

- Avant le début du conflit leur souci constant fut de trouver un terrain d'entente avec la direction pour éviter d'avoir à faire grève.

A ce moment ils souhaitent limiter la durée de la grève à un ou deux jours ; c'est très exactement le sens de leur bataille pour la grève de 24 heures renouvelables. Ils avancent alors des revendications qui dépassent le cadre des conducteurs (salaires, retraites, congés) ; il est d'ailleurs vrai que sur ces points-là la direction peut beaucoup plus facilement arriver à un compromis que sur la question de la grille hiérarchique.

Dans les premiers jours d'octobre ils font savoir qu'ils seraient favorables à une extension du conflit à d'autres catégories que les conducteurs, si la grève s'avérait inévitable.

Quand la grève commence, ils font quelques tentatives extrêmement peu énergiques pour étendre le mouvement notamment aux chefs de train. Mais finalement, ils semblent se résigner dans les faits, mardi, mercredi et jeudi à ce que la grève soit cantonnée à une seule catégorie, tout en continuant à expliquer que « **l'ensemble des travailleurs de la Régie sont concernés** ». Comment expliquer cette apparente volonté de généralisation et la faiblesse des efforts faits pour la réaliser ?

L'explication souvent donnée par les responsables CGT aux militants de base qui leur demandaient des comptes est la suivante : nous étions coincés, car si nous avions cherché à étendre la grève, les autonomes auraient repris le boulot. Ils l'avaient dit...

En fait il s'agit surtout là d'un alibi. Les vraies raisons sont ailleurs :

— elles tiennent tout d'abord à une différence de combativité entre les conducteurs et le reste de la Régie. Il est exact que les autres étaient « moins chauds » au départ (55 %)

— mais le fond de l'affaire c'est que les directions syndicales n'offraient pas aux autres travailleurs des objectifs sur lesquels ils pouvaient se mobiliser, et que par leurs hésitations elles contribuaient encore à désamorcer la combativité ouvrière à la Régie. Ces hésitations sont d'ailleurs parfaitement explicables de leur point de vue : étendre le mouvement signifiait peut-être pour les dirigeants CGT en reprendre le contrôle, mais cela voulait dire aussi assumer la responsabilité d'une « escalade » dans l'épreuve de force engagée dans les conditions qu'on sait. Et chaque jour qui passait rendait l'opération plus risquée.

On comprend mieux dans ce contexte pourquoi l'appel CGT-CFDT à « entrer dans l'action » est resté platonique.

En fait il serait vain de chercher une cohérence rectiligne dans les positions de la direction CGT de la RATP : coïncée entre sa propre base très combative (qui subit directement la pression des autonomes), et les consignes du bureau confédéral qui l'invite à freiner le mouvement alors qu'elle n'en a pas les moyens, elle sera prise dans des contradictions qui éclateront au grand jour lors de la réunion de l'URP-CGT du lendemain.

D'ailleurs elles se sont déjà manifestées pour prendre cette fameuse décision d'élargissement lors de la réunion de la Commission Administrative du syndicat CGT de la RATP : à cette réunion assistent les secrétaires généraux de la Fédération des Transports, de l'Union régionale et de l'UD de Paris CGT. Il y a aussi des conducteurs militants.

La discussion s'engagea, le moins qu'on puisse dire est qu'elle est vive. Malgré les « autorités » qu'elle a déplacées la Commission exécutive Confédérale n'arrive pas à faire passer son point de vue : la grève est reconduite contre l'avis de la direction confédérale, et la CGT appelle avec la CFDT à l'élargissement.