 14 décembre

On note ce jour-là un tassement de la mobilisation. Un nouveau rassemblement à l'appel des UD CGT, FO, FSU et FEN d'une part et UD CFDT d'autre part est appelé à 10h place du Commerce à Nantes et place de la Gare à St Nazaire. 7 000 salariés et étudiants manifestent dans le froid à Nantes et 7 000 à Saint-Nazaire. La presse se demande si c'est la manif de trop. Pourtant une autre est déjà prévue le samedi suivant. Mais il apparaît de plus en plus que les dernières déclarations d'Alain Juppé indiquent qu'il est véritablement en train de reculer. Il s'agit maintenant d'obtenir de Juppé « une confirmation par écrit de ce qu'il a dit ». Le nombre de grévistes cheminots recule un peu (48 %), et dans les AG lors des votes pour la continuation

de la grève apparaissent des abstentions voire des votes en faveur de la reprise (sur 180 agents de conduite votant, 125 pour la continuité, 30 abstentions et 25 pour la reprise du travail).

« *Tous ensemble on les a fait plier* » peut-on lire sur un tract régional CFDT. Les cheminots ont sauvé leur régime de retraite (comme tous les « régimes spéciaux ») et le contrat de plan est « *gelé et remis à plat* ». La CFDT cheminote appelle aux manifestations du samedi 16, et explique qu'il appartient aux assemblées générales de décider des suites du mouvement. Même attitude du côté de la CGT dont le syndicat de Nantes appelle à « *décider démocratiquement en assemblée générale de la suite à donner au mouvement* ».

Vendredi 15 décembre

Ce vendredi, la suspension de la grève est votée à Nantes chez les agents de conduite, à l'atelier d'entretien, à la Direction régionale. Pas à l'Équipement, pas chez les contrôleurs. Pas dans tous les services. Les syndicats ne donnent pas de consigne ; la reprise du travail se fait donc un peu en ordre dispersé suivant les chantiers. Du côté de la CFDT, on dit reprendre « *la tête haute* ». Christian Bernard de la CGT déclare : « *On a mis en échec le gouvernement. Il y a des avancées significatives* ». Les premiers trains devraient rouler dès dimanche. Lors des votes l'émotion est forte avec pêle-mêle le sentiment d'avoir partiellement gagné, l'envie d'aller vers une généralisation, mais aussi les contraintes financières qui pèsent parfois très durement sur les familles.

Au Centre de tri postal, la grève est également « suspendue » (201 pour la suspension, 121 contre). Par ailleurs le tribunal de Nantes déclare à propos du référé d'EDF contre Cordemais : « *il y a lieu de considérer qu'aucun trouble illicite n'a été causé par les grévistes* », EDF est donc débouté mais envisage de faire appel. La collecte des ordures reprend sur Nantes.

Dans un communiqué national, la CGT indique : « *Une majorité a décidé de suspendre la grève tout en restant vigilant et mobilisé pour d'autres rendez-vous notamment* ».



en participant aux manifestations du 16 décembre pour le retrait du plan Juppé. D'autres ont décidé de reconduire leur mouvement pour 24 heures ».

Le regretté Didier Almeyrac pour la CGT, Gérard Le Mauff pour FO et moi pour la CFDT rédigeons une demande d'audience (à laquelle la CFTC se joint), audience à la direction régionale après le courrier (du 14 décembre) du ministre des Transports Bernard Pons et de la secrétaire d'État Anne-Marie Idrac, qui confirmait les engagements de Juppé et indiquait aussi qu'aucune restructuration interne (privatisation, filialisation, nouvelle restructuration d'établissement) n'aurait lieu pendant la durée de la discussion d'un nouveau contrat de Plan.

Dans la soirée, le président de la SNCF, Jean Bergougnoux, présente sa démission. Alain Juppé l'a désavoué cinq jours plus tôt en dénonçant publiquement à la télévision les « carences du dialogue social » à la SNCF.

Samedi 16 décembre

Malgré un temps détestable, malgré la « pluie et la fatigue », on dénombre 12 000 salariés à manifester dans les rues de Nantes et 7 000 à Saint-Nazaire. On peut noter une bonne représentation des enseignants dans cette manif plus familiale que les précédentes (car un samedi). Des délégations du privé sont toujours présentes. Les cheminots, qui reprendront tous le travail le 18 décembre, défilent à en tête et sont à nouveau « entourés, encouragés, applaudis » (selon *Ouest-France*). Après vingt-trois jours de grève totale, les cheminots estiment avec raison, « avoir obtenu des garanties sur leurs régimes de retraite et repoussé le contrat de plan entre la SNCF et l'État ».

4^{ème} SEMAINE : LA FIN DE LA GRÈVE

Ce sont les derniers jours de ce puissant mouvement gréviste de novembre-décembre 1995.

Lundi 18 décembre

La reprise progressive du trafic ferroviaire se confirme, avec un retour complet à la normale prévue pour le mercredi. Pourtant à Nantes, l'intersyndicale cheminote CGT-CFDT-FO-CFTC est amenée à quitter la séance de discussion avec la direction régionale sur l'application des accords Pons-Idrac. Malgré les engagements pris nationalement, la direction régionale entend mettre œuvre des restructurations d'établissement, et refuse de s'engager sur le maintien des effectifs actuels.

Mardi 19 décembre

La presse parle d'un « retour de flamme » chez les cheminots nantais. Il est vrai qu'à 200 (majoritairement des agents d'entretien du matériel et des agents d'entretien des voies) nous occupons les voies, sur le pont ferroviaire (pont-rail en langage cheminot) de la Moutonnerie, mettant « au régime sec » la gare de Nantes toute la journée. La poursuite des restructurations d'établissements (qui s'accompagnent toujours, nous en avons l'amère expé-

rience, de la baisse du nombre d'emplois) par la direction motive ce coup de colère. Les cheminots apprennent également que les retenues de salaire pour fait de grève seront effectives dès la paie de décembre, alors que les négociations nationales sur le « paiement » des jours de grève n'avaient pas encore réellement commencé. 200 étudiants nous rejoignent sur les voies. Dans l'après-midi, une nouvelle rencontre avec la Direction a lieu, en présence cette fois - contrairement à la réunion précédente - de chefs d'établissement aux côtés du Directeur de Région, dont certains plus en prise avec les réalités et conscients de la colère maintenue des cheminots sur le terrain. Cette négociation permet de dégager quelques avancées : le gel des restructurations d'établissement sur la Région est acté pendant le temps des discussions du contrat de plan. En ce qui concerne les journées de grève, il est prévu d'attendre les résultats de la négociation nationale. Le trafic peut reprendre à partir de 17h30, heure à laquelle se tient une nouvelle intersyndicale cheminote nantaise.

Mercredi 20 décembre

C'est non seulement la dernière manifestation avant Noël, mais aussi la dernière manifestation interprofessionnelle de ce mouvement historique de grève de 1995. 2 000 manifestants à Nantes autant à Saint-Nazaire ; les cheminots n'y sont qu'une poignée. Les responsables syndicaux savent qu'un mouvement s'achève quand tout d'un coup l'affluence n'y est plus.

Dans une lettre, la Direction régionale annonce « qu'aucune procédure disciplinaire ne sera engagée pour des faits relatifs au conflit du 24 novembre 1995 au 18 décembre 1995 ». Dans un « Temps réel », la Direction nationale ouvre la possibilité de convertir un tiers des jours de grève en congés.

Le non-paiement des jours de grève est la règle à la SNCF comme dans toutes les entreprises. Mais lors d'un conflit important cette question est toujours un indice du rapport de force. Après la grève générale de mai-juin 68, les accords de Grenelle ont prévu le paiement de la moitié des jours de grève pour toutes les entreprises. A la SNCF, en décembre 1986-janvier 1987, malgré un conflit de plusieurs semaines, il n'y eut aucun jour de grève payé (la grille au mérite avait été écartée, mais nous n'avions obtenu satisfaction ni sur les salaires ni sur les conditions de travail). A contrario, en 1995, il y a donc cette décision de la Direction nationale de la SNCF de transformer un tiers des jours de grève en congés. En plus de cette règle nationale, dans certaines régions et établissements, nous avons réussi à faire « supporter » un tiers des jours de grève par la SNCF.

Caractéristiques et enseignements du conflit

Luttes de la jeunesse scolarisée et luttes syndicales

Je suis entré à la SNCF après un concours en 1975 (aujourd'hui la SNCF ne recrute plus sur concours). Il me semble que les embauches ont été nombreuses dans les années 70, pour remplacer (en partie seulement, car la baisse des effectifs a été constante) la génération embauchée pendant et après la seconde guerre mondiale. Ces embauchés de l'après 68 ont connu pour certains d'entre eux les mouvements de la jeunesse (dans les facs et en 73 dans les lycées, ce qui fut mon cas¹²). Les plus actifs dans ces mouvements ont assez naturellement pris des responsabilités dans les syndicats, d'autant plus facilement que les plus anciens partageaient en retraite. La rencontre entre des jeunes ayant connu les mobilisations de la jeunesse scolarisée et ceux issus d'une filière syndicale plus classique (issus de la formation et de la promotion interne à la SNCF) a été essentielle. Le parcours d'une Sophie Binet, ancienne animatrice de l'UNEF, et aujourd'hui talentueuse secrétaire générale de la CGT, montre que le syndicalisme sa-

larié sait attirer, et c'est tant mieux, d'anciens activistes étudiants. Gageons qu'il en sera de même à Nantes, où des jeunes d'Alternatiba (« mouvement pour le climat et la justice sociale ») militent activement pour le développement du service public ferroviaire au sein du collectif FerNantes animé notamment par la CGT des cheminots. Dans les années 80-90, il n'était pas rare de devenir responsable syndical à trente ans. Le premier grand mouvement de cette nouvelle génération de responsables syndicaux cheminots, ce fut celui de décembre 1986 (tentative de grève générale en pleine période de fêtes) contre un projet de grille salariale au mérite. Ce mouvement a été au plan national très majoritaire chez les agents de conduite, beaucoup moins dans les autres catégories de cheminots. Je ne suis pas le seul à avoir beaucoup appris au cours de ce dur conflit de 1986 aux résultats fort mitigés.

Démocratie et renouveau des pratiques syndicales

En décembre 86, la volonté de rénover les pratiques syndicales avait amené l'émergence de coordinations, mais pas de façon généralisée, et pas à Nantes par exemple. La tradition était jusque-là de ne tenir des assemblées générales que par service. Le poids important de la CGT chez les cheminots lui permettait d'être présente dans tous les chantiers. Mais le syndicat était le seul à posséder toutes les infos pour décider des suites à donner aux mouvements. Ce n'est pas simplement une question de concurrence intersyndicale qui a amené certains d'entre nous à pousser à réunir, en plus des AG par chantiers, des

rassemblements inter-services. Je m'y suis attelé à Nantes en décembre 86, non sans l'hostilité d'une partie de la CGT de l'époque, contrainte malgré tout d'y participer. 9 ans plus tard en 1995, les AG de chantiers suivies d'un rassemblement quotidien inter-services et intersyndical, c'est devenu la règle (le vote pour la reconduction de la grève ayant toujours lieu dans les AG de chaque service). La

démocratie syndicale (réunion régulière des syndiqué.e.s) et la démocratie « ouvrière » comme on le disait autrefois (l'assemblée de grévistes, syndiqués ou non) : deux notions complémentaires !

Un syndicalisme en phase avec son époque

On pense souvent que le mouvement syndical a un côté « rétro » et ne s'empare pas facilement des innovations technologiques. C'est (partiellement) faux ! La recherche de la circulation rapide d'une information fiable est déterminante dans un mouvement social. En 1996 et 1997, sur les barrages des chauffeurs routiers grévistes, l'information était vitale. La FGTE-CFDT (fédération des transports qui regroupait cheminots, routiers, marins,...) a joué un rôle important dans ce conflit (par exemple Caroline Lemée la secrétaire du syndicat



12. « Jeunesse rebelle ou le printemps lycée de 1973 » <https://erichouzeau.eu/jeunesses-rebelle-ou-le-printemps-lyceen-de-1973/>

des routiers de Nantes), conflit qui a permis d'arracher la cessation d'activité à 55 ans (avec une surcotation comme pour les cheminots). La FGTE avait équipé tous ses responsables de téléphones mobiles (encore peu répandus dans le grand public). D'où une diffusion rapide des infos entre le national et les différents barages sur tout le territoire. En novembre-décembre 1995, c'est le fax qui a été l'outil indispensable pour les cheminots. Les fédérations envoyaient dans la nuit les comptes-rendus des intersyndicales nationales et des rencontres avec la Direction et le ministère. Elles adressaient aussi leurs communiqués et leurs tracts. Autant de matériel dont les responsables locaux prenaient connaissance dès 6 h le matin, pour ensuite préparer des trames d'intervention pour les délégués dans les différents services.

En 1995, la prise de conscience de la catastrophe écologique engendrée par le mode de production capitaliste (basé sur la recherche du profit maximum) n'était pas aussi importante qu'aujourd'hui. Pourtant dès cette époque, nous nous battions pour que soient pris en compte ce qu'on appelle en économie les coûts externes des différents modes de transport : le coût du transport routier n'inclut malheureusement jamais celui de la construction et de l'entretien des routes, sans parler du prix à payer en matière de santé en raison des pollutions expliquions-nous. Et rappelons que globalement le train présente une efficacité énergétique deux à trois fois supérieure à celle du mode routier.

Un mouvement immensément populaire

Au moment de faire le bilan on peut constater que la solidarité des usagers et de la population dans sa grande majorité a été une des caractéristiques majeures de ce conflit. Dans les grandes agglomérations, en particulier en région parisienne, imaginons la « galère » de trois semaines sans aucun train ! Et pourtant la solidarité a été sans faille, toutes les tentatives du gouvernement et des partis de droite de monter des comités « d'usagers en colère » ont été des échecs cuisants. Nous avons été invités dans différents lieux pour présenter notre combat. Le mouvement a marqué des millions de gens et n'est sans doute pas étranger à la victoire de la « gauche plurielle » en 1997, effet différé des mobilisations de 95.

Les cheminotes et cheminots n'étaient pas considérés comme des nantis. Dans le privé où le syndicalisme est moins implanté, et la grève plus difficile avec une répression anti-syndicale plus fréquente, les salariés de ce secteur privé estimaient que les cheminots se battaient pour tous les salariés. Nos mobilisations ont été utiles à tous et toutes, et elles ont freiné les attaques contre les services publics à défaut de les stopper. Trente ans plus tard, les services publics sont à nouveau attaqués. Les offensives idéologiques de toutes les droites, mais aussi des sociaux libéraux contre les services publics et leurs statuts ont malheureusement marqué des points.

La force d'une grève, c'est l'arrêt de la production

La force du mouvement de novembre-décembre 1995, ce fut de pouvoir arrêter toute circulation de train (l'occupation du poste d'aiguillage en gare du Mans a facilité les choses). La Direction ne pouvait même pas faire conduire des trains par des cadres non-grévistes ! Depuis, la centralisation des commandes d'aiguillage a été extrêmement développée, et le nombre de postes d'aiguillage a fondu.

Il y avait surtout un sentiment d'appartenance à une même entreprise publique de service public. Or aujourd'hui, il n'est pas rare de rencontrer, en gare de Nantes, des agents vous dire « *moi je suis Inoui, pas Ouigo, difficile de vous renseigner pour les Ouigo* ». Il est donc sans doute plus difficile d'unifier les revendications au sein d'un monde cheminot plus éclaté, sans parler de salariés sous statut de cheminot et d'autres sous CDI.

Ce sont des obstacles supplémentaires au déclenchement d'un mouvement, mais nous devons toujours garder à l'esprit qu'une grève qui ne bloque pas la production (ici, la production de trains) perd de son efficacité.

La force d'une grève, c'est la mise en mouvement massive de milliers de salariés

Cette mise en mouvement ne se fait pas sur une vision claire d'un projet alternatif de société, mais sur le sentiment que trop, c'est trop ! Pour les cheminots en 95, c'est le refus des attaques très concrètes contre le statut, contre ses acquis, et la compréhension que c'est bien le service public, notre bien commun, qui est attaqué. Pour autant au cours du mouvement, on a pu voir des prises de consciences spectaculaires sur ce qui était en jeu au plan social et politique. Cela a laissé des traces les années suivantes, et a eu des prolongements dans les organisations syndicales, politiques, et associatives. En retour, l'existence ou non d'une perspective politique de gauche influe sur la force et l'extension d'un mouvement social.

La force d'une grève, c'est l'unité

Les équipes syndicales cheminotes bénéficiaient de l'expérience d'une grève longue, celle de 86, et nombre d'entre nous en avaient fait tiré les leçons et constitué des équipes syndicales combatives. Ces équipes ont su rester unies tout au long du conflit malgré les turbulences entre les confédérations nationales. Cette unité dans l'action a sans doute manqué dans d'autres secteurs. Cela a sûrement pesé dans la difficulté, malgré de très fortes manifestations interprofessionnelles, à élargir le mouvement de grève à d'autres secteurs (privés et publics) alors même que tous étaient touchés par le plan Juppé. La conscience de ce que l'on appelle maintenant la convergence des luttes a pourtant largement progressé. C'est d'ailleurs ce qui a poussé Juppé à ravalier l'arrogance dont il a fait preuve au début du conflit et à céder sur de nombreuses revendications cheminotes. Trop peur du risque de la contagion !



Les libéraux et les conservateurs ont eux-aussi tiré le bilan de 95 : il leur faut casser l'entreprise publique

La grève de 1995 a freiné les projets néo-libéraux d'éclatement de la SNCF, d'abord entre l'infrastructure et le transporteur, puis entre de multiples activités. Comme le disait mon ami le regretté Denis Andlauer¹³ : « *quand on sépare la roue du rail, on déraille* ». Le rêve néo-libéral (une aberration quand on connaît un tant soit peu le chemin de fer) de faire circuler sur les mêmes voies des trains de compagnies différentes s'est pourtant peu à peu réalisé. Notre combat n'a malgré tout pas été vain : la SNCF reste encore l'opérateur majeur. Ailleurs, on voit que les pays qui ont très tôt appliqué ces logiques absurdes amorcent un rétropédalage. La Grande-Bretagne entend renationaliser son chemin de fer, la Belgique repousse l'ouverture à la concurrence après 2032 et la Norvège vient d'y mettre fin. La reconstruction d'une grande entreprise publique de service public ferroviaire s'imposera un jour ou l'autre en France. Tout économiste sérieux sait que le ferroviaire est un « monopole naturel », ce qu'ignorent les néo-conservateurs et les néo-libéraux obnubilés par leur volonté de casser les entreprises publiques.

Le développement du transport ferroviaire régional boosté par le conflit de 95

La volonté de régionalisation des TER, nous le savions, était lourde de dangers. Elle était déjà conçue par les néo-libéraux comme un moyen d'ouvrir les trains à la concurrence mais c'était aussi avant tout un moyen pour l'État de se débarrasser de lignes jugées déficitaires. Aux Conseils régionaux de

les fermer ou de les subventionner. Notre grande grève en 1995 a infléchi les positions et retardé certaines évolutions négatives (de deux ou trois décennies). Avec une image positive dans l'opinion des cheminots après ce mouvement de 1995, le besoin important de transport par rail vers et autour des grandes agglomérations, et entre villes moyennes, a été mis en valeur par notre grève. Qu'il y ait un transfert de décisions de Paris vers les Conseils régionaux n'est pas un problème en soi. Au contraire ! Il vaut mieux discuter à Nantes du nombre de trains régionaux nécessaires et de leurs horaires plutôt que de s'en remettre à Paris. C'est ce qui s'est fait après 1995 et pendant une vingtaine d'années, d'où l'explosion du trafic régional. Oui, de ce point de vue-là, notre grève a été positive et a permis un développement sans précédent du service public ferroviaire régional.

L'obligation d'ouverture à la concurrence imposée par la Commission européenne à partir de 2019 a tout chamboulé. Les cheminots auront de plus en plus des conditions de travail et des statuts multiples. Même la SNCF se met à créer des filiales pour gagner des appels d'offre en dégradant les conditions sociales. Comme le dit l'éphémère ministre de droite des Transports (de septembre à décembre 24) François Durovray : « *la concurrence risque de rendre plus complexe le système ferroviaire pour les usagers* ». En effet !

13. Secrétaire général des cheminots CFDT (branche cheminote de la FGTE) de 1999 à 2003, date à laquelle nous avons rejoint la CGT.

Conclusion

O n sort bien sûr épuisé d'une grève de plus de 3 semaines. Debout à 4h45, arrivée au local syndical à 5h45, lecture de la presse et des infos syndicales nationales. Rédaction de prises de parole type pour les différentes AG de services (ne pas redire tous les jours la même chose !). Pour ma part, j'étais amené à prendre la parole à 8h à l'AG de l'Équipement (mon service), à 9h à l'AG des agents de la Direction régionale (à la demande de Régis Rechart responsable CFDT dans cet établissement dont je dépendais administrativement), et ensuite prise de parole devant tous les grévistes réunis en AG interservices à 10h30-11h. Très tôt le matin (6h30/7h00), il y avait aussi une intersyndicale et souvent une deuxième intersyndicale l'après-midi après l'action ou la manif du jour, pour faire le bilan de la journée et décider de l'action du lendemain. Et chaque soir, un point d'échange téléphonique avec quelques journalistes pour les informer de l'état du conflit et des actions prévues le lendemain. Donc peu de temps passé avec les siens durant cette période. Cela a pu poser problème dans de nombreuses familles de cheminots. De mon côté, cela n'a pas posé trop de difficultés vivant avec une femme institutrice elle-même engagée dans la lutte...et deux enfants compréhensifs envers les engagements de leurs parents.

Oui, une grève de cette importance, c'est épuisant, mais tellement enthousiasmant puisque pour nous cheminots ce conflit a été largement victorieux : régime de retraites sauvé, contrat de plan avec l'État largement repensé, ce qui a permis dans les années qui ont suivi un vrai développement du ferroviaire, alors que c'était de son déclin qu'il était question avant le conflit.

Bien sûr, notre victoire n'a pas été totale, d'autant que le plan Juppé a été en partie mis en œuvre, avec notamment une mise sous tutelle renforcée de l'assurance maladie par l'État. Trente plus tard, il n'est pas étonnant de lire dans *Presse-Océan* (20 novembre 24) le témoignage d'un médecin généraliste qui vient de fermer son cabinet à Nantes. Elle dénonce surtout cette « *gestion comptable de la médecine qui a pris le pas dès 1995 avec la réforme de l'assurance-maladie d'Alain Juppé* ». Nous avons raison il y a 30 ans !

La bataille, contre les appétits du privé, pour une Sécurité Sociale solidaire et universelle, prenant en charge intégralement à 100 % les frais de santé et la perte d'autonomie, est encore devant nous.

Le combat pour reconstruire une SNCF intégrée, pour cette idée révolutionnaire d'un service public ferroviaire, est aussi à mener.

Ce sont les combats que mènent déjà les nouvelles générations qui comme les précédentes comprennent vite que « *pour gagner, il faut commencer par lutter* » titre d'un tract de la section syndicale des agents de conduite CFDT de Nantes (18 décembre 1995). Ou comme on a l'habitude de dire à la CGT : « *seules sont perdues d'avance les batailles qu'on ne livre pas* ».

Alors que la recherche du profit maximum et la concurrence « libre et non faussée » entraînent la fragmentation et la division du salariat, n'oublions jamais que « Tous ensemble », on est plus forts.

Toutes et tous ensemble, c'est encore et toujours d'actualité.

Nantes Mars 2025





Eric Thouzeau a été un des animateurs de la grève cheminote à Nantes en novembre-décembre 1995.

Il a milité à la CFDT de 1975 à 2003, date à laquelle il a rejoint, dans un mouvement collectif, la CGT dont il est toujours adhérent.

- Co-auteur du livre *Syndicalistes ! De la CFDT à la CGT*, 2008, aux éditions Syllepse.

- Co-auteur de *Les fourberies de la retraite à points. 10 questions – 10 réponses*, 2020, aux éditions Atlande