

Extrait du Démocratie & Socialisme

<http://www.democratie-socialisme.fr>

Dans « l'Humanité »

" La CGT a su bouger "

- Social - Syndicats -

Date de mise en ligne : dimanche 26 octobre 2003

Démocratie & Socialisme

Après la décision du bureau fédéral de la CFDT cheminots de rejoindre la CGT, son secrétaire général, Denis Andlauer, s'explique sur cette démarche et la situation à la SNCF.

En septembre le bureau de la CFDT cheminots que vous dirigez a décidé à une large majorité de quitter la CFDT. Quels sont les motifs de ce départ ?

Denis Andlauer. La trahison par François Chérèque du mouvement social sur les retraites a été l'élément déclencheur d'une nouvelle crise interne à la CFDT. L'écart est devenu trop grand entre notre positionnement quotidien dans la " boîte " et les orientations d'accompagnement du libéralisme défendues par la direction confédérale (service minimum, acceptation de l'ouverture du capital public aux capitaux privés, manque de démocratie interne). C'est la totalité de notre bureau (direction nationale de la CFDT cheminots) qui a décidé de démissionner de la CFDT à l'issue de notre assemblée générale du 6 septembre. C'est un fait sans précédent dans l'histoire du mouvement syndical cheminots.

Pourquoi rejoindre la CGT, c'est également sans précédent.

Denis Andlauer. En ce qui me concerne, après trente ans de CFDT je n'imaginai pas que l'avenir syndical puisse être ailleurs. Mais trop, c'est trop ! La CGT a quant à elle bougé. Elle a su capter les valeurs qui étaient celles de la CFDT dans les années soixante-dix : défense des sans-papiers, des sans-logis, présence dans le débat altermondialiste et dans ATTAC, défense des services publics, autant de positions que la CFDT rejette maintenant avec mépris. Ayant passé ma vie à défendre un syndicalisme interprofessionnel de masse, tourné vers la défense des travailleurs, attentif aux enjeux européens, je ne ferai jamais le choix de participer à l'éparpillement du mouvement syndical. Le positionnement de la CGT, qui conteste, propose, lutte et négocie pour obtenir des résultats, correspond à ce que nous avons toujours défendu dans la CFDT. La proposition du 47e congrès de mieux coordonner l'action syndicale dans le secteur des transports, particulièrement touché par la dérégulation mondiale et européenne, se situe dans le prolongement du travail fait au sein de notre fédération des transports (la FGTE). Enfin, la proposition de Bernard Thibault de participer à un syndicalisme rassemblé avec l'idée que la CGT s'ouvre à d'autres cultures syndicales permet d'envisager un renouveau du syndicalisme confédéré.

Où en est le processus de consultation de vos adhérents, et plus généralement est-ce que la décision de votre bureau fédéral est approuvée par vos militants ?

Denis Andlauer. Nous poursuivons la consultation démocratique de nos syndicats jusqu'à notre assemblée générale du 6 novembre. La majorité du bureau national et des équipes régionales ont décidé d'appeler à rejoindre la CGT. Il reste à convaincre des centaines de militants, des milliers d'adhérents que ce choix est le bon. Or quand on a milité côte à côte pendant des années cela crée des liens, mais aussi des tensions. C'est donc à tous les niveaux, et notamment sur le terrain, que les militants CGT et CFDT doivent se rencontrer. L'addition de responsables syndicaux ne doit pas être une alliance " contre nature ", mais au contraire correspondre à l'attente de millions de travailleurs, qui vont enfin pouvoir assister et participer à un début de recomposition syndicale, après des années de division. À n'en pas douter, cela peut constituer la première pierre d'une nouvelle dynamique syndicale, renforçant en France un syndicalisme d'adhérents.

Après plusieurs années de croissance, la SNCF traverse une période difficile. Le plan Starter et les nouvelles restrictions budgétaires sont-ils, selon vous, de nature à redresser la situation ?

Denis Andlauer. Le plan Starter repose sur une logique de réduction des coûts et une augmentation des prix. Il est dicté par le gouvernement qui s'inspire des préconisations de la commission des Finances du Sénat. Il exige de la

SNCF qu'elle augmente ses tarifs et renoue avec la productivité, affaiblie, selon lui, par l'application des 35 heures. Il s'agit, en fait, de la remise en cause de l'accord signé par la CFDT et la CGT en 1999 avec la direction, sous le ministère Gayssot. En deux ans, la baisse des effectifs à la SNCF a quasiment effacé les aspects " offensifs " de la loi Aubry.

Par ailleurs, les mesures d'économie prévues par le plan Starter (suppression de 2 000 emplois supplémentaires en 2003, absence de négociations salariales depuis le début de l'année, report des programmes de formation) sont censées rapporter 100 millions d'euros. Or, l'autorisation donnée par le gouvernement à RFF (Réseau ferré de France) d'augmenter de 60 millions d'euros par an les péages d'infrastructures versés par la SNCF va ruiner, en dix-huit mois, les efforts demandés aux cheminots ! Les choix gouvernementaux en faveur du lobby routier mettent, de nouveau, la SNCF dans une impasse financière et sociale. Après le conflit sur les retraites, les cheminots ont subi l'attitude revancharde de la direction de la SNCF (non-étalement des retenues pour jours de grève, répression tous azimuts). Le gouvernement a la volonté de casser toute velléité de résistance des principales fédérations syndicales du secteur public afin de faciliter le démantèlement de celui-ci. Face aux menaces du gouvernement sur le droit de grève, il faut construire une riposte unitaire, graduée, permettant d'associer les usagers à la défense du service public.

Entretien réalisé par Pierre Agudo