

INFORMATIONS
OUVRIÈRES
nouvelle série

N° **497** (2891)
du 5 au 11 avril 2018
1,5 euro (soutien 2 euros)
ISSN 0813 9500

INFORMATIONS OUVRIÈRES

5 101
abonnés reçoivent
ce numéro.
Et vous ?
(page 16)

TRIBUNE LIBRE DE LA LUTTE DES CLASSES

HEBDOMADAIRE DU PARTI OUVRIER INDÉPENDANT

POI



Le 3 avril, des gares sans train...



... des cheminots mobilisés.

DR

Correspondant

Contre Macron et sa politique Une grève puissante et massive des cheminots

p. 2 et 3

L'actualité
internationale

PALESTINE

Le communiqué de l'Entente internationale
des travailleurs et des peuples

Halte aux massacres contre les Palestiniens !
Soutien au combat du peuple palestinien ! p. 10



DR

Chaque semaine
LISEZ INFORMATIONS OUVRIÈRES !
Tribune libre de la lutte des classes
hebdomadaire du POI

Remplissez votre formulaire, page 16

Par prélèvement mensuel : 5,80 euros (9,50 euros pour les plis clos)

(Les prélèvements ont lieu en fin de mois. Dater et signer l'autorisation de prélèvement ci-contre en joignant un relevé d'identité bancaire ou postale. Vous pourrez suspendre à tout moment ces prélèvements par simple lettre.)

OU :

5 numéros "découverte" : 7 euros • 12 numéros : 17 euros • 4 mois (17 numéros) : 24 euros
 6 mois (25 numéros) : 33 euros • 1 an (51 numéros) : 65 euros • 1 an, pli clos : 110 euros

Et toujours... 12 numéros : 10 euros pour tout premier abonnement

Comité : Département :

Nom, prénom :

N° : Rue, bd, av., etc. : Nom de la voie :

Code postal : Ville :



Photo 10

L'assemblée générale des cheminots à la gare Saint-Lazare, le 3 avril à Paris.

Démenti cinglant

À tous ceux qui, doctes socio-politiques, estimaient qu'ils ne « sentaient » pas de volonté de mobilisation chez les travailleurs, mais aussi à ceux qui, aveuglés par la campagne de désinformation, estimaient que Macron élu régulièrement, il fallait s'en accommoder, les récents événements apportent un démenti cinglant.

Ce premier jour de grève à la SNCF, puissant et massif (voir ci-contre) démontre qu'à s'auto-intoxiquer on risque bien de finir en dehors de toute réalité ; hors-sol.

Ce d'autant que ce premier jour de grève SNCF s'accompagne ou fait suite à la grève EDF, à la grève des éboueurs, aux trois cents magasins Carrefour bloqués, aux manifestations de retraités, aux blocages de facultés, aux multiples grèves dans les hôpitaux ainsi qu'à Air France... et la liste est loin d'être exhaustive.

Démentant ainsi nombre de sondages aux ordres, les faits sont imparables : la classe ouvrière et l'écrasante majorité de la population laborieuse n'acceptent pas et sont parfaitement disponibles au combat.

Dès lors deux questions se posent. M. Macron, M. Édouard Philippe et son gouvernement en tiendront-ils compte ? Ou décideront-ils de poursuivre coûte que coûte leur politique violemment anti-ouvrière au seul bénéfice des capitalistes ?

Au risque bien compris par nombre d'éditorialistes de devenir eux-mêmes un facteur non négligeable d'embrasement généralisé.

La même question vaut d'être posée aux principaux dirigeants des confédérations ouvrières.

Entendre cette réalité et les puissantes sollicitations et y répondre – chacun à sa façon voire même en se faisant mutuellement porter la responsabilité, ou encore en tentant de faux compromis dans de fausses négociations –, ou faire mine de l'ignorer ? Il est encore temps.

Parce que dans la plupart de ces mouvements en cours, c'est l'unité de leurs fédérations

et de leurs syndicats qui prévaut. Gardons en mémoire que l'entêtement à refuser la réalité a abouti pour les partis politiques à une vague de « démagisme » sans précédent.

Tenir compte de la réalité et du rapport de force établi serait bien sûr la solution la plus économique.

Attendre d'y être contraint aura des conséquences.

Parce qu'il est bien possible que cette volonté de voir s'unifier leurs organisations pour régler les problèmes soit de plus en plus présente dans les profondeurs de la classe ouvrière.

■ La rédaction

Grève à la SNCF : « Énorme »

À l'heure où nous bouclons ce journal (18 heures), ce 3 avril, aucun doute n'est permis. Après le spectaculaire « coup de semonce » de la précédente grève du 22 mars, la grève à la SNCF est massive, « historique », « énorme », disent les cheminots.

● Une grève plus importante encore que le 22 mars

La direction elle-même annonce aujourd'hui des taux de grévistes de 44 % parmi les agents du matériel, de 60 % chez les contrôleurs, de 77 % parmi les conducteurs... Une part significative des cadres a aussi cessé le travail (17 %). La direction de la SNCF précise encore que parmi les « agents indispensables à la circulation des trains », le taux de grévistes atteint 48 %, contre 36 % le 22 mars, des chiffres que les syndicats jugent largement inférieurs à la réalité.

● Des assemblées générales massives dans tout le pays : « Restons unis, on leur fait peur ! »

Les assemblées générales qui se sont réunies le matin dans tous les centres ferroviaires ont été aussi très massives : 150 à Poitiers, 100 à Montpellier, 169 à Chambéry, 150 à Perpignan, 200 à Nîmes (« Taux de grévistes impressionnant. Par exemple : 95 % tous collègues à l'établissement traction [conducteurs] », rapporte un correspondant), 100 à Béziers, 100 à Gap, 110 à Rouen Rive-droite, 100 à Sotteville, 120 à Achères, 100 à Mantes, 130 à Saintes, 100 à Saint-Lazare, autant à la gare du Nord (Paris), 200 à Lyon-Perrache, etc. Dans toutes ces AG, relatent nos correspondants, domine une immense détermination. « Restons unis, on leur fait peur » : cette remarque d'un cheminot lyonnais à la suite de son AG résume l'état d'esprit général. La grève a été partout reconduite pour le lendemain à la quasi-unanimité.

● Basse-Normandie : l'intersyndicale organise le plan de bataille

À Caen, en Basse-Normandie, les syndicats CGT, SUD Rail, Unsa, CFDT et FO s'étaient réunis dès le vendredi précédent. « Après avoir discuté avec beaucoup de collègues, le constat est le même pour toutes les organisations syndicales bas-normandes, le système de grève de 2 jours tous les 5 jours semble convenir pour une grande majorité des cheminots. Afin de conserver l'unité syndicale et d'emmener le plus grand nombre de collègues dans la lutte, nous,

FO Cheminots Basse-Normandie, avons décidé de suivre ce préavis. »

A donc été décidé par tous les syndicats de mettre sur pied dès le premier jour de grève « un comité restreint de cheminots syndiqués et non syndiqués, notamment pour gérer la caisse de grève mise en place », d'éditer « une nouvelle série de tracts unitaires à l'intention des usagers (...), distribuée dans les marchés et auprès des voyageurs Ouibus ».

Et aussi : « Un stand permanent pour informer et débattre avec les cheminots et usagers pour toute personne souhaitant comprendre le mouvement sera tenu. Des banderoles affichant nos revendications et des slogans choics seront accrochées tout autour de la gare de Caen et des bâtiments SNCF » Suit le détail d'une série d'actions communes et d'organisation de la grève, comprenant le covoiturage pour « aller chercher et héberger » les grévistes.

● Reportage dans l'AG de Lyon-Perrache

À Lyon-Perrache, nous écrit un correspondant, « il y avait longtemps qu'il n'y avait pas eu autant de monde en grève et en AG, de toutes les catégories ». Le représentant de la CGT se prononce pour le retour à une entreprise SNCF unique et publique avec personnels sous statut. Il déclare s'inscrire dans la démarche fédérale et intersyndicale. « Le but final est de gagner, d'obtenir le retrait du projet. Ce n'est pas un baroud d'honneur. On veut les faire plier ! », dit-il.

Le représentant de SUD appuie : « L'ouverture à la concurrence, on n'en veut pas, le statut, on veut le garder, la dette n'est pas à nous. » Quant à la stratégie de deux jours de grève tous les cinq jours, « il faut voir », dit-il, ajoutant : « Essayons et si, à un moment, vous pensez que ce n'est pas suffisant, sachez qu'on a déposé un préavis pour aller plus loin. »

Le représentant de la CFDT se félicite d'un « premier recul sur les ordonnances » (le gouvernement a annoncé qu'il passerait par un simple projet de loi pour l'ouverture à la concurrence – NDLR). « Après le 22 mars et ces deux jours, il faut repartir sur les 8 et 9 avril », dit-il.

Ensuite, un cheminot demande à intervenir. Il a trente-huit ans de carrière, est à un an de la retraite : « C'est la plus grande attaque qu'on ait subie, plus grave qu'en 95. Les anciens ont gagné le statut, il faut tout faire pour le garder et l'améliorer. Les discussions avec le gouvernement, elles portent sur la longueur de la corde pour nous pendre. On nous dit que le statut est maintenu ? Dix articles passent à la trappe ! Sur les modalités de la grève, c'est aux

AG de voir si ça pose problème. C'est elles qui doivent décider si on doit changer de méthode. Ça ne doit pas être un point de division. »

Un responsable CGT intervient : « On est tous embarqué dans la même galère. On ne veut pas un sac à dos "social" mais avoir le statut garant du service public de qualité. Macron nous déclare la guerre. On va riposter avec l'ensemble des salariés. Il faut opposer un Stalingrad social. On ne va pas lâcher ! » Vote sur la reconduction des deux jours les 8 et 9 : unanimité des 196 votants. ■

Lu dans la presse

« Le gouvernement sur le fil du rasoir »

Libération, 3 avril : « Le gouvernement (...) a fait l'unité des syndicats contre lui et braque une grande partie des cadres de la SNCF (...). À l'automne, Emmanuel Macron avait remporté la bataille du Code du travail. Il veut rééditer l'exploit au printemps. Pas si simple... »

Le Figaro, 3 avril : « Emmanuel Macron et le gouvernement sont, bien sûr, en première ligne face aux cheminots. Ils jouent très gros. S'ils cèdent, ils pourront dire adieu, ou presque, au train de réformes qu'ils entendent conduire sur d'autres fronts. »

L'Est républicain, 3 avril : « Emmanuel Macron en sortira-t-il gagnant comme tout ce qu'il entreprend depuis quasi un an ? Pas sûr et ce fringant président risque (...) d'aborder sa seconde année de mandat bien décoiffé. »

Nice-Matin, 3 avril : « Autant dire que le gouvernement avance sur le fil du rasoir. De toute évidence, il parie sur une exaspération de l'opinion et ne croit pas à un scénario de type 1995. Rien, pourtant, ne garantit la justesse de son calcul. »

La Charente libre, 2 avril : « Dans un climat social plus tendu que jamais depuis les débuts de la présidence Macron, les risques de cristallisation des mécontentements sont réels (...). Emmanuel Macron et le gouvernement ne sont pas aussi "tranquilles et déterminés" qu'ils voudraient le faire croire. » ■

La propagande gouvernementale... et les faits



DR L'assemblée générale des cheminots, le 3 avril, à Lyon-Perrache.

La SNCF, un service « de plus en plus cher » ?

« Les Français [...] paient de plus en plus cher pour un service qui marche de moins en moins bien », a déclaré le Premier ministre, Édouard Philippe, le 26 février dernier.

Nul doute que la politique commerciale suivie depuis quelques années par la SNCF rend parfois très cher un billet de TGV en période de pointe. Ceci dit, le prix des billets est significativement moins élevé en moyenne que dans bien des pays européens.

Libération (3 avril) relève qu'« une étude du site de vente de billets Go Euro et reprise par le rapport Spinetta indique que le tarif moyen, pour parcourir 100 km en chemin de fer, est de 7,8 euros en France, mais de 29,7 euros au Danemark, 28,6 euros en Suisse et 24 euros en Autriche. L'Allemagne se situe aussi derrière la France. »

Et avec l'ouverture à la concurrence, avouait l'éditorialiste du journal financier *Les Échos* (27 février), il faudra « faire admettre aux Français que les prix des billets devront augmenter, car on ne pourra pas éternellement demander aux contribuables de régler plus de la moitié de la facture ferroviaire ». En fait, c'est bien simple : pour que ce soit rentable pour le privé, il faudrait que le prix des billets augmente !

Une dette de la SNCF qui enfle « chaque minute » ?

« La SNCF, c'est 5 000 euros de dette par minute », avait lancé la ministre de la Santé, Agnès Buzyn, dans *Le Journal du dimanche*, le 17 mars. Diable ! la dette de la SNCF gonflerait-elle chaque seconde du fait de la gabegie de sa gestion quotidienne ? C'est un mensonge. *Libération* relève qu'« à la différence d'autres entreprises, l'endettement de la SNCF correspond à des décisions qui appartiennent à son actionnaire unique, l'État. Un exemple : le 25 octobre 2007, à l'issue du Grenelle de l'environnement, le gouvernement Fillon décide de la création de 2 000 km de lignes de TGV supplémentaires. À plus de 15 millions d'euros le kilomètre, il y en a pour 30 milliards d'euros ! »

Un statut au coût prohibitif ?

« Le transport par voie ferrée coûte 30 % de plus que dans d'autres pays », a déclaré Nicolas Hulot sur France Inter, le 13 mars, à l'instar de nombreux ministres. Il y aurait trop de cheminots en France, ils ne seraient pas assez « productifs » ? Qu'en est-il en Allemagne, souvent citée en exemple en matière d'ouverture à la concurrence ? *Libération* indique

avoir « comparé plusieurs ratios économiques de la Deutsche Bahn et de la SNCF. Il en ressort que la française aligne 5 salariés pour 100 km de ligne quand son homologue allemande en utilise 5,9. »

Les cheminots, des « privilégiés » ?

Il faut « oser assumer de mettre sur la table les tabous et les privilèges », avait lancé le délégué général de LREM, Christophe Castaner, sur RTL, le 16 février, visant les cheminots. Des « privilégiés », les cheminots ?

Libération indique que « la "prime de charbon" n'existe plus depuis 1961. Mais surtout, le régime de retraite a été modifié en 2008, comme pour les salariés du secteur privé. La durée de cotisation est passée de 37,5 à 41,5 années (...). Les cheminots, qui sont aux 35 heures, ont maximum 132 jours de repos annuels, récupérations des week-ends compris. Un salarié du privé dispose, lui, de 131 jours alors qu'en général, il ne travaille ni le samedi ni le dimanche.

Côté rémunération, le salaire des cheminots est supérieur de 100 euros au salaire moyen du privé, à 2 988 euros brut mensuel. Mais, selon la SNCF, plus de 60 % des cheminots touchent moins de 3 000 euros brut. » ■

Les paquets ferroviaires européens

De 2001 à aujourd'hui, quatre paquets ferroviaires européens (on appelle « paquet » un ensemble de directives et règlements européens) ont entièrement ouvert à la concurrence les chemins de fer en Europe. Rappelons les modalités d'adoption des directives européennes : elles sont nécessairement présentées par la commission de Bruxelles mais leur adoption nécessite tout à la fois le vote du Conseil (réunissant les ministres concernés – les ministres des Transports, en l'occurrence – de chaque gouvernement de l'Union européenne) et celui du « Parlement » européen. Chaque directive doit ensuite, dans un délai donné, être transposée dans les légis-

lations nationales par les gouvernements et Parlements de chaque pays.

En ce qui concerne la France, force est de constater que les gouvernements de droite et de gauche se sont littéralement passés le relais dans l'adoption, à Bruxelles, de ces différents paquets.

Un premier paquet signé Jospin-Gayssot

Le premier paquet, initiant tout le processus d'ouverture à la concurrence, a été adopté au printemps 2001. Il concernait le fret ferroviaire international. Le Premier ministre de l'époque s'appelait Lionel Jospin (PS), et son

ministre des Transports était Jean-Claude Gayssot (PCF).

C'est un gouvernement de droite (Chirac-Raffarin) qui, en 2004, a donné son feu vert au deuxième paquet, qui concernait la totalité des activités de fret ferroviaire.

C'est sous le gouvernement Sarkozy-Fillon qu'entre en vigueur, à l'automne 2007, le troisième paquet ferroviaire européen qui ouvre à la concurrence le transport ferroviaire international de voyageurs.

Le gouvernement Hollande-Valls a conclu tout le processus, par le vote, à Bruxelles, en 2016, du quatrième paquet ouvrant à la concurrence le transport ferroviaire intérieur de voyageurs à partir de 2019. ■

ÉDITORIAL

é

À l'image de la liste des contre-réformes du gouvernement

Émilie Bartolo, membre du bureau national du POI

En ce début de printemps, la liste des secteurs en lutte est déjà bien remplie : les cheminots, les fonctionnaires, les étudiants, les employés de Carrefour et d'Air France, les Ehpad et même les avocats !

Elle est à l'image de la liste des contre-réformes du gouvernement : Code du travail, CSG, assurance chômage, accès à l'université, SNCF, formation professionnelle, logement... La méthode Macron, sorte de « blitzkrieg » contre les acquis de 36 et de 45, peut paraître sidérante mais elle ne décourage pas la classe ouvrière qui n'entend pas se laisser dépecer sans réagir.

Car si dans un premier temps l'effondrement des partis politiques de droite et de gauche a pu profiter au gouvernement, en lui assurant une confortable majorité à l'Assemblée, il ne dispose plus des « garde-fous » traditionnels qui pouvaient calmer les ardeurs d'une classe ouvrière qui bout à chaque nouvelle attaque. Dans leur état actuel, le PS et le PC ne font plus illusion et ne parviennent plus à calmer les masses en leur promettant des jours meilleurs aux prochaines élections, ils n'impressionnent plus grand monde avec le « Code du travail du XXI^e siècle », « la VRAIE réforme de la SNCF », « l'hôpital vraiment mieux qu'avant » ou je ne sais quoi.

Comment, dans ce contexte, interpréter les tentatives de retour à « l'union de la gauche » initiées par messieurs Laurent et Hamon, par leur appel en soutien aux manifestations de cheminots du 22 mars dernier et du 3 avril ? Dans tous les médias, on nous ressort des rescapés de ce qui reste du PC et du PS qui crient au scandale et dénoncent la « réforme » de la SNCF de Macron. Cependant, comme le souligne justement la déclaration du bureau national, ce sont précisément des responsables du PC et du PS qui ont posé les premières pierres de la privatisation de la SNCF et du secteur public. Et maintenant que Macron récolte leur fruit, il ne semble plus à leur goût !

Gageons que cette mayonnaise ne prendra pas, les travailleurs les ont déjà rejetés il y a un an, il n'y a pas de raison qu'ils reviennent en arrière (les récents épisodes électoraux démontrent que le phénomène est similaire dans toute l'Europe).

Page après page, numéro après numéro, *Informations ouvrières* rend compte de cette situation et du débat qui se mène au sein de la classe ouvrière pour chercher comment dégager les contours politiques de la résistance aux attaques qu'elle subit et qui sont de plus en plus violentes. C'est essentiel en cette période où le trouble et le mécontentement sont palpables. La résistance doit aussi se construire sur le terrain politique et c'est aux travailleurs de décider quelle sera sa nature ; c'est le sens de la démarche des CNRR.