

RÉFLEXIONS SUR UNE GRÈVE...

Le 26 octobre les travailleurs des transports de la région parisienne ont cessé le travail! Cette grève vaut qu'on s'y arrête. A l'origine de ce mouvement il y a une augmentation de salaire. Oh je vous ferai grâce du détail si ce n'est pour constater l'effroyable complexité des calculs qui servent à établir les salaires et qui laissent le travailleur désarmé devant des montagnes de chiffres qui accouchent de salaires ridicules. L'État-patron refusa cette augmentation, et un personnage chrétien, démocrate et barbu qui se prétend ministre des Transports déclara tout net qu'on ne pouvait souffrir des grèves tournantes «*anarchiques*»; que les délinquants seraient sanctionnés et que d'autre part une grève générale mettant en danger le pays il se verrait dans l'obligation de réquisitionner les agents des services publics.

Miracle! Ce sont ces propos ridicules de l'innocent Buron qui allaient servir à catapultier un mouvement en somme assez modeste à son origine. Le droit de grève était mis en cause! Accepter toute atteinte à ce droit c'était précipiter la désagrégation des organisations syndicales dont la grève est le seul moyen de lutte vraiment efficace. Les syndicalistes l'ont bien compris et les dirigeants des trois fédérations de Cheminots, C.F.T.C., F.O., C.G.T., se mirent rapidement d'accord pour réaliser l'unité de Front indispensable au succès du mouvement.

La grève a été un succès. Je ne rentrerai pas dans des détails que chacun connaît par la lecture de la grande presse. Je veux simplement essayer de tirer quelques conclusions de ce mouvement.

Il faut constater tout d'abord que dans l'état actuel des divisions syndicales, l'unité d'action est indispensable et que cette unité et l'attitude des organisations syndicales de cheminots vient de nous le démontrer, est possible! Elle dépend des travailleurs eux-mêmes qui partout où ils se trouvent doivent l'imposer à leur direction syndicale.

Si à l'origine de ce mouvement des transports il y a une augmentation de salaire, la mobilisation des travailleurs s'est faite sur la défense du droit de grève donc sur la défense d'une des libertés dont le monde du travail connaît le mieux le prix. Contrairement à ce qu'affirme trop complaisamment une bureaucratie syndicale paresseuse et timorée, la combativité de la classe ouvrière, lorsque les éléments du succès sont réunis, déborde largement le cadre de la modeste revendication de salaire.

La généralisation des grèves et ce fut le cas de la grève des transports qui, des chemins de fer s'étendit à tous les transports, apparaît à tous comme un facteur de lutte plus cohérent que les mouvements sporadiques que le patronat laisse traîner en longueur pour mieux les écraser et la lutte de nos camarades dockers de Marseille illustre de façon désastreuse la politique à la petite semaine des bureaux confédéraux des grandes organisations syndicales qui semblent oublier que la solidarité est un élément essentiel des luttes ouvrières.

La réussite de la grève des transports doit nous inciter à combattre les routines syndicales. Contre le patronat et l'État étroitement unis il faut réaliser l'unité syndicale de façon à ce qu'on n'assiste plus à ce spectacle honteux de deux complices fixant de manière arbitraire (4%) la limite de l'augmentation de salaire dans l'année. Il faut réaliser l'unité pour arracher un salaire minimum de 50.000 francs dans l'immédiat. Il faut rétrécir l'éventail des salaires, cela s'entend également dans l'immédiat. Il faut réduire la journée de travail à 8 heures pour cinq jours sans diminution de salaire. Ces revendications peuvent et doivent être arrachées. Elles conditionnent un renouveau de confiance du monde ouvrier dans les organisations syndicales et c'est cette confiance qui permettra d'aller plus loin, vers la participation des travailleurs à la gestion de leurs entreprises, de leurs bureaux et de poser la question des salaires sur des bases différentes au sein

d'une économie différente de celle qui favorise le capital et que son agent technique l'État nous impose.

La grève des transports pour une courte journée et dans un secteur trop étroitement limité nous trace le chemin que nous devons suivre pour rétablir la justice dans une économie moyenâgeuse.

MONTLUC.
(Maurice JOYEUX).
