

affichettes sont collées publiquement sur tous les murs de la gare. Des groupes de discussion se forment ; cette action est bien accueillie. Quelques heures après, la Ligue cherchera des contacts avec le P.S.U. et L.O. pour organiser des actions communes. Ils resteront sans effet.

Au soir du jeudi, les trois syndicats décident de poursuivre la grève. C'est alors qu'un fait nouveau intervient.

Le même soir, les syndicats G.G.T. et C.F.D.T. du métro appellent « les travailleurs du réseau ferré, là où leur volonté s'est exprimée majoritairement à entrer dans l'action ».

Cet essai d'élargir le mouvement se soldera par un échec : le lendemain matin, moins de 10% des chefs de train étaient absents.

Un tel résultat était quelque peu prévisible : après avoir consulté les chefs de train et leur avoir demandé de voter la grève, après leur avoir dit que le vote, quoique majoritaire, n'était pas assez massif pour lancer un débrayage, 3 jours après, les directions C.G.T. et C.F.D.T. leur demandaient « d'entrer dans l'action » ! On comprend leur manque d'enthousiasme, d'autant plus qu'à ce moment une minuscule poignée d'entre eux travaille puisqu'ils sont presque tous mis au « chômage technique » par la grève des conducteurs et assurés d'être payés. L'absence de mots d'ordre clairs, le manque total d'informations dans lequel ils sont laissés depuis le début de la grève, tout cela ne contribue pas non plus à les encourager.

Au soir du jeudi, on peut commencer à faire un premier bilan de la situation :

— La grève des 2.300 conducteurs du métro tient toujours bon. Malgré les attaques et les calomnies gouvernementales, leur combativité ne se dément pas.

— Cette grève perturbe sérieusement toute l'activité économique parisienne. On dit qu'elle coûte 120 millions par jour ! Dans les Grands Magasins, les ventes s'effondrent : le chiffre d'affaire est tombé en moyenne de 35 à 55%.

Les journaux avancent d'autres chiffres impressionnants :

* chiffre d'affaire diminué de 40% dans les magasins de chaussures

* baisse de 20% dans l'activité des restaurants, de 30% dans celle des théâtres, etc...

Le c.N.P.F. estimera à près de 7 millions le nombre total d'heures de travail perdues du fait des retards dans les entrées de la région parisienne.

Bref, on a l'impression que les 2.300 conducteurs du métro ont entre les mains un moyen de pression fantastique sur le gouvernement, moyen d'autant plus efficace qu'ils seront capables de gagner la bienveillance ou tout

au moins la neutralité des usagers à leur cause. La grève de cette catégorie joue en somme le rôle d'une « grève-bouchon », non seulement à l'échelle de la R.A.T.P., mais pour toute une région de plusieurs millions de salariés.

Devant cette situation, le gouvernement joue consciemment les usagers contre les grévistes. Dès le début, il encourage directement la campagne d'intoxication qui se développe. Mettant à profit l'absence d'actions massives de solidarité aux grévistes il « conseille » à Weil de ne rien céder sur les revendications des conducteurs.