

INFORMATIONS
OUVRIÈRES
nouvelle série

N° **494** (2888)
du 15 au 21 mars 2018
1,5 euro (soutien 2 euros)
ISSN 0813 9500

INFORMATIONS OUVRIÈRES

5 104
abonnés reçoivent
ce numéro.
Et vous ?
(page 16)

TRIBUNE LIBRE DE LA LUTTE DES CLASSES

HEBDOMADAIRE DU PARTI OUVRIER INDÉPENDANT

POI



Terminal de l'aéroport de Roissy.

Aéroports de Paris, SNCF... et tous les services publics

Macron brade tous azimuts au compte du capital financier

TRIBUNE DE DISCUSSION

« Vous avez dit bizarre ? »

Par Patrick Hébert

Page 4

L'ACTUALITÉ INTERNATIONALE

Allemagne :

fronde au sein du SPD

Page 10

TRIBUNE LIBRE

Le 8 mars,

c'est le mouvement ouvrier !

Page 14

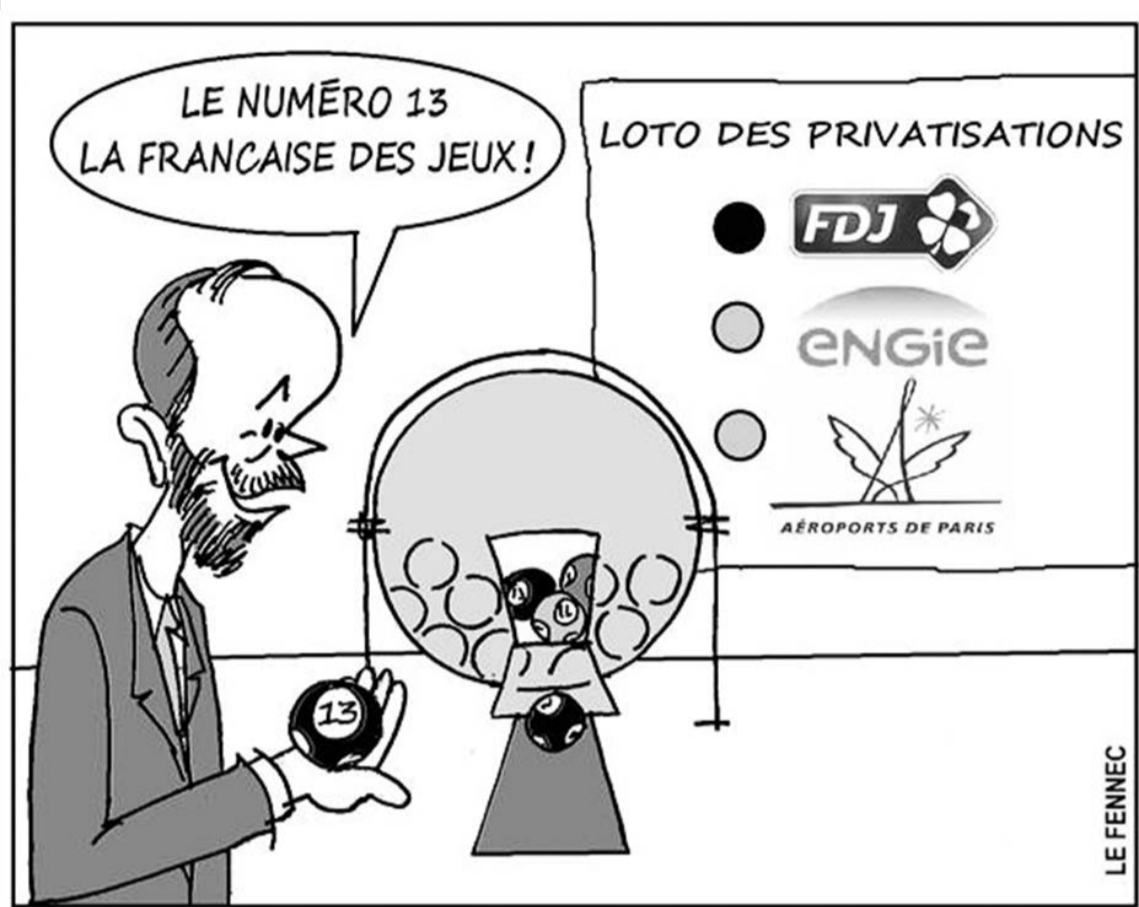


Guadeloupe :

à la veille du procès

d'Élie Domota

Page 12



Une orgie

Le gouvernement a confirmé que le projet de loi « Pacte », qui sera présenté à la mi-avril en Conseil des ministres, inclura la privatisation d'Aéroports de Paris et de la Française des jeux. Une privatisation qui sera même totale, dans le cas d'ADP, selon BFM. Vinci, qui a déjà raflé une bonne partie de la privatisation juteuse des autoroutes, est le premier sur les rangs pour capter ADP.

Au même moment, le gouvernement engage la transformation en société anonyme à « capitaux publics » de la SNCF, avec extinction du statut des cheminots et ouverture totale à la concurrence, en présentant ce mercredi 14 mars un projet de

loi d'habilitation à légiférer par ordonnances sur ce sujet, comme il l'avait fait contre le Code du travail l'an dernier. Publique, la SNCF ne le resterait sûrement pas très longtemps...

Est aussi « dans les tuyaux » la privatisation de l'exploitation des barrages hydroélectriques. « Total et Engie espèrent rafler la mise, avec la bénédiction du gouvernement », rapporte *Libération* (13 mars).

Bref, c'est un bradage complet au bénéfice du capital financier qui engrange déjà des profits record. Les 40 premières entreprises cotées à la Bourse de Paris ont réalisé l'an dernier des profits de 93 milliards d'euros, en augmentation de près de 25 % par rapport à 2016. **Y. L. ■**

Privatisation d'Aéroports de Paris

« C'est comme pour les autoroutes : un cadeau aux boîtes privées ! »

■ Interview de **Christelle Martin**, secrétaire générale du syndicat FO d'Aéroports de Paris (ADP)

Tu viens de prendre connaissance du projet de privatisation chez ADP. Peux-tu donner quelques précisions ?

L'État détient aujourd'hui 50,6 % du capital, et nous avons obtenu en 2005, lors de la transformation de l'établissement public en société anonyme, des engagements inscrits dans la loi, qu'ADP resterait majoritairement détenu par l'État. Mais une loi, ça se modifie !

Ce qui est plus surprenant, c'est cette volonté de vendre la totalité des parts détenues par l'État, sans même garder une minorité de blocage (33 %) sur des actifs qui sont stratégiques pour notre pays. Roissy est la première frontière de la France, le premier point d'entrée de l'immigration et le premier point d'entrée pour le tourisme. Les aéroports de Paris, avec Roissy, Orly, Le Bourget, mais également dix aérodromes d'aviation générale dans la région parisienne, sont stratégiques en termes de sûreté nationale, de sécurité, mais également en termes d'aménagement du territoire. Enfin, ADP n'a jamais coûté un centime à l'État et donc aux citoyens depuis sa création en 1947. Sur les 571 millions d'euros de bénéfices nets après impôts en 2017, 60 % sont redistribués chaque année aux actionnaires, donc plus de la moitié à l'État ! Alors pourquoi vendre les bijoux de famille lorsqu'ils rapportent autant annuellement, si ce n'est pour faire des cadeaux aux « copains » patrons des boîtes privées, comme pour les autoroutes ?

Dans le communiqué FO, vous proposez la grève et le blocage des aéroports parisiens comme en 2005. Que s'était-il passé ?

Le gouvernement Raffarin souhaitait privatiser les aéroports parisiens. Nous avions à l'époque, au niveau politique, le soutien de l'opposition contre ce projet (PS, PC, mais également les centristes). FO ADP, dès l'annonce du Premier ministre lançant le processus de privatisation d'ADP, a proposé aux autres syndicats un appel unitaire à la grève. Les autres syndicats n'ont pas suivi, et nous avons appelé seul. Poussé par la base, les syndi-



« En dehors des blocages et de la grève, je ne connais pas d'autre manière pour obliger gouvernement et patronat à nous écouter. »

cats ont fini par s'associer. Nous avons organisé une manifestation à Paris, du siège d'ADP (Dentfert-Rochevau) jusqu'au ministère des Transports qui était notre tutelle à l'époque. Trois mille salariés ont manifesté, ce fut historique ! Puis nous avons organisé des grèves localement dans les aéroports, avec manifestations. A Roissy, une partie des manifestants ont refusé de suivre le parcours imposé par la police et ont quitté le parcours officiel pour bloquer la voie rapide. En même temps, à Orly, les manifestants bloquaient la nationale. En quarante-cinq minutes, le blocage en simultané des accès aux deux plates-formes a saturé les accès à Paris. Entre la détermination des salariés, l'unité des syndicats, les grèves et blocages, le lobbying politique avec l'opposition et les groupes parlementaires à l'Assemblée nationale, nous avons fait reculer le gouvernement en 2005. Nous sommes devenus une société anonyme, le capital a été ouvert mais l'État est resté majoritaire, ce qui nous a permis de préserver le statut réglementaire des salariés et l'unicité de l'entreprise.

Dans ce même communiqué, vous appelez « à se mettre en grève le 22 mars et à rejoindre la manifestation parisienne contre les privatisations des services publics et pour la défense des agents et des statuts, avec les fonctionnaires, les agents de la SNCF, de la RATP... ». Il s'agit donc de regrouper les forces contre ce gouvernement. Comment vois-tu les choses, notamment les suites ?

Suite à l'annonce par BFM, mercredi dernier, de la cession de la totalité du capital détenu par l'État, il fallait proposer rapidement une action aux salariés. Rejoindre l'appel du 22 mars des trois fonctions publiques qui se battent pour défendre leurs missions de service public et contre les suppressions de postes, rejoint par la SNCF, suite à la volonté du gouvernement d'attaquer le statut des personnels, puis de la RATP, était une opportunité à saisir. Fonctionnaires comme agents publics, agents d'entreprises publiques, nous subissons la même politique : non-remplacement d'un départ

sur deux, stricte limitation des augmentations de salaire, transfert de pans entiers d'activité à la sous-traitance, abandon de nos missions de service public, réorganisation sur réorganisation... Regrouper les forces, mobiliser également les citoyens, est indispensable, car les missions de service public répondent à des besoins, besoins des citoyens et des usagers, que nous devons défendre, pas uniquement comme salariés, agents ou fonctionnaires.

Nous avons une intersyndicale contre la privatisation des quatre organisations représentatives et nous venons de nous mettre d'accord, sur proposition de la CGT, d'organiser une votation des salariés « pour ou contre la privatisation », votation qui aura lieu en avril pendant les assises du transport aérien. Mais nous savons que les votations comme les pétitions ne font pas reculer nos gouvernants, mais ça aide à mobiliser et mettre en place le rapport de force.

Après le 22, l'intersyndicale va certainement s'orienter sur des assemblées du personnel pour discuter avec les collègues et voir ce que nous pourrions faire localement et ce que les salariés sont prêts à faire. Il va y avoir également un travail à effectuer vis-à-vis des députés, puisque le gouvernement va devoir modifier la loi, en espérant qu'il ne nous fasse pas le coup des ordonnances !

En dehors des blocages et de la grève, je ne connais pas d'autre manière pour obliger gouvernement et patronat à nous écouter. La difficulté à ADP, c'est que nous avons un service minimum avec une partie du personnel « réquisitionné » en cas de grève. Enfin, la loi Diard impose pour une grande partie du personnel de l'exploitation aéroportuaire de se porter gréviste individuellement quarante-huit heures avant. Par ailleurs, nous ne sommes plus que 6 500 salariés avec énormément de sous-traitants. Les salariés constatent que nos grèves ne gênent plus, les avions partent et à l'heure, ce qui démobilise une partie du personnel. C'est à nous militants de les convaincre que seuls les combats qui ne sont pas menés sont perdus d'avance. **■**

CONTRE-RÉFORME DE LA SNCF > À la veille de la présentation du projet de loi d'habilitation des ordonnances

« Au son des tambours et des trompettes, puis la flûte prend le relais. » (L'Express)

Yan Legoff

Revoilà les ordonnances... Après les avoir utilisées contre le Code du travail, le gouvernement Macron s'apprête à les dégainer à nouveau, en présentant, ce mercredi 14 mars, un projet de loi d'habilitation l'autorisant à mettre fin au statut des cheminots pour tout nouveau recrutement, à transformer la SNCF en société anonyme « à capitaux publics » et à ouvrir tout le transport ferroviaire à la concurrence.

Une méthode résumée ainsi par Michel Sapin, ancien ministre de François Hollande, dans L'Express (7 mars) : « Ça commence par un discours de rupture politique qui s'adresse à la droite, puis ça continue par la concertation avec les partenaires sociaux. »

Résumé par L'Express, cela donne : « Les dossiers s'ouvrent au son des tambours et des trompettes, puis la flûte prend le relais. »

Va-t-on jouer aux travailleurs le même air de flûte qui a permis aux ordonnances contre le Code du travail de passer ? Va-t-on encore nous refaire le coup du « grain à moulin », des « lignes qui peuvent bouger » ? On peut s'en inquiéter. Car, enfin, quel est le but de la « concertation » voulue par le gouvernement ? Le Premier ministre, Édouard Philippe, présentant, tambour battant, la « réforme » de la SNCF, le 26 février, a donné la partition de cet air de flûte : « Mon ambition, au fur et à mesure des progrès de la concertation, est même, dans toute la mesure du possible, de remplacer les articles d'habilitation (des ordonnances) par les dispositions législatives définitives afin de réduire le contenu des ordonnances aux seuls aspects techniques. » Traduisons : l'objet de la « concertation », c'est de faire passer la fin du statut, soit par une loi ordinaire actant l'accord d'un ou plusieurs syndicats, complétée par des ordonnances, soit en totalité par ordonnances !

Parmi de très nombreux militants syndicaux, une question fuse : pour contraindre Macron au recul et sauver le statut, ne faudra-t-il pas bloquer le pays par la grève, le temps qu'il faudra ?

Et Édouard Philippe d'avertir : « Mais si certains sujets s'enlisent, au cours des concertations, en pâtissant de tentatives d'obstruction ou de rapports de force verrouillés, si certains tentent de confisquer le débat ferroviaire pour le pervertir en un débat idéologique déconnecté des besoins de mobilités des Français, alors le gouvernement prendra ses responsabilités. » Les choses ne sont-elles pas claires ?

L'INTERFÉDÉRALE DU 27 FÉVRIER

Pourtant, réunie le lendemain de l'allocution du Premier ministre, le 27 février, l'interfédérale CGT-Unsa-SUD-CFDT (FO, non représentative chez les cheminots d'après la loi de 2008, n'était pas conviée) a décidé de différer toute décision de grève. « Les syndicats de la SNCF donnent une chance à la concertation », titre alors le journal Le Monde.

Bien sûr, du fait des entraves au droit de grève à la SNCF mises en place ces dernières années, un délai de quinze jours au moins est nécessaire avant tout appel à cesser le travail. Mais est-ce la seule raison ? « Nous avons fait le

choix de la responsabilité et de la concertation », assure Roger Dillenseger, de l'Unsa-Ferroviaire. Parle-t-il au nom de tous ?

Le 7 mars, Laurent Brun, secrétaire général de la fédération CGT, présentant le contre-projet élaboré par sa fédération, déclare pour sa part : « Nous voulons un débat contradictoire, confronter nos idées avec le gouvernement. » Il demande une « vraie négociation », soulignant qu'il n'y a encore eu « ni concertation, ni dialogue social. »

« TROP PEU » DE CONCERTATION ?

Olivier Boissou, secrétaire général adjoint de la fédération CFDT, rappelle, quant à lui, que vingt et une réunions sont prévues avec le gouvernement sur la réforme, entre le 5 mars et le 20 avril. « C'est bien trop peu au vu des enjeux, insiste-t-il. En plus, les syndicats sont reçus séparément. C'est du dialogue sans négociation. » La fin du statut, l'ouverture à la concurrence avec le dumping social et la casse du service public qui va nécessairement suivre seraient-elles « négociables » ? Est-ce ainsi que, en 1995, les cheminots sont parvenus à faire reculer le gouvernement Juppé qui voulait supprimer leur régime spécial de retraites ? Laurent Brun, fin février, a indiqué que « si le 15 mars (date de la prochaine interfédérale), nous constatons que le gouvernement est dans la logique d'un passage en force, c'est-à-dire qu'il maintient son projet en l'état, alors il y aura grève à la SNCF ».

A l'heure où nous bouclons ce journal (13 mars, 16 heures), les cheminots sont en pleine préparation d'une manifestation nationale à Paris, le 22 mars, où ils rejoindront, en fin de parcours, les fonctionnaires. Elle s'annonce massive. Parmi de très nombreux militants syndicaux, une question fuse : pour contraindre Macron au recul et sauver le statut, ne faudra-t-il pas bloquer le pays par la grève, le temps qu'il faudra ?

Nouvelle « grève générale » à Air France le 23 mars

Le 23 mars, toutes les catégories de personnels confondus sont appelées à la grève par dix syndicats d'Air France pour une augmentation générale de 6 % des salaires.

Correspondant

Après le succès de la grève et du rassemblement du 22 février, au cours desquels plus de 37 % de toutes les catégories de salariés (pilotes, hôtesses de l'air et stewards, personnels au sol) ont fait grève et plus de mille ont manifesté, tous les syndicats d'Air France, sauf la CFDT et la CFE-CGC, ont décidé d'une nouvelle journée de grève, le 23 mars, devant le refus de négocier de la direction.

Depuis le 22 février, les comptes de la compagnie ont été présentés, faisant état d'un résultat d'exploitation de 590 millions d'euros et de la poursuite du désendettement de la compagnie. Cela n'empêche pas la direction d'Air France d'affirmer que, avec 1 % d'augmentation générale des salaires en deux temps (en avril et en octobre), elle a fait le maximum et ne « peut pas aller plus loin ».

LE PRIX DES RÉDUCTIONS D'EFFECTIFS

Mais les salariés d'Air France constatent que, lors de la présentation des chiffres cette année, l'augmentation des membres du comité exécutif de la compagnie n'ont pas été communiqués, à la différence de l'an dernier, où l'annonce d'une augmentation de 41 %, annonce par la suite « corrigée » à « seulement » 17,1 % (!), avait entraîné une profonde colère.

La publication de ces résultats permet néanmoins des comparaisons qui en disent long sur le fait que, toujours, les directions s'op-



posent avec la plus profonde mauvaise foi et le plus profond mépris aux augmentations de salaires au nom de la survie des entreprises. Les salariés ont par exemple appris qu'Air France a dépensé, en 2017, 300 millions d'euros pour « non-conformité », c'est-à-dire notamment en paiement de compensations financières aux passagers pour retard trop important, le paiement d'amendes pour décollages après le couvre-feu, etc. Ces 300 millions d'euros correspondent donc aux frais payés par Air France comme prix des réductions de personnels et la difficulté à maintenir une exploitation fluide qui en découle.

RÉFÉRENDUM DES PILOTES POUR « UNE GRÈVE DURE »

La comparaison, entre autres, de ces 300 millions d'euros, fruit direct du sous-effectif chronique imposé par la direction, avec le chiffre

de 240 millions d'euros que cette même direction met en avant, pour en dire qu'il n'est pas acceptable, du coût de la revendication de l'augmentation générale de 6 % constitue une cause de la mobilisation grandissante des salariés d'Air France.

Le SNPL, syndicat majoritaire des pilotes, a lancé un référendum auprès des pilotes de la compagnie, conformément à ce qu'imposent ses statuts, pour obtenir le mandat d'engager un mot d'ordre de grève sur une durée supérieure à six jours. Tout le monde pense que le résultat de cette consultation, dont le résultat sera connu le 14 mars, sera positif. Comme le disait Philippe Evain, le président du SNPL, « nous nous préparons à une grève dure ». Une fois le résultat du référendum connu, les discussions intersyndicales seront importantes et devraient déboucher non plus sur une suite de grèves tous les mois, mais sur une grève reconductible.

ÉDITORIAL

É

TGV de contre-réformes

Cécile Bœuf, membre du bureau national du POI

Mais qu'apprend-on, ce dimanche 11 mars, dans la presse officielle française ? Les Français veulent des réformes ? C'est à New Delhi, ce dimanche, que le VPR Emmanuel Macron explique au capitalisme mondial, pour le rassurer sans doute, que le TGV des contre-réformes n'est pas prêt de s'arrêter en France. Et, comme si l'enfumage n'était pas en train de se dissiper, il tente encore de justifier la destruction de toutes les conquêtes de 1936 et 1945, recourant à l'idée fallacieuse selon laquelle ces contre-réformes seraient voulues par les travailleurs.

Alors, la presse présidentielle ne semblant pas s'en apercevoir, rappelons que Mayotte est en grève depuis trois semaines face à l'absence complète de services publics. Rappelons que les Ehpad seront de nouveau en grève ce jeudi, après la grève historique du 30 janvier. Rappelons qu'à l'appel de sept fédérations de la Fonction publique, les fonctionnaires seront en grève le 22 mars pour défendre leur statut et donc les services publics. Rappelons que, depuis, ils ont été rejoints par les étudiants, les retraités, les travailleurs du rail, de Pôle emploi, de la Sécurité sociale, d'Aéroports de Paris, les fédérations FO des énergies et mines, de La Poste, d'Orange...

Rappelons donc que les travailleurs, ceux-là mêmes qui, à 85 %, n'ont pas donné mandat à Emmanuel Macron, sont loin d'appeler de leurs vœux ce TGV (privé...), l'extorsion de leurs conquêtes. Mais au contraire, 87 % d'entre eux soutiennent les mouvements dans les Ehpad et 64 % pensent que les « mouvements sociaux (en cours) peuvent déboucher sur un mouvement de contestation généralisé » (dépêche AFP, 1^{er} février 2018).

Alors comment répondre aux questions que posent les militants : comment généraliser ces mouvements ? Avec quels outils ? En avançant quelles revendications ?

Nous, militants du POI, bien que qualifiés par Emmanuel Macron de « commentateurs fatigués », dans son discours du 11 mars 2018, participons pleinement à ces discussions qui se mènent dans les comités de résistance et de reconquête. Loin d'être « commentateurs », nous construisons activement l'étape de la grève du 22 mars, sans illusions, mais comme la première riposte syndicale d'ampleur depuis des mois. Des mois durant lesquels d'aucuns se sont minutieusement attelés à ne surtout pas ébranler ce gouvernement. Chacun recourant aux meilleures raisons possibles pour ne pas organiser la riposte qui bloquerait cette politique, allant même, pour certains, jusqu'à avouer la peur d'un possible « après-Macron » : à part Macron, il n'y a rien !

Donc à part Macron, ce serait le chaos ? Mais n'est-ce pas déjà le chaos ? N'est-ce pas déjà la barbarie ? N'est-ce pas cette politique qui crée le chaos ?

Alors, pour commencer à faire le point sur les discussions qui surgissent de cette situation, le POI soutient pleinement l'initiative de réunion du Comité national de résistance et de reconquête, le 24 mars à Paris, pour commencer à centraliser les discussions qui maillent le territoire dans les comités locaux.