



Pas de train aujourd'hui pour qu'il y en ait demain

Ballast

12 mai 2018

Texte inédit pour le site de Ballast

La « bataille du rail » a commencé le 3 avril dernier, en réponse à l'offensive gouvernementale visant à libéraliser et ouvrir à la concurrence les services de transport ferroviaire — conformément aux exigences répétées de l'Union européenne. Les médias libéraux n'ont pas manqué de chanter en chœur : une réforme « inéluctable », pour Le Monde ; Le Parisien a raillé le « tabou du sacro-saint statut des cheminots » ; Le Point a dénoncé les « chantages » des grévistes et les « syndicats très peu représentatifs et ultra-marxistes dont les ambitions dépassent de très loin les intérêts du service public » ; Le Figaro a pointé du doigt une lutte « d'arrière-garde et profondément égoïste »... Retrouvons plutôt Laura D., cheminote au Bourget et syndicaliste SUD Rail, dans un café : elle nous raconte ce combat collectif et appelle à l'union de toutes les forces, publiques et privées, hostiles à la dégradation des services publics : « Qu'on tape tous d'une même main, pour l'ensemble, et pour faire plier le gouvernement sur tous les fronts ! »



Mes deux grands-parents étaient conducteurs de train en Argentine. Mon père était journaliste et ma mère assistante sociale. J'ai côtoyé ce monde quand j'étais petite et mon grand-père me racontait comment ça se passait pour lui, là-bas... Une des raisons pour laquelle je m'implique dans la bataille actuelle est liée à lui — il m'a souvent raconté comment, dans les années 1940, on a démantelé les chemins de fer en Argentine ! Ils ont privatisé et fermé énormément de lignes de province et, aujourd'hui, on ne prend le train que

pour aller autour de la capitale : tu ne peux pas te rendre dans le nord ni dans le sud du pays. C'est pour ça qu'assister à la destruction du service public en France me travaille beaucoup. Je suis cheminote à la SNCF depuis un peu plus de deux ans. Je me suis syndiquée un an après, j'étais déjà politisée — j'ai participé aux manifestations au moment du passage de la loi Travail, je me suis impliquée dans le militantisme syndical... J'ai eu la chance qu'il y ait, sur le site où je travaille, au Bourget, une équipe de militants et de personnes qui soient déjà en place : il y avait une solidarité avec les collègues propice à prendre part aux activités, aux réunions... et aux grèves !

« L'aiguilleur est responsable d'un secteur de circulation, qui va d'un point A à un point B, et des trains qui y circulent. Nous sommes responsables, de l'ouverture des signaux aux itinéraires à tracer et à sécuriser. »

Dans mon métier d'aiguilleuse, nous faisons circuler les trains et traçons leurs itinéraires. L'aiguilleur est responsable d'un secteur de circulation, qui va d'un point A à un point B, et des trains qui y circulent. Nous sommes responsables, de l'ouverture des signaux aux itinéraires à tracer et à sécuriser. Par exemple, quand il y a des travaux sur les voies, c'est à nous de gérer les coupes afin de protéger les voies de toutes les circulations pendant que des ouvriers y travaillent. On a donc une responsabilité pénale — si on commet une erreur, s'il y a un accident, on peut aller en prison. Et vu nos rythmes en horaires décalés, ça reste un travail où il y a une tension continue, avec toute la fatigue



que ça comporte. Dans nos postes, il y a plusieurs technologies à maîtriser : quand j'ai commencé aux chemins de fer, je tenais un poste à grands leviers, c'est-à-dire que chaque aiguille qu'il fallait tourner, chaque signal qu'il fallait ouvrir correspondait à un levier, et certains sont très lourds car ils fonctionnent par transmission funiculaire. Nous, les cheminots, vivons avec des horaires en décalage : quand je suis de matinée, je travaille de 6 à 14 heures ; quand je suis de soirée, je travaille de 14 à 22 heures et mes nuits sont de 22 à 6 heures. Ça se suit sur trois ou quatre jours aux mêmes horaires, avec un roulement anticipé sur l'année (sauf pour ceux qui sont à la réserve, ils courent un peu plus). On a ce qu'on appelle les « repos secs » : quand tu as juste une journée avant de reprendre une série — parfois, on a deux jours entiers avant de reprendre un autre cycle. Ça s'enchaîne comme ça. Difficile d'avoir un rythme de vie un peu organisé quand tu rentres chez toi à 7 heures du matin et que tu n'as pas envie de te coucher directement. Je ne me réveille jamais après 12 ou 13 heures : ça fait des petites nuits. Les week-end changent tout le temps : tes deux jours de repos, quand ils tombent, c'est ça ton week-end. Quand tu as une famille, c'est souvent une galère pour faire garder tes enfants ; les fins de semaine par exemple, lorsque tu dois travailler — j'avais une collègue qui habitait dans le nord, elle avait deux heures de route pour venir travailler et, en tant que mère seule, elle prenait des nounous...

On entend souvent à la télé que les cheminots sont « privilégiés », qu'on gagnerait bien nos vies — 3 000 euros par mois en moyenne, dit-on... Ce serait peut-être vrai si on effectuait cette moyenne à partir du salaire de Guillaume Pépy [*directeur de la SNCF, ndr*] et du mien, mais ce n'est pas la réalité de tous les travailleurs du rail. Déjà, il y a une discrimination qui n'est pas nouvelle entre travailleurs français et travailleurs étrangers, que le [procès des Chibanis](#) a rappelé en janvier dernier : ces travailleurs, qui faisaient partie de l'entreprise dans les années 1970, étaient embauchés avec un statut appelé le PS25¹. Celui que j'ai aujourd'hui. Un statut de contractuel différent de celui des autres cheminots : il ne donne pas droit au même système de retraite — on ne comptabilise pas les six derniers mois de ta cotisation mais les dix dernières années. À l'arrivée, avec les cotisations patronales propres au système de retraite des cheminots, ça fera une différence de 400 ou 500 euros par mois pour un même travail. Aussi, on n'a pas accès au même système de santé : on a la sécurité sociale normale, sans la garantie de l'emploi qu'on devrait avoir. Pourtant, comme je le disais, on a un travail qui a des responsabilités pénales : notre rôle n'est pas tant la ponctualité des trains que leur sécurité. L'entreprise ne devrait pas te laisser sans filet. Je fais principalement du fret, des trains de marchandises : la garantie de l'emploi nous donne aussi la latitude de refuser la circulation d'un train si nous sentons qu'il y a un risque d'accident. À l'époque, ces travailleurs marocains avaient les pires postes : ils étaient à la manœuvre, ils



accrochaient les trains sous la neige et la pluie. En touchant donc les salaires les plus bas, sans être considérés comme cheminots. Et même de la part des syndicats ! Ils n'étaient pas défendus face à la direction. Ils ont dû batailler des années pour faire reconnaître cette discrimination devant la justice. Et là, après des années de lutte, ils ont gagné le procès.



□Stéphane Burlot | Ballast□

N'étant pas européenne, je suis dans une situation similaire. C'est une discrimination instaurée à l'intérieur de l'entreprise. Et je ne parle pas des travailleurs sous-traitants qui n'ont pas le droit à l'embauche même s'ils travaillent sur les gares depuis 20 ans, pour certains. Je pense aux travailleurs d'ONET qui ont été en grève pendant 45 jours, récemment, et qui ont fait la démonstration héroïque d'une bataille qui a permis de faire plier un géant — non seulement l'entreprise qui les engage directement, mais aussi la SNCF qui est également responsable de leur situation. Le PS25 et la sous-traitance se sont généralisés à partir des années 1960/1970. On retrouve toujours plus d'intérimaires pour effectuer des travaux sur les voies. C'est un travail qui peut être dangereux car il y a des consignes strictes de sécurité à respecter pour cheminer dans les emprises ferroviaires : il y a évidemment plus d'accidents chez ceux qui ne sont pas formés comme cheminot pour y circuler. Il y a eu des morts. On les jette là-dedans sans formation et au SMIC. Il y a aussi de la sous-traitance pour la surveillance des gares. Et dans des endroits strictement ferroviaires, il y a ceux qui sont à la manœuvre, qui accrochent et décrochent les wagons qui sont des sous-traitants ou intérimaires embauchés pour une période. Ces contrats précaires non sécurisés empêchent qu'ils



puissent dénoncer leurs conditions de travail. Il faut savoir qu'à cause des charges à payer, tous ces travailleurs qui sont embauchés en dehors du statut coûtent plus cher à l'entreprise que de les embaucher directement à la SNCF ! La raison de fond est donc qu'il vaut mieux diviser pour régner : ils n'ont aucun intérêt à ce que le travailleur du nettoyage se sente dans le même bateau que celui qui conduit le train — pourtant qu'on nettoie les gares, les bureaux et qu'on veille à la sécurité et à la propreté pour que les usagers puissent voyager dans de bonnes conditions, on est un travailleur du rail.

« Comment faire en sorte que tous les travailleurs aient des conditions de travail qui soient meilleures ? Que tous aient une garantie de l'emploi, une meilleure retraite, un système de santé plus adapté ? »

La question qu'il faut se poser n'est pas comment garder les droits qu'on a déjà, mais plutôt comment en conquérir d'autres. C'est pour ça que ce n'est pas juste « archaïque », comme ils disent, de vouloir conserver ce qu'on a mis des années à obtenir ; on doit voir comment ça peut être un tremplin pour lutter, pour obtenir davantage. Les liens qu'on a pu tisser dans la région de Paris Nord avec les travailleurs du nettoyage des gares de l'entreprise ONET expliquent qu'ils se sentent aujourd'hui concernés par la réforme ferroviaire. Qu'il ne s'agit pas seulement de défendre les acquis des cheminots, mais de voir comment faire des liens, créer une convergence pour les pousser, eux aussi, vers le haut, pour créer un rapport de force qui nous permettrait d'arracher le statut pour les contractuels au sein de la SNCF et pour les travailleurs sous-traitants. La dette est le fruit d'une politique d'État, qui n'est pas la responsabilité des cheminots. Mon avis est qu'elle devrait être annulée : ce n'est pas au contribuable ni aux usagers de payer les mauvais choix qu'ont fait l'entreprise et les gouvernements consécutifs. C'est la revendication que nous devrions porter, et non que l'État la reprenne. Aller par là permettrait de questionner la SNCF dans son ensemble, de sa place dans le service public. C'est comme ça qu'il faut poser les questions, et non accuser les cheminots.

Ce discours de mépris contre les cheminots est construit de manière consciente par les médias et le gouvernement. Le fait de dire que nous serions des « privilégiés », c'est faire le choix de niveler par le bas. On devrait se poser la question dans l'autre sens : comment faire en sorte que tous les travailleurs aient des conditions de travail qui soient meilleures ? Que tous aient une garantie de l'emploi, une meilleure retraite, un système de santé plus adapté ? On pose la question à l'envers ! Ce statut est le fruit de luttes : les cheminots se sont battus pour obtenir ces acquis sociaux, la garantie de l'emploi, la

sécurité sociale et la retraite. Celui qui nous parle de nous serrer la ceinture, qui nous dit qu'on serait transférables dans des filiales privées (car c'est un point central de la réforme) avec des salaires garantis sur 15 mois maximum (ça dépendra ensuite du bon vouloir de l'entreprise), que c'est indispensable pour la bonne continuation de la SCNF, que l'Europe l'exige... c'est Guillaume Pépy, un homme qui gagne 450 000 euros par an. On se demande où sont les privilégiés. Ce n'est pas en nous tirant dans les pattes qu'on va s'en sortir, mais plutôt en essayant de voir où on peut appuyer pour que ça tangué. On dit des cheminots qu'ils sont une digue que le gouvernement veut faire tomber : c'est un premier rapport de force mis en place pour mieux attaquer, derrière, l'ensemble des travailleurs. Il faut donc un vrai combat, qui va bien au-delà de la SNCF.



□Stéphane Burlot | Ballast□

Depuis quelques semaines, nous avons, avec plusieurs camarades de la région parisienne, mis en place une « rencontre inter-gares ». C'est un espace où on se rencontre avec les cheminots grévistes de la plupart des assemblées générales de la région. Nous avons été jusqu'à 220 cheminots réunis et ça va certainement augmenter ce lundi 14 mai, « Journée sans cheminots » : une grosse journée de grève et de mobilisation à la SNCF ! À ces rencontres, il y a des gens qui défendaient la stratégie « perlée² » d'autres la « reconductible³ » — ça permet un débat contradictoire. Un constat qui revient un peu partout, c'est que le taux de grévistes se maintient mais que, derrière, tu as moins de monde en AG. Une discussion s'est ouverte pour comprendre pourquoi on avait du mal à faire venir les grévistes, nous faisant aborder la question de la démocratisation des AG et le fait qu'elles soient vues par ceux qui sont en grève



comme une chose utile, un lieu où tu as ton mot à dire, où tu peux décider de la suite de ta grève. Dans la plupart des AG (en province, c'est encore pire), on assiste carrément à des meetings intersyndicaux ! Tu as la prise de parole du gars de la CGT, de SUD, et puis après chacun rentre chez soi... Alors les gens viennent une fois, deux fois, et puis à quoi bon revenir s'il n'y a rien à voter ni à décider ? Il peut donc y avoir une méfiance vis-à-vis des directions syndicales. Beaucoup de travailleurs voient que la stratégie menée va dans le mur et commencent à développer un discours anti-syndical. Ils contestent aussi la nécessité même de s'organiser, au-delà des périodes de grève... Je ne suis pas d'accord. Je reste persuadée que ce n'est pas une fatalité que les syndicats soient désormais comme ça, avec des dérives anti-démocratiques et un sommet qui décide pour tout le monde. Il ne faut pas oublier qu'on est face à un ennemi sur-organisé qui a ses institutions, sa police, l'armée, le patronat... Il nous faut être encore plus construits et organisés en face ! C'est à nous de montrer qu'il est possible de créer des cadres d'organisation qui soient plus démocratiques, moins bureaucratiques. Dans les AG des cheminots, il est rare que les gens prennent la parole. Alors que si on les écoute, en dehors, ils ont plein d'idées et plein de choses à dire !

« Dans la plupart des AG, tu as la prise de parole du gars de la CGT, de SUD, et puis après chacun rentre chez soi... Alors les gens viennent une fois, deux fois, et puis à quoi bon revenir s'il n'y a rien à voter ni à décider ? »

La question de l'auto-organisation est un point faible dans cette grève : il faut qu'on apprenne de ce qu'ont fait les anciens, en 1986, avec des coordinations où chaque AG mandatait des grévistes pour aller à des coordinations régionales et nationales, prendre des décisions, pour que ça soit aux grévistes de décider de leur grève et pas aux directions syndicales ! En temps de grève, un gréviste = une voix, peu importe si tu es syndiqué ou non. La rencontre inter-gares n'est évidemment pas encore à ce niveau, et même si cette initiative ne doit absolument pas remplacer le travail local, les AG sur chaque site et chaque secteur (fondamentales, pour mobiliser les collègues), elle permet néanmoins de commencer à se coordonner à l'échelle de toute la région parisienne. Par exemple, le 7 mai — un jour « hors calendrier » —, nous avons pris l'initiative de nous joindre au rassemblement proposé par SUD Rail et FO Cheminots, pas loin de Matignon. Et nous avons décidé d'y aller avec un mot d'ordre clair : *Retrait du pacte ferroviaire, sans négociation*. C'était fondamental d'affirmer cette position, partagée par beaucoup de collègues. Et on a voulu marquer le coup en faisant une manifestation dans la gare Montparnasse. La réponse du gouvernement, ça a été violence et répression : on s'est



fait bloquer devant la gare par des cordons de CRS qui nous ont empêchés de rentrer sur nos propres lieux de travail ! C'est un scandale ! Nous avons été plusieurs à nous faire gazer et matraquer — un collègue a même été blessé à la tête ! Nous ne nous attendions pas à mieux de la part de ce gouvernement autoritaire : cette répression ne fait que renforcer notre détermination. On refuse que nos gares et nos lieux de travail soient militarisés : c'est ce qui s'est passé à la dernière inter-gares, le 9 mai : une vingtaine de camions de CRS aux abords de la gare du Nord et des CRS et des RG postés tout le long des quais, jusqu'au lieu où se tenait notre rencontre, avec pour seul objectif d'intimider les grévistes et d'essayer d'empêcher toute manifestation dans notre propre gare ! Depuis le début, il y a eu plusieurs manifestations réprimées. On a un collègue qui a été blessé : les coups de matraque sur sa tête ont fait gonfler son œil, une partie de son visage a été brûlée, il est sous traitement aujourd'hui. À la gare de Lyon, des policiers sont entrés en pleine AG pour faire un contrôle d'identité. Un collègue a été embarqué. On est confronté à cette violence, moins forte que celle qu'on peut voir dans les quartiers, mais cette violence existe quand même — elle permet d'ouvrir les yeux à ceux qui ne réalisent pas qu'il faut maintenir un vrai rapport de force.

Depuis le début, on a cerné que cette bataille pour l'opinion publique se jouait aussi sur les réseaux sociaux. On a tenu à y répondre en montrant nos fiches de payes, pour prouver qu'il était faux qu'on gagnait 3 000 euros par mois. Malgré le « cheminot bashing » général, on a quand même des usagers qui sont venus nous demander pourquoi on n'était pas plutôt en reconductible ! (*rires*) « *Il faut durcir le ton !* », ils disaient. Une forme de solidarité s'est installée. On va voir et rencontrer les usagers dans les gares pendant la grève, pour leur expliquer qu'on se bat aussi pour eux. Il y a une phrase qui circule : « *Si vous n'avez pas de train aujourd'hui, c'est parce qu'on se bat pour qu'il y en ait encore demain.* » C'est une bataille commune à mener avec les usagers. Finalement, peu de gens viennent se plaindre. Rendre la circulation gratuite a été évoqué, d'ailleurs, chez SUD Rail. Une manière de rappeler qu'on ne fait pas grève pour embêter les usagers et que l'objectif est aussi de créer une solidarité avec eux. Mais je crois que ça bloquerait moins l'économie dans son ensemble. Une grève au fret (où je travaille), qui est le lieu de triage de marchandises, bloque la circulation de celles-ci : l'impact est bien plus important, plus fort que de permettre la gratuité aux usagers... Ce qu'il faut dire, aussi, c'est que la gratuité est interdite par la loi ; c'est illégal, comme le sabotage. Il y a eu des poursuites pénales sur des cheminots qui avaient ouvert les portiques.



□Stéphane Burlot | Ballast□

À mon sens, il y a un problème d'organisation : être en grève tous les trois jours ne permet pas aux gens de s'emparer de la grève par eux-mêmes. Tu as le calendrier, tu coches les cases et puis c'est tout ; certains ne ressentent ni le besoin de venir en AG, ni de militer la grève, ou de discuter avec les collègues. C'est tout un travail difficile à mettre en place à cause de ça. Le taux reste fort, malgré ce qu'on peut lire dans la presse — il y a une baisse que j'explique par cette stratégie de la grève perlée, qui ne maintient pas la motivation. Mais c'est en train de changer. On n'est pas d'accord avec l'idée de négocier avec le gouvernement, mais, clairement, s'il ne lâche rien, il sera temps de mettre le pied sur l'accélérateur. Chez SUD Rail, on était pour une grève reconductible par période de 24 heures, jusqu'au retrait. On a beaucoup insisté pour dire que c'était aux cheminots en AG de décider, pas aux fédérations. Si on fait un bilan d'étape de cette première phase où, pour beaucoup, la grève perlée était vue comme une manière de marquer le coup, de monter en puissance, cette première expérience est faite. On a en face un gouvernement qui reste droit dans ses bottes et qui ne semble pas vouloir bouger sur les points centraux de la réforme, c'est-à-dire l'ouverture à la concurrence et le transfert de personnel, mais aussi sur la question du statut et sur celle de l'organisation de l'entreprise — soit changer la SNCF en une « société anonyme⁴ », ce qui permettrait de faire entrer des capitaux privés à l'avenir.

« Il vaut mieux essayer de regrouper nos colères aujourd'hui plutôt que d'attendre que chaque secteur tombe un par un. »



La grève de deux jours sur cinq a pour objectif d'ouvrir à des négociations : tu fais deux jours de grève et les trois autres, tu vois ce que le gouvernement est prêt à lâcher ; tu refais deux jours, tu renégocies derrière. Pour nous, comme il n'est pas question de ramasser les miettes, il n'y a que la reconductible pour que le gouvernement comprenne qu'on n'acceptera pas cette régression sociale et qu'on exige un retrait pur et simple. Il y a dans le pays un mécontentement qui commence à s'installer réellement, face à ce gouvernement qui n'hésite pas à attaquer de front tous les secteurs ! Les étudiants, les hospitaliers, la fonction publique, les profs, les jeunes... Il y a quelque chose qui se joue, qui va au-delà des cheminots dans cette bataille. Il vaut mieux essayer de regrouper nos colères aujourd'hui plutôt que d'attendre que chaque secteur tombe un par un, jusqu'à ce que le gouvernement s'attaque aux retraites ou à la sécurité sociale. Comment impliquer les gens du privé ? Ce qui est en jeu, c'est la destruction du service public : c'est une bonne raison de s'associer ! Les gens du privé peuvent créer des comités d'usagers, venir aux manifestations, nous soutenir par les caisses de grève... Même si on ne veut pas que les gens nous soutiennent simplement, on veut qu'ils *luttent à nos côtés* : c'est une notion importante. Qu'on tape tous d'une même main, pour l'ensemble, et pour faire plier le gouvernement sur tous les fronts ! C'est ça la vraie convergence des luttes ! Pendant la loi Travail, on insistait beaucoup sur le fait qu'il fallait défendre le Code du travail mais, dans les secteurs les plus populaires, énormément de gens n'ont simplement pas de travail, ou travaillent sans contrat ! Des personnes en contrats précaires, parfois sans papiers. Il faut que tout le monde soit conscient que chaque revendication est importante.

Je reviens encore à la grève d'ONET, qui est pour moi un exemple. Les cheminots devraient exiger que le statut soit adressé à tous les travailleurs du rail, donc ceux qui font le nettoyage des gares. Le dire ainsi, c'est les impliquer à nos côtés — c'est par cette même logique qu'on impliquera des gens du privé. Même si, par rapport à d'autres grèves de cheminots que j'ai pu voir, j'ai l'impression qu'il y a actuellement moins de corporatisme. Chez nos collègues, il y a davantage d'attention à ce qu'il se passe ailleurs ; on est plus perméable à la question de la convergence. Lors de la manifestation du 19 avril, on a tenu à former un cortège avec Paris Nord pour rejoindre le personnel hospitalier à Lariboisière pour rappeler que tout le service public est concerné. Et quand Tolbiac était occupée, un étudiant a souligné qu'on se battait pour que les étudiants et les enfants des travailleurs puissent voyager dans de bonnes conditions et que, de leur côté, ils se battaient pour que les enfants d'ouvriers et de cheminots puissent avoir accès à l'université... Ça ne marchera pas si chacun regarde dans son coin.



Photographie de bannière : Stéphane Burlot

Portrait : Cyrille Choupas, pour Ballast

REBONDS

- ≡ Lire notre témoignage « [Prendre soin de nos anciens](#) », mai 2018
- ≡ Lire notre entretien avec Sabrina Ali Benali : « [La ministre de la Santé met en place une politique du McDrive hospitalier](#) », janvier 2018
- ≡ Lire notre entretien avec Chahr Hadji : « [Remettre en question ce que peut supporter une société](#) », février 2017
- ≡ Lire notre entretien avec Philippe Martinez : « [Qui est moderne et qui est ringard ?](#) », décembre 2016
- ≡ Lire notre entretien avec Jean-Claude Poirson : « [Des ouvriers en lutte qui relèvent la tête](#) », novembre 2016
- ≡ Lire notre article « [Théâtre social : quand Philippe Durand raconte les Fralib](#) », juin 2016
- ≡ Lire notre entretien avec Françoise Davisse : « [Décider ensemble, c'est tenir ensemble !](#) », mars 2016

1. « *Dans le jargon du rail, on les appelle les "PS25". Ils sont cheminots mais ne peuvent pas accéder au statut administratif de "cadre permanent" ou "agent au statut", plus avantageux et accessible aux seuls Français (et, depuis peu, aux ressortissants de l'Union européenne) de moins de 30 ans. Conséquence de cette "clause de nationalité" : ils ne cotisent pas aux mêmes caisses de santé et de prévoyance, n'ont pas le même déroulement de carrière et ne partent pas à la retraite au même âge, ni avec le même taux de pension. Pourtant, le travail effectué sur les voies est le même. Le contrat des PS25 prévoit d'ailleurs que "le travailleur étranger a droit au même régime de travail que les ouvriers français", qu'il doit "recevoir à travail égal une rémunération égale à celle de l'ouvrier français de même catégorie".* » Source : [Le Monde](#)[↔]
2. Ou « grève par épisode » de deux jours sur cinq, soutenue par les syndicats CGT, UNSA et CFDT pour trois mois.[↔]
3. Reconduite autant de fois que nécessaire par vote des grévistes.[↔]
4. « *En 2010, La Poste devient une société anonyme. La ressemblance entre l'évolution de La Poste et les projets du rapport Spinetta sur la SNCF est frappante. La fin du statut de cheminot fait écho aux restructurations de La Poste, qui compte aujourd'hui moins de 50 % de fonctionnaires ; de même, l'ouverture à la concurrence et le passage en société anonyme, le tout accompagné de suppressions d'emplois sont autant de mesures prises à La Poste que l'on retrouve aujourd'hui dans le rapport.* » Source : [Révolution Permanente](#). [↔]