

Depuis le 3 avril, les cheminots poursuivent la grève pour la défense du statut, contre le plan du gouvernement,

et pendant ce temps-là... p. 2, 3 et 4



Photo IO/A. A.

DR

L'actualité
internationale



BRÉSIL

Liberté pour Lula !

p. 10

ÉTAT ESPAGNOL

Monarchie

et appareil judiciaire

p. 11

60 ans

*d'Informations
ouvrières*

**1^{er} mai, la campagne
d'abonnement d'été
a commencé !**

Cet été, du 4 juillet au 5 septembre,
nos cahiers spéciaux :
Informations ouvrières,
60 ans de combats et d'engagement
dans la lutte des classes p. 9

SNCF : que peut-il sortir de l'entrevue avec le Premier ministre le 7 mai ?

Un an après...

Marguerite Leuwen

Après sa rencontre avec Trump aux États-Unis, ce 1^{er} mai, Macron débarque en Australie puis ira en Nouvelle-Calédonie. La semaine écoulée, Macron a multiplié les déclarations sur l'Iran, la Syrie, le climat. Il a téléphoné à Theresa May, à Angela Merkel, et à bien d'autres encore... Il essaie, avec la bienveillance des médias, de se donner une stature mondiale pour tenter de se doter d'une stature nationale.

Tout le monde sait et la presse ne cesse de dire la fragilité du gouvernement Macron-Philippe, le manque d'assise de Macron dans le pays.

Un an après son élection, de premiers signes de fractures apparaissent. Un tiers des députés LREM ne sont pas allés à l'Assemblée le jour du vote sur la loi immigration pour ne pas avoir à la voter. La presse indique que certains députés LREM voudraient constituer un groupe parlementaire distinct du groupe parlementaire officiel. Le Conseil d'État vient d'émettre des doutes importants sur la réforme de l'assurance chômage et la capacité du gouvernement de la mettre en œuvre. Depuis le 3 avril, les cheminots sont en grève et, assemblée générale après assemblée générale, reconduisent le mouvement. Bien évidemment, la presse et les responsables politiques spéculent sur l'issue de la grève. Un éditorial des *Échos* souligne en effet qu'« en début de quinquennat une épreuve sociale marque inmanquablement la suite » (25 avril).

C'est en effet bien la question qui est posée : au bout d'un an de Macron, une nouvelle situation est en train de s'ouvrir. *Le Figaro*, qui soutient Macron, écrit dans un éditorial :

« Emmanuel Macron ferme l'oreille aux revendications des rentiers de la manifestation. C'est heureux, d'autant que leurs slogans couvrent les réelles inquiétudes de la France silencieuse. »

Le Figaro a beau exprimer son mépris des cheminots et des étudiants, il n'en demeure pas moins qu'il s'alarme sur les inquiétudes de cette France silencieuse. Les sondages valent ce qu'ils valent, mais selon un sondage Ifop, un an après son arrivée, six Français sur dix se disent « mécontents de l'action d'Emmanuel Macron un an après son élection ».

Ce 7 mai, le Premier ministre reçoit, une par une, les confédérations syndicales.

Son objectif est clair : faire cesser la grève à la SNCF.

« Il faut que les syndicats grévistes prennent leurs responsabilités rapidement », déclare-t-il sur Europe 1, le 26 avril.

« Il y a encore beaucoup de choses à discuter », assure-t-il.

Yan Legoff

Edouard Philippe est tout aussi clair sur les sujets qu'il ne veut pas mettre sur la table. Le gouvernement reste « déterminé » à mener ce qu'il considère comme une réforme « indispensable », et ses trois axes principaux – ouverture à la concurrence, transformation en société anonyme et fin du recrutement au statut – ne font « pas l'objet de discussions », martèle-t-il. « Il n'y aura pas de moratoire de la réforme », clame le rapporteur LREM du projet de loi adopté en première lecture à l'Assemblée nationale.

LA « REPRISE DE LA DETTE »...

Mais alors, que peut-il sortir de l'entrevue avec le Premier ministre ? Il veut discuter avec les syndicats des « questions relatives à la reprise de la dette » de la SNCF par l'État, notamment « le montant, le rythme, les modalités », dit-il. Édouard Philippe a réaffirmé que si l'État reprend la dette, « c'est l'ensemble des Français qui vont porter une dette accrue ». Ils sont donc « en droit d'être exigeants avec la SNCF (...) pour que l'entreprise ne creuse pas à nouveau une dette ». Un mensonge, doublé d'un chantage éhonté ! La dette n'est pas celle des cheminots, même les cadres dirigeants de la SNCF le disent, dans une lettre au vitriol adressée au Premier ministre (lire page 3). Cette « dette », ce sont les gouvernements successifs qui l'ont creusée, en faisant porter à la SNCF le coût de leurs propres décisions (la construction du réseau à grande vitesse à partir des années 1980).

... UN MARCHÉ DE DUPE

Résultat : dans une spirale infernale, l'entreprise publique est contrainte de s'endetter chaque

année davantage pour en rembourser les intérêts ; à tel point que les frais financiers supportés excèdent largement les dépenses affectées à l'entretien du réseau !

Et aujourd'hui, Édouard Philippe voudrait faire avaler aux syndicats le marché de dupes suivant : l'État reprend une partie de cette dette (qu'il a indûment fait prendre en charge par la SNCF durant des années), mais en échange, le statut passe à la trappe !

« Que les organisations syndicales se saisissent des sujets sur lesquels il y a des discussions qui doivent se mener maintenant, sur la convention de branche, et au sein de l'entreprise », lance la ministre des Transports, Elisabeth Borne.

UNE SPIRALE DE DÉRÈGLEMENTATION

La « convention de branche » s'appliquerait aux concurrents privés de la SNCF, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence décidée par le gouvernement. Cette convention collective serait nécessairement moins favorable que le statut (que le gouvernement entend supprimer dès le 1^{er} janvier 2020 pour les nouveaux embauchés à la SNCF).

Une spirale de déréglementation au sein même de la SNCF est sur le point d'être enclenchée, au nom de l'argument de la « compétitivité » face aux futurs concurrents privés. Le DRH de la SNCF a déclaré à la presse, le 27 avril, vouloir aboutir rapidement à un « pacte d'entreprise » accompagnant la transformation en société anonyme, au 1^{er} janvier 2020. Le « cadre social » des nouveaux agents de la SNCF, qui n'auront plus le statut, prévoira « une carrière moins linéaire », dit déjà le DRH, c'est-à-dire une progression salariale qui ne sera plus garantie avec l'ancienneté. Et pour tous les cheminots, le DRH annonce « une remise à plat de la grille des salaires, la polyvalence des salariés et des remises en cause d'usages locaux », résume le journal *Le Monde* (29 avril). ■



« SNCF : comment l'État a fait exploser la dette depuis 2010 » (lepoint.fr)

Parue début avril, une étude du cabinet d'expertise Degest a été reprise par plusieurs médias, dont *Le Point*, *Le Monde*. Son objet : d'où vient la dette de la SNCF qui dépasse 50 milliards d'euros ? Sa conclusion est sans appel : c'est l'État qui en est responsable, en ayant fait porter par la SNCF le financement des lignes à grande vitesse qu'il avait lui-même décidées. Dernière décision : la construction de quatre lignes supplémentaires en 2010.

« L'effet boule de neige de la dette joue alors à plein », résume *Le Point*. Depuis cette date, sur 100 euros empruntés sur les marchés, 57 euros sont consacrés au remboursement de la dette, a calculé Degest. Seulement 41 euros vont effectivement à l'entretien du réseau. La conclusion du cabinet est limpide. Si l'État avait repris la dette du réseau ferroviaire en 2010, celle-ci ne serait aujourd'hui plus que de... 7,2 milliards. »

Le Monde ajoute : « 60 % de l'augmentation de la dette entre 2010 et 2017 est due aux seuls intérêts du stock de dette accumulée depuis des décennies. Pour 7 milliards d'euros de travaux engagés au cours de cette période, SNCF Réseau a payé environ 10 milliards de frais financiers liés à sa dette, soit environ 1,5 milliard par an. »

La SNCF a donc été sciemment étranglée financièrement par les gouvernements successifs. Et le gouvernement Macron voudrait aujourd'hui l'utiliser comme une pression sur les cheminots pour qu'ils acceptent la fin de leur statut ! ■

Les cheminots, unis dans la grève, disent : « On ne lâche rien ! »

Avec nos correspondants

A lors que les médias glosent sur l'essoufflement de la grève à la SNCF, les assemblées générales de grévistes, les 28 et 29 avril, se sont soudées dans les centres ferroviaires dans tout le pays sur une conviction : « On ne lâche rien ! »

● Le secrétaire du syndicat CGT de Bayonne (Pyrénées-Atlantiques) fait savoir : « 93 % de grévistes ce week-end chez les ADC (conducteurs). Il ne faut rien lâcher, les pourcentages doivent se maintenir partout. Aujourd'hui, la reconduction du mouvement a été votée à 100 %. Une belle AG de dimanche, de très bonne tenue. »

● Un militant FO, dans l'AG de Gap (Alpes-de-Haute-Provence) déclare : « Les cheminots ne désarment pas ! Macron est en difficulté et obligé de multiplier les allocutions et la mise en place d'une discussion avec les organisations syndicales le 7 mai. » Un conducteur : « Il faut que rien ne roule le 7 ! »

● À Miramas (Bouches-du-Rhône) : « Comme toujours nous sommes toujours unis, CGT, Force ouvrière et SUD Rail étaient présents à l'AG. »

● À Perpignan (Pyrénées-Orientales), la grève a aussi été reconduite à l'unanimité des 25 présents. Le responsable CGT rappelle le calendrier des actions, dont un rassemblement le 3 mai, à Matignon. Accord du représentant de SUD. Celui de FO appuie la poursuite de la grève et ajoute qu'il n'attend pas grand chose de la rencontre avec le Premier ministre le 7 mai : « La revendication reste le retrait de la contre-réforme du gouvernement », dit-il.

● Au dépôt de Mantes (Yvelines), l'AG a rassemblé 66 cheminots le 29 avril, en présence de la CGT, de SUD et de FO. La discussion a notamment porté sur « le piège de la convention collective du ferroviaire », nous rapporte notre correspondant. Dans l'après-midi est organisé un envahissement pacifique du péage de Buchelay (Mantes-autoroute de Normandie) :

« Quatre-vingts camions bloquent les barrières à l'ouverture et distribuent un tract unitaire aux usagers. Soutien de nombreux automobilistes qui disent de ne pas lâcher et donnent de la monnaie. Les routiers tous solidaires. Le simple nom de Macron énerve tout le monde sauf quelques voitures de luxe. Des automobilistes klaxonnaient et levaient le poing... » ■

« Les cheminots ne désarment pas ! Macron est en difficulté et obligé de multiplier les allocutions. »

PARIS-NORD : UN TRACT UNITAIRE FO, CGT, SUD, UNSA, CFTD

« Ouverture à la concurrence, filialisation du fret, fin du statut, suppression du statut d'Épic pour une société par actions... c'est non ! »

« Un gouvernement dans l'impasse, renforçons la mobilisation !

S'il reste droit dans ses bottes, le Premier ministre a néanmoins un problème : la mobilisation se maintient, s'ancre dans la durée, et l'opinion publique ne se retourne pas contre les grévistes malgré les offensives médiatiques du pouvoir. Mieux, le patronat (Medef) inquiet pour ses intérêts a interpellé le gouvernement.

Il multiplie donc les déclarations d'intransigeance pour essayer d'impressionner les cheminots et les décourager de faire grève. C'est un signe de fébrilité !

Les cheminots doivent résister et renforcer encore le niveau de mobilisation ! Si nous tenons, le gouvernement devra reculer !

(...) Soyons nombreux en manifestation interprofessionnelle le 1^{er} Mai ! Nos organisations syndicales parlent d'une seule voix et vous appellent à participer massivement aux assemblées générales !

Toutes et tous en grève les 3 et 4 mai ! Rassemblement unitaire à Paris, place Joffre-École militaire, le 3 mai à 13 heures ! »

Face au gouvernement, « la colère des cadres sup de la SNCF »

(Le Parisien)

Le journal Le Parisien (28 avril) fait savoir que « le SNCS (Syndicat national des cadres supérieurs du groupe public ferroviaire) va adresser une lettre au Premier ministre en début de semaine ».

Jean Wieland, président adjoint du SNCS, explique : « Nous attendons depuis presque un mois que Mme Elisabeth Borne réponde à toutes nos interrogations sur la dette, sur le financement des infrastructures où il manque 500 millions d'euros par an, sur l'avenir des lignes TGV déficitaires ou encore sur le 1,7 milliard qu'il faut trouver pour financer les petites lignes. Puisqu'elle ne daigne pas nous répondre, nous allons écrire à M. Édouard Philippe. Nous ne le ferions pas si la situation n'était pas si grave. »

« La dette n'est ni celle des cheminots ni celle des Français. C'est celle des politiques. »

Fin mars, ils étaient une centaine à participer à l'assemblée générale du SNCS. « C'était du jamais vu, même en 1995, se souvient un ancien cadre. Beaucoup étaient très remontés contre le gouvernement. »

À l'argument de la « dette » de la SNCF dont le gouvernement impute la responsabilité aux cheminots, un cadre supérieur rétorque que « ce n'est ni celle des cheminots ni celle des Français. C'est celle des politiques. »

Et sur la suppression du statut de cheminot pour les nouveaux embauchés à compter du 1^{er} janvier 2020, un autre cadre supérieur affirme au Parisien : « C'est un choix politique... Le gouvernement en a fait un principe, alors que ce n'est pas le principal problème de rentabilité de la boîte. »

ÉDITORIAL

Rejet massif d'un pouvoir fragile

Claude Brochard, membre du bureau national du POI

Une politique économique et sociale au service exclusif du capital, une attitude envers l'Église catholique, un penchant vers l'Arabie saoudite et Israël, un style généralissime complice de Trump, tout cela est bien de droite.

Borloo réapparut pond un énième plan intitulé *Vivre ensemble* (162 pages !). Macron le snobe, optant pour un dîner « Festival de Cannes » plutôt que de s'intéresser à ces millions d'habitants.

Financer en privatisant. Si cela persiste, il n'y aura plus rien à vendre.

SNCF : dette de 50 milliards reprise par l'État ? Faire peur avec ce chiffre moindre que les cadeaux sur l'ISF.

L'éclaircie économique s'estompée : l'Insee note une baisse de consommation des ménages, l'inflation repart à 1,6 %.

Plombé par ses choix orientés, Macron décréta une hausse de CSG début 2018. Les mesures sur le pouvoir d'achat, comme la fin de la taxe d'habitation, ne viendront qu'en fin d'année.

Pris dans sa tornade, Macron marcha sans se retourner, niant tous les intermédiaires. Le dernier cas est la loi faussement nommée « choisir son avenir professionnel » rédigée secrètement par les cabinets de Macron et Pénicaud. Le Conseil d'État, consulté en dernière minute, estime que diverses dispositions interrogent.

Après l'élection, la CFDT passe un message à Macron : « Partager le pouvoir. » Dans sa volonté de transformer, concèrera-t-il ? Pas de mutation possible si on ne pilote pas avec les corps intermédiaires. Renzi est tombé à cause de cela.

Certes il y a institutions bonapartistes, majorité pléthorique et deux ans sans élection intermédiaire.

Macron veut étouffer les organisations bâties pour la défense des travailleurs. Il recherche des syndicats à sa botte. Les réformes se précisant, nombre d'entre eux sont relégués au statut de potiche. Pour lui, c'est « je pense donc tu suis ». Ce mode d'action de défiance mène à l'échec.

Le macronisme se précise. Avec qui gouverne-t-il ? « Avec lui-même ! » S'il s'agit de réformer (privations pour les modestes), le « mouvement LREM » agit. Face à l'obstacle, on brandit l'ordre.

Avec ce mini-Napoléon, ça ne traîne pas. Collomb dénoue tout souci en évacuant. Zadistes. Dégager. Migrants à Calais. Non. Étudiants en amphes. Dehors.

Quant à la loi asile : un tiers des députés LREM ne vota ni pour, ni abstentionnistes et ne donnèrent pas délégation. Attitude du « courage, fuyons » : je me carapate. Début de fronde ?

Un an après l'élection-effraction, Macron reste confronté au même défi : persuader que son action est la bonne, sans en apporter la preuve.

Le désaveu massif des présidentielles et législatives s'approfondit. Un sondage titre : « Bilan de ce gouvernement de distants inconnus : pire que médiocre ! »

Les luttes variées prouvent un ancrage de fond : volonté du peuple de résister avec leurs syndicats aux projets nocifs de Macron d'abolir toutes les conquêtes passées, notamment de 1936 et 1945.

Les mouvements unitaires et acharnés pour les acquis collectifs contre un modèle exclusivement tourné vers des droits individuels minimaux sont au centre des multiples échanges.

À l'heure où les patrons et le pouvoir hâtent la cadence, ces enjeux sont dans les discussions des militants de tous horizons au sein des CRR. Reflet de ces débats, IO permet aux travailleurs de se saisir du terrain des luttes de classe.