

**ORDRE ET DÉSORDRE DANS LA GRÈVE : ANALYSE
COMPARÉE DES MOBILISATIONS DE CHEMINOTS
(1986-1995)**

PAR

Didier LESCHI

*Laboratoire d'Analyse des Systèmes Politiques
Université de Paris X-Nanterre*

“Il reste qu’il existe une sorte d’incompatibilité entre les situations de crise et les appareils, s’agirait-il de ceux qui, comme les partis de gauche ou les syndicats ouvriers, doivent reproduire en temps ordinaire certains des effets que la crise produit aussi mais de façon essentiellement discontinue et extraordinaire, comme les effets de «politisation» et de mobilisation. (...) Ainsi s’explique que des appareils officiellement mandatés pour produire ou entretenir les états critiques puissent manquer à cette fonction lorsque la crise n’est pas un effet contrôlé de leur action et qu’elle enferme de ce fait une menace pour leur ordre interne, sinon leur existence même.”, Pierre Bourdieu¹.

La représentation des salariés au sein des entreprises n’est pas calquée sur celle des citoyens avec les partis politiques. Cette différence entre le syndicalisme et l’activité politique se mesure juridiquement. Si au sein des entreprises, la majorité participative est à 16 ans que l’on soit français ou étranger, le droit de concourir à la représentation des salariés est un droit restrictif depuis la seconde guerre mondiale. Le principe de base du droit syndical est le refus de toute fluidité de représentation des salariés. L’idée qu’à une seule classe ouvrière doit correspondre un seul syndicat s’est traduite par la volonté à la Libération de favoriser la CGT réunifiée et de limiter le droit d’accès à la capacité de représenter les salariés. Le moyen juridique qui a été alors utilisé

1. *Homo academicus*, Minuit, 1984, p. 249.

est celui de la présomption de représentativité conférée à certains syndicats. Cette présomption de représentativité découple la légitimité syndicale de la reconnaissance formelle des salariés et organise une représentation surplombante. Or c'est ce type de représentation qui connaît depuis une dizaine d'années une perte de crédibilité comme permet de le vérifier l'étude des mouvements de grève à la SNCF.

En moins de dix ans la SNCF a vécu les deux mouvements de grève parmi les plus importants de son histoire sociale. Ces mouvements n'ont pas uniquement marqué par leur intensité mais aussi par l'évolution du répertoire d'action collective dans un secteur où ce répertoire connaissait une très grande stabilité. Le premier conflit, qui éclate au cours de l'hiver 1986/1987, s'est caractérisé par la mise en place d'une structure de coordination — la première dans le monde salarié — qui remettait en question la place conférée jusqu'à présent aux organisations syndicales et à leurs militants dans un conflit. Le second, en novembre et décembre 1995, s'est caractérisé par une multiplication du recours aux assemblées générales de salariés. Cette multiplication des assemblées générales de 1995 n'était pas sans rapport avec le conflit de 1986. La volonté des professionnels de l'action syndicale a été d'oublier "l'échec de 1986" en multipliant la consultation des salariés². Alors que la grève de 1986/1987 avait vu une division profonde entre cheminots, leur laissant un souvenir douloureux capable d'occulter la dimension victorieuse de leur action, en 1995 il y eut une volonté constante de rester unis et d'effacer le souvenir de 1986 dans un "tous ensemble", en particulier lors de la reprise du travail. Cependant, la singularité du mouvement de 1986 ne résidait pas dans la "désunion" entre cheminots mais dans la remise en cause du mode classique de représentation syndicale. Le conflit de 1995 s'est certes terminé dans l'unité, mais le "tous ensemble" a été suivi d'une profonde restructuration du syndicalisme cheminot avec la création du nouveau syndicat SUD. Demeure après le conflit, comme en 1986, un éclatement de la représentation des salariés qui n'est pas sans lien avec l'évolution sociologique du monde cheminot.

La question de l'ordre — au sens de ce qui oriente, ordonne, structure le mouvement de grève — est présente en 1986 comme en 1995. Mais alors qu'en 1986 les coordinations émergent et se structurent contre l'ordre syndical et font du conflit dans le conflit, vécu effectivement parfois comme désordre douloureux, une potentialité positive d'invention, en 1995, les Assemblées Générales multipliées doivent permettre d'éviter le désordre des coordinations. L'ordre est alors fondé sur le refus de la conflictualité interne, les sujets qui fâchent doivent être évités, l'expression est autocontrôlée et "le tous

2. Ce travail est le résultat d'une enquête menée pendant et après le conflit à la gare de Lyon. Elle a comporté deux phases. La première s'est déroulée au cours du mouvement de grève et a consisté à participer aux assemblées générales des agents de conduite et des agents des "voies et signaux" de la gare de Lyon. Cette observation *in situ* a été suivie d'une série d'entretiens avec des animateurs de l'assemblée générale et de la grève, réalisée de janvier à juin 1997.

ensemble" devient la pierre de touche de la légitimité des actes posés. Tout ce qui peut conduire à une division désordonnée est illégitime, tout ce qui vient consolider le sentiment de la cohésion, voire de la réconciliation par exemple entre syndicats plutôt concurrents, est valorisé. De ce fait les objectifs de la grève sont peu débattus, les clivages peu élaborés et le temps de la grève est celui d'un temps étal qui paraît dénué des soubresauts de l'invention qui est peut-être l'autre nom du désordre. Or cette conflictualité refoulée en situation resurgit après coup avec l'émergence d'un nouveau syndicat, SUD, qui exhibe par sa présence, la réalité d'un désordre syndical.

I - POUVOIR SYNDICAL ET DÉSORDRE DES COORDINATIONS : REPRÉSENTATION SURPLOMBANTE ET REPRÉSENTATION CONSTITUANTE

En novembre et décembre 1995, le conflit de 1986 était loin d'être absent des mémoires. A la fin de la grève, après le retrait du plan de réforme des retraites des cheminots dans le cadre du plan Juppé, les cheminots que nous avons interrogés, et en particulier les responsables syndicaux, comparaient la "défaite" de 1986 à leur récente "victoire". Factuellement pourtant la grève de 1986 n'a pas été sur le plan matériel et revendicatif un échec. Si en 1995, les cheminots n'ont rien perdu concernant leur statut, alors que le plan Juppé continue à être mis en œuvre, en 1986, la grève des cheminots avait bloqué la réforme du déroulement des carrières, le "glissement-vieillesse-technicité"³, et amené la direction de la SNCF à revoir les conditions de travail des agents de conduite. Furent en particulier améliorées les conditions d'hébergement dans les foyers des conducteurs effectuant un service nécessitant un repos à l'extérieur de leur domicile. Les chambres collectives sont devenues individuelles. Les conducteurs n'ont plus été obligés d'amener leur linge de literie. En 1986, le gain de la grève fut donc réel sur le plan matériel. Mais la mémoire collective des militants garde le souvenir d'un échec. A cela plusieurs raisons. En 1986, contrairement à 1995, les grévistes n'ont pas réussi à bloquer la circulation des trains. Les conditions de la négociation et de la reprise furent d'autant plus pénibles. Plus douloureux encore, le mouvement de 1986 a donné lieu à une division profonde entre cheminots liée à la mise en place d'une forme de représentation des grévistes concurrente aux syndicats : les coordinations de salariés.

Au milieu des années 1980, les coordinations de salariés ont suscité un très large rejet. Analysées comme un produit spontanéiste des conflits sociaux, elles ont été opposées à la mise en œuvre de rapports "normalisés" entre partenaires sociaux. Leur existence entraînait, d'après les experts les plus critiques, le retour de tout ce que le syndicalisme tentait d'éviter : "*plus d'État, plus de conflits sauvages et plus d'imprévus dans le domaine social*"⁴.

3. Il s'agit du changement d'échelon automatique en fonction de l'ancienneté dans le métier.

4. Rosanvallon (P.), *La question syndicale*, Pluriel, 1988, p. 10.

A la SNCF, secteur où la tradition syndicale est non seulement forte mais participe à la construction d'une identité collective cheminote, la naissance de coordinations a particulièrement surpris et ce d'autant plus qu'elles sont nées chez les agents de conduite où le taux de syndicalisation est plus fort que dans tous les autres secteurs de la SNCF⁵. Elles ont ainsi constitué, selon Annie Kriegel, une sorte d'entorse à la tradition syndicale du chemin de fer où "*nul n'aurait imaginé entrer à l'improviste dans un affrontement majeur*" comme cela fut le cas en 1986⁶.

Au cœur de la critique des coordinations énoncée par les professionnels syndicaux il y a la perte du monopole de l'action⁷. En effet, le mouvement de l'hiver 1986 s'est déroulé à l'initiative de jeunes agents de conduite "non-syndiqués" agissant en dehors de tout mot d'ordre syndical. Prenant exemple sur le mouvement étudiant victorieux contre le projet de loi d'Alain Devaquet⁸, des jeunes conducteurs de la gare de l'Est profitent alors d'une grève syndicale de 24 heures pour faire circuler un appel à la grève illimitée juridiquement couvert par des syndicalistes cheminots CFDT en opposition avec leur confédération syndicale⁹. Leur initiative rompt alors avec le principe des journées d'action ponctuelles et suscite une adhésion inattendue qui dépossède du même coup les syndicalistes du monopole de la définition et du choix des styles d'action. A cette remise en cause dans le choix des moyens, succède la contestation du rôle et du monopole de représentation des salariés réservés aux syndicalistes. Dans la foulée du mouvement de grève se constituent deux coordinations de cheminots chargées de représenter les grévistes et de négocier sous leur contrôle : la "coordination des agents de conduite" et la "coordination intercatégorielle des cheminots". Ces deux structures accentuent le dessaisissement des syndicats de la lutte en cours et ce d'autant plus fortement qu'elles ne se présentent pas comme concurrentes à l'action des syndicalistes mais englobantes, devant réunir syndiqués et non syndiqués¹⁰.

5. Sur la syndicalisation des cheminots voir les travaux de Georges Ribeil.

6. Kriegel (A.), *La grève des cheminots 1920*, Armand Colin, 1988, p. 8.

7. Clairement énoncé par Bernard Thibaud : "*nous nous sommes interrogés sur les raisons pour lesquelles l'émergence d'un autre outil d'expression revendicative (les coordinations) avait été possible, alors que la C.G.T. estimait que c'était justement son rôle.*", "On ira encore plus loin", entretien avec Bernard Thibaud, secrétaire de la fédération CGT des cheminots, réalisé par Toni Négri et Michel Vakaloulis, *Futur antérieur*, n° 31, mars 1996.

8. Le mouvement de grève des étudiants contre le projet de loi Devaquet avait comme expression publique la "coordination étudiante" dont les représentants étaient les "seuls habilités à négocier au nom des étudiants". L'exemplarité de la coordination étudiante a un effet de contagion sur d'autres secteurs qui crée une situation de "fluidité politique", voir Dobry (M.), "Calcul, concurrence et gestion du sens, quelques réflexions à propos des manifestations étudiantes de novembre et décembre 1986", dans *La manifestation*, Favre (P.) (dir.), PFNSP, 1990.

9. Déclenché à la gare de l'Est, le mouvement a rencontré l'assentiment des militants de la CFDT qui dix ans plus tard seront à l'initiative de la création du syndicat Sud Cheminots.

10. Deux coordinations de cheminots ont vu le jour en 1986, la coordination des Agents de conduite et la Coordination intercatégorielle des cheminots. La première n'organisait que les conducteurs et réservait aux représentants syndicaux une place par organisation syndicale au

L'exemple des cheminots a d'autant plus marqué que par la suite il a été suivi par d'autres salariés dans des secteurs au taux de syndicalisation variables. Sont ainsi apparues des coordinations d'infirmières, d'instituteurs, de métallurgistes de la Société nationale de construction des moteurs d'avions (SNECMA), d'agents d'Air France ou encore de conducteurs des postes¹¹.

Jusqu'en 1986, les coordinations étaient l'apanage des mouvements de jeunes. Elles constituaient même, depuis le début des années 1970, un élément essentiel du répertoire d'action collective de la jeunesse scolarisée¹². Des centaines de milliers de jeunes eurent comme première expérience de l'action collective des mouvements organisés en coordinations : mouvement contre la loi Debré en 1973¹³, mouvement contre la réforme Haby du secondaire en 1975 et 1976, la réforme Saunier-Séité du Deug en 1975, la mise en place des stages en entreprises et la réforme des CET en 1978, le mouvement de grève contre la réforme des études de médecine en 1983, le mouvement de grève contre le projet de loi Devaquet etc. L'ampleur des mouvements de jeunes des vingt dernières années fait qu'à la fin des années 1980, le mode d'action coordination n'est pas inconnu d'une partie importante des salariés comme le révèlent les enquêtes menées sur les principaux acteurs des coordinations de salariés. Ils ont dans la plupart des cas participé à des mobilisations de jeunes. Les plus jeunes des infirmières des coordinations de 1987 ont ainsi été mobilisées, à la fin des années soixante-dix, par une coordination des élèves infirmières dans le cadre d'un mouvement de protestation contre la réforme des études¹⁴. A la SNCF, l'étude du mouvement de 1986 fait apparaître que les agents les plus en phase avec les coordinations sont à la fois les plus jeunes et ceux dont le niveau de diplôme est le plus élevé, ce qui indique un parcours scolaire plus long¹⁵.

La nouveauté des coordinations ne venait pas tant de l'appel à la tenue d'assemblées générales de salariés qu'à la fonction conférée à ces réunions. Réunir les salariés en grève est une pratique ancienne des organisations syndicales. Les assemblées générales ont toujours été un lieu d'information des salariés et même de légitimation de l'action de l'organisation syndicale.

(suite note 10) sein du bureau de la coordination ; la seconde, comme son nom l'indique, souhaitait lier l'ensemble des agents dans le mouvement de grève et sans institutionnaliser la présence des organisations syndicales. Sur ce mouvement de grève, voir Ribeil (G.), "Quand la SNCF déraile. Enquête sur les circonstances et les responsabilités d'un accident exceptionnel", *Travail*, n° 14, oct. 1987.

11. Sur les coordinations de salariés voir Denis (J.-M.), *Les coordinations, recherche désespérée de citoyenneté*, Syllepse, 1996.

12. Sur la naissance des coordinations dans la jeunesse scolarisée et leur extension chez les salariés, voir Leschi (D.), "Les coordinations filles des années 1968", *Clio, Histoire, Femmes et Sociétés*, Presses Universitaires du Mirail, 3/1996, pp. 163 à 182.

13. Loi qui abaissait de 27 à 22 ans la limite d'âge des sursis militaires.

14. Leschi (D.), "Les coordinations filles des années 1968", *op. cit.*

15. Ribeil (G.), "Quand la SNCF déraile... Enquête sur les circonstances et les responsabilités d'un accident exceptionnel", *Travail*, octobre 1987. Cette analyse est confirmée par les travaux de Denis (J.-M.), *op. cit.* en particulier le chapitre 1 p. 53.

Cependant, ces réunions d'information n'ont jamais eu vocation à désigner une représentation nouvelle puisqu'il était "évident" que les organisations syndicales représentaient naturellement les salariés. Ainsi, lors de la grève des cheminots de 1953, le parti communiste met en place une "machinerie" où s'emboîtent "cellules communistes, sections syndicales CGT, comités d'unité, assemblées générales" comparable à ce qui se fait lors de la grève de 1920 mais dont la vocation n'est en aucun cas dans l'esprit des militants qui les animent la remise en cause du rôle dirigeant du "parti de la classe ouvrière"¹⁶.

La spécificité des coordinations réside dans la jonction des différentes assemblées générales par l'intermédiaire de délégués élus comme représentants des assemblées de grévistes. Ce mode de désignation remet en cause le rôle acquis par les organisations syndicales et les représentants du personnel d'être les seuls habilités à représenter les salariés lors d'un conflit. Il manifeste la capacité revendiquée par les salariés assemblés d'être l'élément de la décision dans le conflit lui-même. Cette pratique de "citoyenneté"¹⁷ dans un conflit introduit une fluidité de la représentation qui caractérise les coordinations. Cette fluidité était évidente au sein des coordinations de jeunes scolarisés. Dès leurs premières apparitions après 1968, la mise en place d'assemblées générales dans les lycées et les universités lors d'un mouvement de protestation va à l'encontre de la réforme du ministre de l'Éducation nationale, Edgar Faure, qui souhaite mettre en place une représentation permanente des lycéens et des étudiants dans un cadre de cogestion participative. Dans les lycées et les universités, cette fluidité de la représentation obligeait l'aspirant représentant à faire la preuve, au cours des débats de chaque assemblée générale, de sa capacité à convaincre qu'il est bien celui qui doit représenter ceux qui sont assemblés. Cette pratique d'assemblée a connu son moment le plus intense au moment où la politisation dans les lycées et les universités générait l'existence de multiples groupes politiques dont les militants étaient amenés à être en concurrence et à être départagés par l'assemblée générale.

Le fait que l'émergence des coordinations dans le mouvement de grève des cheminots de 1986 se soit produite chez les agents de conduite perturbait d'autant plus fortement le syndicalisme que ces agents constituent depuis des décennies les figures typiques d'agrégation du monde cheminot¹⁸. En prenant l'initiative du mouvement de grève, les jeunes cheminots de la gare de l'Est manifestaient une indépendance tout à la fois par rapport à la tradition syndicale et à la tradition du "métier" telle qu'elle est portée par les syndicats et en

16. Kriegel (A.), *op. cit.* p. 12.

17. Selon le terme de Denis (J.-M.), *op. cit.*

18. Sur la construction des groupes autour de figures typiques voir Bolstanski (L.) et Thévenot (L.), "Sociologie savante et sens social ordinaire", communication pour le colloque "Représentation sociale et champ éducatif", Aix-en-Provence, 30 novembre 1981, publié en 1983 sous le titre "Finding one's way in Social Space : a Study base games", *Social science information*, 22-4/5 ; et Corcuff (Ph.), *Construction du mouvement ouvrier, activités cognitives, pratiques unificatrices et conflits dans un syndicat de cheminots*, Thèse inédite EHESS, 1991, en particulier pp. 322 à 329.

particulier la CGT. Ainsi, une des raisons de la dureté de la réaction syndicale était dans le fait que sa vision du métier et de son rôle dans l'entreprise l'amène à répugner le déclenchement de mouvements de grève à la veille de déplacement importants d'usagers liés aux fêtes de fin d'année ou au départ en vacances. Cette prise de distance s'est exprimée comme une volonté de prendre ses affaires en main et de ne plus s'en remettre aux organisations syndicales. Les syndicats furent ainsi pris à leur propre jeu de la mise en avant du groupe des agents de conduite comme élément central de la vie de l'entreprise. La construction du discours syndical sur les agents de conduite doit beaucoup à l'effet de concurrence entre syndicats. Afin de contrer la prédominance de la Fgaac chez les agents de conduite, la CGT et la CFDT furent amenées à valoriser ce groupe face à un syndicat autonome dont le discours est tout entier construit sur le refus que les revendications des agents de conduite soient dépendantes de celles des autres catégories de personnel¹⁹. Forts de cette assurance sociale qu'a conforté la conjonction entre le discours syndical et celui de l'entreprise²⁰, les agents de conduite réinventent une représentation constituante avec la mise en place de la coordination des agents de conduite²¹. En 1995 c'est autour d'eux que se construit la mise en scène de la démocratie de la grève à travers les assemblées générales.

II - LA MISE EN SCENE DE LA DÉMOCRATIE : LES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES DE NOVEMBRE ET DÉCEMBRE 1995

L'arrêt total de la circulation des trains en novembre et décembre 1995 est lié à la forte mobilisation des agents de conduite. Cette cessation du trafic organisée par les syndicats marque leur emprise sur le mouvement. Cependant, cette emprise ne pouvait tenir qu'autant qu'elle s'exerçait sur les agents de conduite. Le souvenir du mouvement de 1986 et l'échec subi par les organisations syndicales les a amenées à mettre en place une mise en scène de la démocratie de la grève dans un système pyramidal d'assemblées générales à la tête duquel se situaient les agents de conduite. Dès le début du conflit les syndicalistes de la CGT et de la CFDT appellent à la réunion d'assemblées

19. L'étude de Philippe Corcuff sur le syndicat CFDT des cheminots de Bordeaux montre que les agents de conduite n'apparaissent qu'en 1970 au sein du bureau du syndicat, mais composent 50 % du bureau en 1972 (3 sur 6), Corcuff (Ph.), *op. cit.* p. 323. Cette volonté de prendre pied chez les agents de conduite, on la trouve après guerre à la CGT après que la Fgaac ait profité de la séparation entre CGT et FO pour reprendre son autonomie. La Fgaac représente bien l'esprit d'indépendance qui caractérise les agents de conduite. Produit de l'anarcho-syndicalisme de type Proudhonien, elle eut comme devise "Ni Dieu ni maître", aujourd'hui remplacée par "Ni politique ni religion". Pour un aperçu rapide du syndicalisme cheminot, voir Ribeil (G.), *Les cheminots*, Repères, 1984, p. 105 et sq.

20. Le lancement du T.G.V. est un élément important dans la valorisation des agents de conduite au sein de l'entreprise.

21. La seconde coordination du mouvement de 1986, "la coordination intercatégorielle des cheminots", est née à l'initiative de militants trotskistes de *Lutte ouvrière*. Elle déniait aux agents de conduite la volonté d'être autonome dans leur mouvement.

générales. La CGT reprend même à son compte pour les convoquer le discours libertaire de 1986 : “la CGT a réussi à ancrer l'idée suivant laquelle c'est aux cheminots que revient la décision, au fil des jours et des assemblées, des formes de la poursuite ou non de la grève.”²² L'observation des assemblées générales de la gare de Lyon montre cependant une autre dimension que l'acceptation d'une pratique constituante de la grève.

Le système des assemblées générales de la gare de Lyon a été tout au long du conflit de 1995 basé sur la séparation entre les catégories. Cependant, si chaque catégorie décidait “pour elle-même” de la poursuite de la grève, chacune intériorisait le fait que la poursuite de la grève dépendait des agents de conduite. L'assemblée générale des agents de conduite a été construite comme le lieu central de la grève. Dans cette construction, la forme de l'organisation de la grève a joué un rôle déterminant. Tout le déroulement de la grève a consisté à mettre en scène la place prépondérante des agents de conduite ce qui permettait d'organiser une emprise commune des syndicats sur ce groupe et du même coup sur l'ensemble du mouvement de grève. Ainsi, le refus de faire des assemblées générales communes à l'ensemble du personnel permettait, en contentant la Fgaac, à la fois de préserver l'unité syndicale entre syndicats des agents de conduite et de construire l'emprise de l'ensemble des syndicats sur ces agents en empêchant que leur assemblée générale devienne un lieu de gestion de la concurrence entre syndicats. D'où le fait que ces assemblées générales des agents de conduite ont souvent donné le sentiment d'être atones et de connaître peu de débats sur les objectifs de la grève, donnant à ceux-ci l'évidence du non-dit²³. Cette emprise des organisations syndicales sur l'assemblée générale des agents de conduite a clôturé la possibilité d'une représentation des grévistes désignée directement par l'assemblée. Cependant, la gestion de ce consensus nécessitait l'acceptation d'un cadre commun. Ce cadre est construit par le regard de l'assemblée générale des agents de conduite. Ainsi, le cadre de l'assemblée générale, une fois dépouillée de la possibilité d'être le lieu de construction de la souveraineté et de la représentation des agents devient un instrument de contrôle de la grève par les organisations syndicales. Ceci se manifeste particulièrement au moment de la fin du conflit. Alors qu'elle avait lieu habituellement après celle des autres catégories, l'assemblée générale des agents de conduite du vendredi 11 décembre se déroule tôt le matin. Alors que la veille encore, le discours des militants CGT et CFDT fixait comme objectif à la grève le retrait du plan Juppé, le contrôle de l'assemblée générale des agents de conduite permet d'organiser la reprise sans que le débat sur les objectifs de la grève et son déroulement ait lieu²⁴. Au moment où se réunissent les autres catégories de personnel, la reprise n'est donc plus un enjeu.

22. Thibaud (B.), *op. cit.*

23. Barets (P.), “Journal de grève, notes de terrain”, *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 115, décembre 1996.

24. D'où l'amertume exprimée par certains cheminots contre cet arrêt brutal du conflit. Cf. Barets (P.), *op. cit.*, p. 26, qui fait part des mêmes observations.

Les assemblées générales du mouvement de grève ont ainsi été dépouillées de leur dimension de souveraineté constituante. Tout le rituel de ces assemblées, jusqu'à la distribution de la prise de parole contrôlée par les syndicats, clôturait le débat dans des espaces délimités par eux²⁵. Le "tous ensemble" habillait une opacité quant aux lieux de décision. L'ordre syndical le plus attaché à la défense de son monopole sur les formes et les rythmes de l'action et sur sa fonction de représentation organisait ainsi son contrôle du mouvement²⁶. Afin de relégitimer leur rôle, les syndicats, et en particulier la CGT qui avait à tenir son rôle de premier syndicat de l'entreprise et qui préparait les élections de mars 1996 avec l'espoir d'atteindre la majorité absolue des voix, ont utilisé le poids symbolique des intellectuels mobilisés en faveur du mouvement de grève²⁷. Tout le travail de gestion de la compétition opéré dans les assemblées générales par les syndicats dans le mouvement de novembre et décembre 1995, ne peut être dissocié de la volonté de contrôler le sens et l'interprétation de la dynamique du mouvement qui soit la leur et qui puisse clore le désordre de 1986²⁸.

III - LE DÉSORDRE SYNDICAL : LA CRÉATION DE SUD COMME RÉPONSE À L'AMBIGUÏTÉ

Le "tous ensemble" affiché lors du conflit de novembre et décembre 1995 a cependant laissé place, une fois les feux de Bengale éteints, à une restructuration importante du syndicalisme cheminot. De ce "tous ensemble" de la grève qui unifiait les organisations syndicales, il n'est resté que le front des syndicats

25. L'assemblée générale des agents de conduite de la gare de Lyon débutait toujours par la prise de parole des responsables syndicaux dans un ordre qui ne variait pas : CGT, puis CFDT et enfin Fgaac. Cet ordre ne correspond pas à l'influence électorale des syndicats chez les agents de conduite qui est le suivant : Fgaac, CGT, CFDT.

26. Ainsi, à la gare de Lyon l'information circulait entre militants syndicaux des différentes unités de l'entreprise par le biais du syndicat. A cela s'ajoutaient des réunions entre représentants syndicaux d'une même catégorie (agents de conduite etc.). Il n'y eut pas de comité de grève ou de structure de ce type. Même les caisses de solidarité constituées des fonds recueillis dans les manifestations et qui auraient pu être des instruments symboliques de ce "tous ensemble" sont demeurées séparées, constituées par chaque syndicat.

27. Ainsi, la réunion du samedi 16 décembre au foyer des cheminots de la gare de Lyon, organisée en présence de Pierre Bourdieu et Bernard Thibaud, permet à la CGT de conforter sa position alors même que c'est à la gare de Lyon que sa situation syndicale est la plus contestée, et que dans ses rangs certains ont du mal à comprendre le brusque revirement de la confédération qui, le jeudi encore, dans les assemblées générales, appelait à la grève "jusqu'au retrait du plan Juppé". Le jour de la reprise, le vendredi, c'est dans la même salle, gare de Lyon, que Bernard Thibaud vient expliquer la nécessité d'arrêter le mouvement. Au cours de la réunion, des adhérents de la CGT déchirent leur carte et prennent violemment à partie le dirigeant syndicaliste sur la gestion de la fin du conflit. Le samedi, le soutien des intellectuels apparaît symboliquement, d'abord, comme un soutien de la CGT et consacre la capacité de Bernard Thibaud à élargir l'audience de son syndicat.

28. Sur ces luttes pour le contrôle des mobilisations et la gestion des sens dans une situation comparable, voir Dobry (M.), *op. cit.*

déjà reconnus par l'entreprise luttant par le biais de procédures juridiques contre l'émergence d'une nouvelle structure syndicale : le SUD (Syndicat Unitaire et Démocratique) créé par les militants CFDT en désaccord avec leur confédération. Et c'est dans l'impossibilité de faire le deuil de ce discours du "tous ensemble" que certains opposants de la CFDT refuseront de quitter leur confédération.

La création de SUD apparaît comme une résurgence après coup de la volonté de souveraineté constituante qu'avaient exprimée les coordinations dix ans plus tôt et qu'a semblé clore la grève de 1995.

Contrairement aux précédents moments de restructuration syndicale qu'a connus la SNCF, la création de SUD cheminots est directement liée à ce mode de légitimation de la représentativité introduite par les coordinations à travers les assemblées générales. Elle n'a rien de comparable à la naissance de la CFDT issue de la mutation de la CFTC en encore de la différenciation entre CGT et CGT-FO.

Désavoués par leur Confédération, les militants cheminots de la CFDT se trouvaient dans l'obligation d'utiliser les assemblées générales comme instance de légitimation. La scission syndicale est devenue le seul enjeu qui sollicitait une interaction entre militants syndicaux et non syndiqués dès lors que la grève et sa conduite "allait de soi". Cet enjeu a réintroduit le même type de rapports entre délégués et déléguants que ceux apparus dans les coordinations de 1986. Le conflit entre les partisans de Nicole Notat et ses opposants est devenu un substitut à l'absence d'enjeu dans les assemblées générales. Syndiqués et non syndiqués de la CFDT sont alors amenés à prendre parti pour ou contre les militants oppositionnels de la CFDT dans un débat public, et même médiatisé, où se concentrent les enjeux de la grève. Les scissionnistes deviennent au cours même de la grève des porte-parole dont la légitimité ne peut être que celle de la base gréviste. Ce mécanisme explique que la scission est non seulement assumée mais même recherchée²⁹. La création de SUD devient un moyen de palier l'ambiguïté de la démocratie de la grève en donnant la possibilité de ne pas s'inscrire totalement dans l'ordre retrouvé de la grève. Précédemment, la tradition de l'unité et même de l'unicité syndicale amenait les oppositionnels et les exclus à se lancer dans des demandes militantes de réintégration au sein de la structure excluante. Il y avait un refus d'assumer la nouveauté de la situation, un non choix. Ainsi, en 1987 les militants de la branche santé de la CFDT exclus, dans un premier temps, demandent leur réintégration et hésitent à constituer une nouvelle structure syndicale.

29. La mise en place du syndicat SUD cheminot est un processus qui n'a pas d'équivalent. En effet, le syndicat SUD PTT à l'origine du sigle est né d'une exclusion et non d'un départ volontaire après un mouvement de grève. Cette recherche de la scission est le principal reproche que formulent les opposants qui sont demeurés au sein de la CFDT et sont regroupés dans l'association "Tous ensemble".

En 1995, l'ordre de la grève a été énoncé comme le refus de la conflictualité des points de vue sur la conduite de la grève et ses objectifs. Il en a résulté un mouvement sans expression originale au contraire de 1986. C'est après coup que la naissance d'un nouveau syndicat, SUD, et la conflictualité qu'accompagne nécessairement toute scission syndicale, ont créé une trace du mouvement de novembre et décembre 1995. Sous ce rapport, la différence entre ordre et désordre se mesure bien dans le fait que la continuité de l'ordre n'invente rien alors que le désordre ouvre des possibles et laisse des traces.

La réussite du nouveau syndicat atteste du changement intervenu ces dix dernières années dans le rapport entre salariés et organisations syndicales. La remise en cause par les coordinations du monopole de la représentation des salariés par les syndicats a ouvert la voie à un retour à des formes anarcho-syndicalistes de l'action revendicative. En particulier elles ont redonné aux assemblées de salariés le rôle d'instance de décision dans les conflits, alors que depuis la seconde guerre mondiale la place conférée par le droit aux organisations syndicales avait permis à celles-ci de limiter au strict minimum la fluidité, l'incertitude quant à leur rôle dans les conflits sociaux. Sur plusieurs décennies s'est ainsi construite une position d'autorité sur le licite et l'illicite comme sur le choix des moyens de l'action. Le conflit de 1995, l'obligation d'avoir recours aux assemblées générales et la création de nouveaux syndicats dont la légitimité première est la place tenue dans la grève modifient profondément les règles du jeu syndical. Cette restructuration basée sur une opinion publique des salariés et non sur le jeu interne des syndicats a élargi le marché de l'offre syndicale. Cette réouverture profite cependant à des entreprises variées qui toutes se prévalent de cette opinion publique qui vient contrecarrer la présomption de représentativité des syndicalistes traditionnels et le monopole de fait qu'elle a construit. Ainsi à côté de créations syndicales qui renouent avec la tradition de l'anarcho-syndicalisme, des entreprises de syndicats d'extrême-droite se lancent en espérant bénéficier de l'existence de ce courant politique au sein de la société. Il s'avère que la clôture du champ syndical organisée par le droit ne fonctionnait qu'autant que les possibilités de choix qu'elle protégeait correspondaient à l'état de la demande. Tel n'est plus le cas comme l'attestent les changements du répertoire d'action collective intervenus ces dix dernières années.