

En pleine grève des cheminots, **les travailleurs d'Air France infligent une défaite à Macron**

p. 2, 3 et 4



L'actualité internationale

LA PAROLE À

BRÉSIL ■ **Markus Sokol**,
membre de la commission exécutive du PT

p. 10

AFRIQUE DU SUD ■ **Lybon Mabasa**,
président du Parti socialiste d'Azanie

p. 11

ALGÉRIE ■ **Louisa Hanoune**,
secrétaire générale du PT

p. 11

ALLEMAGNE ■ **Werner Ühde**

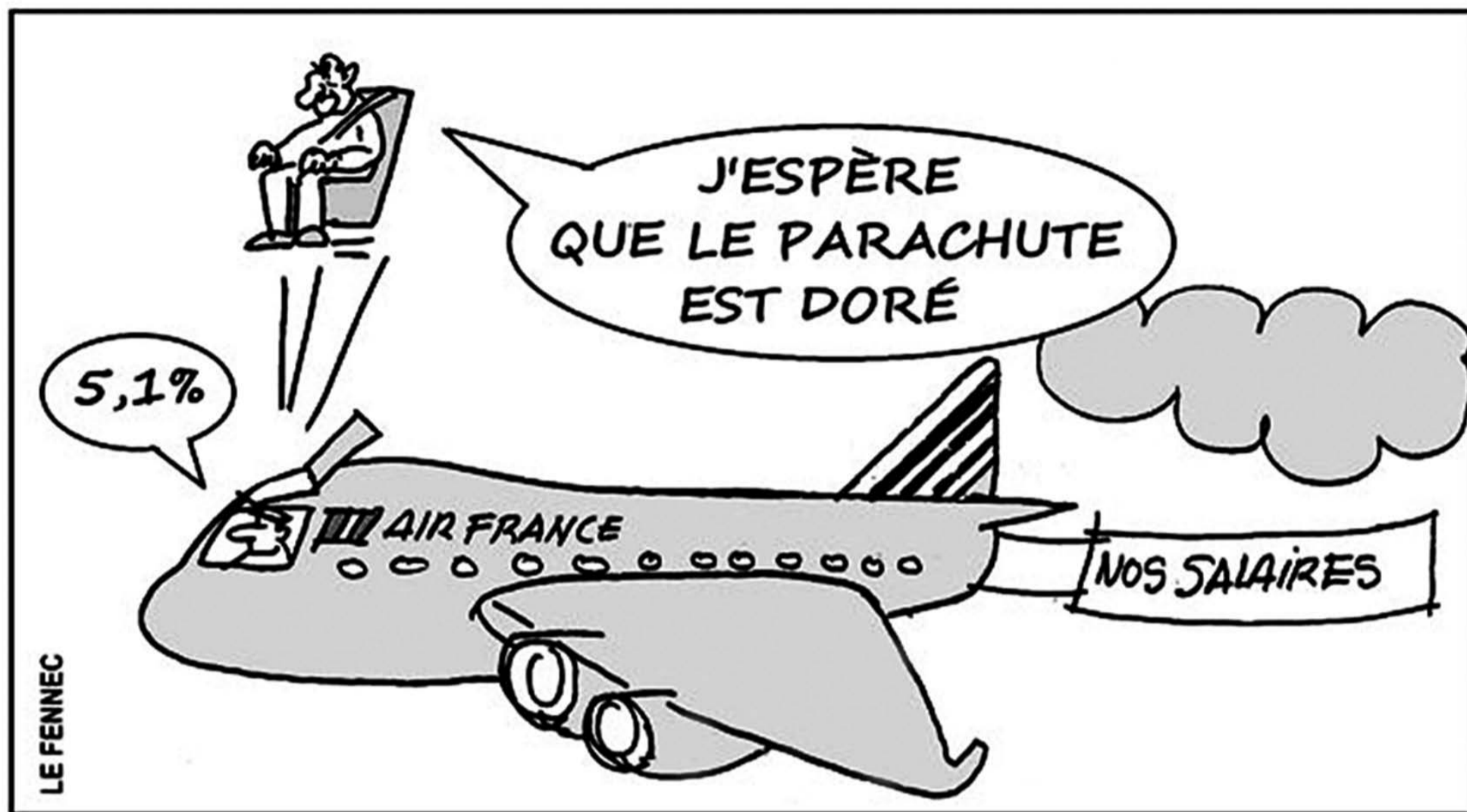
p. 12

60 ans

d'Informations
ouvrières

La campagne des abonnements de l'été a commencé !

Cet été, une nouvelle série
de cahiers spéciaux
Informations ouvrières :
60 ans de combats
et d'engagement
dans la lutte des classes



Engie, modèle pour la SNCF ?

Marguerite Leuwen

Au nom de l'ouverture à la concurrence du marché du gaz, Engie a annoncé une amplification de la délocalisation de ses centres d'appel. D'après les organisations syndicales, 1 200 emplois ont déjà été et 3 000 autres seraient menacés.

Revenons en arrière, au début des années 2000 : au nom de l'ouverture à la concurrence, EDF et GDF, tous deux monopoles publics comme la SNCF, sont scindés

en deux entités distinctes.

Puis, sous le prétexte fallacieux d'une menace inventée d'une OPA hostile contre le groupe privé Energetic Suez, le gouvernement associe GDF à Suez. C'est la marche à la privatisation et à la création quelques années plus tard d'Engie, société de droit privé.

Mais à l'époque, le gouvernement jurait que l'ouverture à la concurrence ne pénaliserait pas les travailleurs de GDF. Les délocalisations et les suppressions de postes actuelles frappent les travailleurs d'Engie.

Fin du statut ? Conventions collectives ? Ouverture à la concurrence ? Privatisations ? Engie, le modèle pour la SNCF...

À l'occasion de la réception des Fédérations de cheminots par le Premier ministre,

Les manœuvres d'Édouard Philippe

Yan Legoff

Alors que les cheminots poursuivent leur série de deux jours de grève depuis plus d'un mois (lire page 4), le Premier ministre, Édouard Philippe, aux côtés de la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a reçu une à une chacune des confédérations syndicales et leurs fédérations de cheminots, le 7 mai.

Pour quel résultat ? À l'issue de ces réunions, Édouard Philippe a déclaré que la réforme ferroviaire « ne changera pas fondamentalement ».

En fait, il avait annoncé la couleur dès le départ, répétant le vendredi précédent à la radio : « Nous ne reviendrons pas sur l'ouverture à la concurrence, nous ne reviendrons pas sur la réorganisation de l'entreprise et sur la fin du recrutement au statut. » Curieuse « négociation », où le cœur des revendications des cheminots est d'emblée écarté !

Alors que reste-t-il à discuter, selon le Premier ministre ? La « reprise de la dette ». Soyons clair : cette « dette », les cheminots ont toujours estimé, à juste titre, qu'elle n'était pas la leur. Mais le passage de la SNCF en

société anonyme, prélude de la privatisation rejetée par les cheminots, implique de toute façon que l'État en reprenne une partie.



Tout est cadré sur la disparition du statut des cheminots, et pas seulement pour les nouveaux embauchés.

terme de leurs entretiens avec le Premier ministre ? « Pour nous, clairement, la grève se poursuit », a déclaré Laurent Brun, secrétaire général de la fédé-

UNE CONVENTION COLLECTIVE POUR ENTERRER LE STATUT

La ministre des Transports, Elisabeth Borne, s'est aussi dite « prête à intégrer au projet de loi discuté au Sénat tous les amendements utiles à la réforme », concernant notamment les conditions du passage des actuels cheminots chez un concurrent privé (le gouvernement, pour masquer la perte du statut, parle dans ce cas de définir un « sac à dos social »...). A aussi été abordée, selon *Le Monde*, « la négociation sociale qui se déroule au niveau de la branche ferroviaire » avec pour « objectif de créer une convention collective nationale du ferroviaire ». Bref, tout est cadré sur la disparition du statut des cheminots, et pas seulement pour les nouveaux embauchés.

Qu'ont dit les fédérations, au

ration CGT. Les amendements qui pourraient être déposés lors de l'examen du projet de loi de réforme ferroviaire au Sénat « ne seraient que des amendements de forme. Ce n'est pas de nature à nous satisfaire », a-t-il ajouté.

« ON CONTINUE »

Il n'est « pas question de lever la mobilisation, on continue », a déclaré Didier Aubert, pour la fédération CFDT. « Aujourd'hui, toutes les réponses qui nous sont soumises ne sont pas de nature à arrêter la grève », a estimé Erik Meyer, porte-parole de SUD Rail. « Les quinze jours à venir vont être primordiaux », a dit Roger Dillenseger, secrétaire général de l'Unsa ferroviaire, ajoutant que l'intersyndicale CGT, Unsa, SUD et CFDT de la SNCF allait se réunir le 9 mai et qu'elle « prendra une décision collectivement » concernant la suite de la mobilisation.

Quant à la fédération FO, son secrétaire général François Grasa a déclaré : « Il n'y a rien aujourd'hui qui pourrait faire arrêter la grève. Les cheminots ne sont pas en grève pour une reprise hypothétique de la dette, mais pour le retrait du projet de loi. Que reste-t-il à négocier ? Le poids du boulet, la longueur de la chaîne ? »

Nombre de commentateurs intéressés scrutent avec avidité, depuis des semaines, l'éventualité d'une division du front syndical, sans succès jusqu'à présent. Une chose est certaine : l'exigence du maintien du statut soude l'immense majorité des cheminots, toutes leurs assemblées générales de grève !

8 mai, 17 heures ■

Chaque semaine, lisez *Informations ouvrières*, abonnez-vous pour l'été, page 16

AIR FRANCE

Référendum : une défaite pour le P-DG, une défaite pour Macron

À plus de 55 %, les salariés d'Air France ont voté pour leurs revendications, pour défendre leurs syndicats et le droit de négocier

Deux mois après le début de la mobilisation unie de toutes les catégories de personnels d'Air France avec leurs syndicats – tous les syndicats sauf la CFDT et la CGC – Jean-Marc Janaillac, le P-DG d'Air France-KLM, décidait le 20 avril d'organiser, pour contourner les organisations syndicales, un référendum (sans valeur légale) sur le projet d'accord salarial triennal de la direction d'Air France auprès des personnels de la compagnie.

Le référendum dont la question était « Pour permettre une issue positive au conflit en cours, êtes-vous favorable à l'accord salarial proposé le 16 avril 2018 ? » s'est déroulé du 26 avril au 4 mai ; 80,33 % des salariés y ont participé et 55,44 % ont voté non.

L'objectif de cette consultation ? Contourner les syndicats unis sur la revendication d'une augmentation salariale pour tous de 6 % en 2018 pour rattraper sept ans de gel des salaires. Rien n'a été négligé pour arriver au résultat espéré par la direction. Janaillac a ainsi décidé de dramatiser l'enjeu en mettant sa démission dans la balance.

Une campagne virulente contre les syndicats a été orchestrée par la direction et relayée par tout son management supérieur. Il n'y a pas eu un secteur de la compagnie où n'ont pas été organisées des réunions sous l'égide des directeurs d'entités pour faire campagne pour le oui et expliquer que ce vote était vital pour l'avenir de la compagnie.

Cette violence contre les syndicats a monté d'un cran quand ceux-ci, toujours centrés sur la revendication d'augmentation générale des salaires en rattrapage des sept années de gel, ont appelé à de nouvelles journées de grève les 3 et 4 mai ainsi que les 7 et 8 mai. La direction a écrit à tous les salariés : « Ce nouveau préavis, alors même que les salariés d'Air France sont amenés à se prononcer, est non seulement incompréhensible mais indique clairement le mépris qui est fait de leur avis. »

La volonté était clairement de tenter d'interdire aux syndicats le droit de porter la revendication des personnels et d'interdire tout droit à la négociation. La CFDT et la CGC se sont engagées totalement au côté de la direction dans un appel à voter oui à ce référendum. Elles ont chacune écrit des e-mails à l'ensemble des personnels Air France pour dire respectivement : « Il est nécessaire que le oui l'emporte ! » et « Donnez un avenir à Air France, votez OUI ! »

Cette campagne en interne à Air France a été doublée d'une campagne de presse visant à diviser les personnels d'Air France et principalement les pilotes du reste du personnel, en visant en particulier le syndicat majoritaire chez les pilotes, le SNPL.

Laurent Berger, secrétaire général de la CFDT, a ainsi lancé sur Europe 1 le dimanche 29 avril, après avoir appelé les salariés d'Air France à voter oui au référendum : le SNPL « entraîne Air France vers le fond », puis a ajouté : le président du SNPL, Philippe Évain, « se prend pour le leader maximo et veut emmener tous les personnels du sol avec lui. Ils n'ont pas intérêt à le suivre, parce que c'est eux (...) qui vont payer la facture à la fin. »

Le journal en ligne *La Tribune*, dans un article daté du 1^{er} mai, choisit de mettre en exergue « l'agacement [des pilotes] de voir le bureau du SNPL rester dans une logique intersyndi-



Les salariés d'Air France en grève devant le siège de l'entreprise. DR

cale alors que la direction propose de négocier en parallèle des hausses de rémunérations supplémentaires spécifiques pour les pilotes en échange de mesures apportant de la valeur à la compagnie (sans demander de hausse de productivité) ». Mais il est bien obligé de constater que « les syndicats de pilotes refusent en effet de négocier cette partie tant que la direction ne se sera pas engagée à augmenter toutes les catégories de personnels de 5,1 % ».

La volonté de diviser les syndicats mais également au sein même du SNPL a été constante. Le journal *Le Monde* y consacre un article entier dans son édition datée du 5 mai. La thèse développée est que le SNPL se serait divisé sur le maintien des pilotes dans l'intersyndicale, unissant toutes les autres catégories de personnel. *Le Monde* fait parler un pilote anonyme : « C'est en rupture avec la tradition du SNPL. Le SNPL est une organisation corporatiste qui a vocation à être dans une logique de cogestion et de savoir-négocier. »

Le gouvernement a bien sûr participé à ce véritable rouleau compresseur qui a rassemblé direction d'Air France, CFDT et CFE-CGC, une grande partie de la presse et des médias

dans des attaques violentes contre l'unité des personnels contre leurs revendications et contre leurs syndicats.

Édouard Philippe s'est ainsi clairement engagé en soutien à Jean-Marc Janaillac et pour le vote oui le 26 avril : « Le chef du gouvernement a invité les salariés à mesurer le sérieux de la situation et jugé que "chacun" devait prendre ses responsabilités » (*La Tribune*, 26 avril).

Face à ce déferlement et malgré le piège tendu avec cette consultation dont le but était de contourner les syndicats et de prétendre leur interdire le droit de revendiquer et de négocier, les salariés dans leur ensemble et, une fois encore, toutes catégories confondues ont réaffirmé leur revendication de rattrapage salarial. Ils ont par leur vote clairement exprimé leur refus de voir contourner leurs syndicats et de voir des « consultations » et autres « référendums » se substituer à la négociation appuyée par la mobilisation.

Alors que, confortés par le résultat de ce vote, les syndicats maintiennent les préavis de grève et demandent l'ouverture rapide de négociations, le gouvernement a décidé de dramatiser la situation et de bloquer toute négociation. Sous le titre « La survie d'Air France est en jeu », *Le Parisien* relève le 7 mai que « l'opération "Attention au crash !" a été calée samedi matin à Matignon entre le Premier ministre, le ministre des Transports et le ministre de l'Économie ». Le gouvernement, en dépit du résultat du vote, reprend la thèse des pilotes surpayés et de l'irresponsabilité des syndicats, principalement du SNPL. ■

ÉDITORIAL

Échec du référendum d'Air France : un sérieux avertissement...

Jean-Paul Crouzet, membre du bureau national du POI

Ce lundi 7 mai, alors que les commentateurs dissertent sur l'élection, voici un an jour pour jour, d'Emmanuel Macron, les cheminots font toujours bloc avec tous leurs syndicats, par la grève, pour s'opposer à la contre-réforme du gouvernement Macron-Philippe. Depuis des semaines, cette grève retient l'attention des travailleurs et des jeunes ayant engagé dans de très nombreux secteurs des combats de résistance pour leurs revendications.

Estimant qu'il y a là un risque certain pour ce gouvernement privé de véritable assise dans le pays, le Premier ministre cherche les moyens d'y mettre un terme.

Recevant ce même jour les fédérations syndicales de cheminots et leurs responsables confédéraux, il a martelé à l'issue des rencontres qu'il ne reviendrait pas sur « les grands principes » de la réforme : ouverture à la concurrence, fin du recrutement au statut au 1^{er} janvier 2020 et changement du statut de l'entreprise. « Le texte ne changera pas fondamentalement sur les trois points », a-t-il précisé, se disant prêt à « discuter certains amendements avant le passage [du projet de loi] au Sénat ». Il a ajouté : « Au moins deux organisations syndicales ont fait état de propositions pour nourrir les discussions. » Chercher à rompre le front syndical à la SNCF, à diviser les cheminots pour leur faire reprendre le travail : rien de nouveau sous le soleil, dirait-on, c'est la vieille tactique patronale du « diviser pour mieux régner » ! Y arriveront-ils ? Nous le saurons dans les jours qui viennent.

Mais ce qui vient de se passer à Air France devrait constituer un sérieux avertissement à ceux qui entendent domestiquer, contourner voire écraser les organisations syndicales pour imposer aux travailleurs la loi de la finance. À Air France, face à l'opération « référendum », la résistance farouche des travailleurs de toutes catégories, des militants, des organisations, l'a emporté contre les tentatives virulentes d'opposer les pilotes aux autres personnels de la compagnie, de faire sauter le front des dix organisations syndicales unies sur la revendication salariale. La direction et le gouvernement ont subi un échec cuisant.

Ainsi se confirme la capacité de la classe ouvrière, avec ses organisations, à résister par la lutte de classe, par la grève, à l'offensive du capital, à se défendre en préservant l'indépendance de ses organisations syndicales.

Quelles leçons en tirer ?

Ressusciter, comme nous y invitent Olivier Besancenot, Pierre Laurent, Benoît Hamon et quelques autres, un rassemblement des « forces de gauche » avec le PCF, les Verts, les Génération.s ? Cela suscite à juste titre une saine méfiance des travailleurs, des militants qui estiment n'avoir pas écarté vivement en 2017 tous ceux qui ont participé ou soutenu les gouvernements d'alternance de « gauche » responsables des politiques destructrices pour aujourd'hui leur reconnaître une virginité nouvelle !

Y a-t-il une autre façon d'ouvrir une issue face au bombardement des contre-réformes du gouvernement Macron, afin de les stopper et d'engager la reconquête, que la mobilisation des travailleurs avec leurs organisations sur leur propre terrain ?

Ces discussions se mènent actuellement dans les réunions des comités locaux du CNRR. Multiplions ces réunions, ces débats préparant ainsi la réunion nationale du 23 juin. Et élargissons la diffusion d'*Informations ouvrières* qui en constitue le porte-parole...

■ Lu dans *Les Échos*, 7 mai 2018

« Pourquoi le pari du référendum a échoué »

« Si les résultats du référendum ont pris tout le monde par surprise, il reste toutefois à comprendre les causes de l'échec du pari fait par Jean-Marc Janaillac. S'ils ont été en pointe dans le mouvement, les quelques 3 600 pilotes d'Air France, dont 30 % à 35 % de grévistes, n'étaient en effet pas en mesure de peser sur le scrutin. Selon certains bons connaisseurs de l'entreprise, le succès du "non" serait plutôt à imputer aux quelque 14 000 hôtesses et stewards, ainsi qu'aux mécaniciens, deux catégories de personnels qui auraient des raisons d'en vouloir plus particulièrement à Jean-Marc Janaillac (...). Mais, surtout, les dirigeants d'Air France ont fait l'erreur de croire qu'une hausse générale des salaires limitée à 1 % en 2018, assortie d'une prime d'intéressement, ferait l'affaire après sept ans de gel des grilles salariales. Or ce 1 % a été ressenti comme une véritable provocation par bon nombre de salariés, alors que le groupe annonçait des bénéfices record. » ■

Le mépris de Macron contre ceux « qui pensent que le summum de la lutte c'est les 50 euros d'APL »



Yan Legoff

Après avoir fait disparaître l'impôt sur la fortune, Macron a donc décidé de supprimer l'an prochain l'*exit tax* qui s'appliquait (très légèrement) aux exilés fiscaux, ces personnes fortunées qui choisissent de s'installer à l'étranger pour payer moins d'impôts. Le

président des riches en a fait l'annonce, le 2 mai, au magazine américain *Forbes* (celui qui chaque année établit le classement de la fortune des milliardaires), dont il fait la une.

Et « dans le même temps », son gouvernement s'apprete à ouvrir un nouveau front dans son offensive contre les travailleurs. Selon le journal financier *Les Échos* (7 mai), « la sphère des prestations sociales fait ainsi désormais partie des pistes envisagées par l'exécutif pour trouver des économies ». Le comité CAP 22, composé d'experts missionnés par le gouvernement, doit rendre d'ici à la fin du mois un rapport pour dégager des pistes de coupes, qui concernent tant les services publics que la protection sociale collective.

« POTENTIELLEMENT EXPLOSIF »

Selon *Les Échos*, « c'est surtout le mode de calcul des prestations sociales qui a retenu l'attention des experts ». La baisse des APL n'était donc qu'un avant-goût. Mais le journal d'avertir : ce sont « des chantiers potentiellement explosifs », « s'engager sur une telle voie comporte des risques ».

Macron multiplie les provocations. Dans un documentaire diffusé le 7 mai sur France 3, il s'en prend avec mépris aux « gens qui pensent que la France, c'est une espèce de syndic de copropriété où il faudrait défendre un modèle social (...) et qui pensent que le summum de la lutte c'est les 50 euros d'APL... Ces gens-là ne savent pas ce que c'est que l'histoire de notre pays. »

Et à tous ceux qui ont osé combattre les coupes dans les APL qui ont frappé les plus démunis, Macron a l'air d'opposer l'exemple du « colonel Beltrame (qui est mort parce que la France, ce sont des idées, des valeurs ». Odieux !

Inquiétudes grandissantes sur l'isolement du pouvoir

À l'occasion de l'anniversaire de l'arrivée de Macron à l'Élysée, de nombreux commentateurs s'inquiètent de la « brutalité de la gouvernance » du président, entendez par là sa propension à imposer sa politique sans négociation préalable, y compris aux interlocuteurs les mieux disposés. Même le secrétaire de la CFDT, Laurent Berger, qui souhaite la « réussite » de Macron (lire ci-contre), s'en alarme dans une interview au journal financier *Les Échos* : « Cela va faire monter les radicalités et la violence dans la société et le chef de l'État va se retrouver seul au moment du bilan. » Traduisons : qui protégera Macron en cas d'explosion sociale, que beaucoup estime inévitable ? qui la canaliser ? Telle est leur inquiétude à tous. Dans *Le Monde* (5 mai), l'ancien grand patron Louis Galois, flanqué de responsables de différentes ONG d'obédience catholique, avertit lui aussi : « Changer la société ne se décrète pas d'en haut, sans le public concerné et sans les corps intermédiaires. »

Selon les derniers sondages, près de 60 % des Français, toutes catégories sociales confondues, ne font pas confiance à Macron. L'éditorialiste des *Échos* (4 mai) alerte sur « l'incompréhension profonde de l'opinion ». ... Le résultat du référendum à Air France, quelques jours plus tard, a confirmé leurs craintes à tous.

Y. L. ■

Dans tout le pays, la grève continue à la SNCF : « Nous restons unis ! »

Reportage à l'assemblée générale des cheminots, gare de Lyon

Correspondant

Pour la huitième fois depuis avril, et malgré les nombreux ponts, les cheminots sont en grève dans le pays, les 8 et 9 mai. La fois précédente, les 3 et 4 mai, près des deux tiers des conducteurs étaient en grève et plus de la moitié des contrôleurs.

À la gare de Lyon, à Paris, ce vendredi 4 mai, 120 cheminots sont réunis en assemblée générale.

Dans l'unité, les représentants syndicaux prennent l'un après l'autre la parole, prenant soin de démonter les mensonges du gouvernement et de la direction de la SNCF sur le contenu réel de la réforme.

Le responsable de la CGT déclare que « la grève ne s'essouffle pas, des baisses dans certains coins, des hausses ailleurs... On ne cède rien ! » Et de se féliciter du résultat du référendum à Air France, du soutien de la population, car, dit-il, « si nous sommes battus, le gouvernement en profitera pour tout liquider, conventions collectives, Sécu, retraites... Tout le monde est concerné. »

Après celui de SUD, le responsable de l'Unsa insiste : « Nous restons unis, tous les syndicats, on ne cède rien. » Le militant de la CGT déclarera aussi : « Concernant le 7 mai (jour de la réception par le Premier ministre des fédérations), on ne doit pas se faire d'illusion, mais il est impor-

tant que les fédérations soient dans le meilleur rapport de force. »

L'intervention d'un syndicaliste de la banque Natixis est très applaudie car elle indique où a conduit la remise en cause du statut des personnels des caisses d'épargne et la remise en cause du service public.

Il est aussi fait état de l'important soutien financier collecté (dont celui de comités locaux du POI).

Les syndicats proposent de renforcer les piquets de grève et d'en créer de nouveaux. L'AG se termine par le vote à l'unanimité de la reconduction de la grève et la mise en place des piquets de 5 heures à minuit. ■



« Pas touche au statut », disent les cheminots

■ « Alors, le statut, il est maintenu ? »

Extraits d'un tract du syndicat CGT des cheminots d'Hendaye, Saint-Jean-de-Luz, Bayonne

On nous rabâche dans la presse et surtout par le biais de la communication interne de l'entreprise que le statut est garanti pour les agents déjà au statut.

Alors, parlons-en du statut, enfin ce qui va en rester. Analysons le projet du gouvernement.

Chapitres 2, 3 et 6 du statut (rémunération, déroulement de carrière)

Nous serions trop chers. Le duo direction de la SNCF-gouvernement veut modifier le système pour concurrencer les futures entreprises ferroviaires lors d'appels d'offres à venir, si la loi passait.

Gouvernement-Spinetta-direction demandent la suppression du glissement vieillesse technicité (GVT), c'est-à-dire les échelons et notations. Fin des commissions de notations et des listes d'aptitudes.

Chapitre 6 du statut (admission au cadre permanent)

Fin de l'embauche au statut, si la loi était votée.

Chapitre 7 du statut (cessation de fonction)

La direction, avec l'appui du projet de loi, veut se donner la possibilité de licencier collectivement des cheminots, par licenciement économique, avec un projet de 5 000 suppressions d'emplois d'ici à 2020.

Chapitre 10 du statut (congés)

La direction envisage de casser le régime des congés, mais rien de précis en l'état. La productivité n'est pas suffisante, Macron l'a redit pour les roulants, lors du débat télévisé du dimanche 12 avril.

Chapitre 12 du statut (régime spécial de retraite)

Macron l'a annoncé : pour lui, c'est la fin des régimes de retraite.

Alors, le statut, il est maintenu ? À la suite de ce constat alarmant, il est encore temps de réagir et d'amplifier la résistance en se mettant massivement en grève lors des prochaines périodes de quarante-huit heures. Ensemble, tout est possible. ■

■ « Gouvernement, direction, des promesses de charlatans »

Extraits d'un tract (25 avril) de la fédération FO des cheminots

Le gouvernement ne cesse de répéter que sa réforme ne remettrait rien en cause pour les cheminots. Comme toujours, les promesses n'engagent que ceux qui y croient (...). Le 19 avril dernier, Thierry Mallet, P-DG de Transdev, futur principal concurrent de la SNCF sur le TER, donnait une interview à *L'Obs*, éclairante à plus d'un titre : « Il est indispensable d'introduire de la souplesse car il faut vraiment s'adapter à chaque ligne. C'est d'ailleurs ce que nous faisons déjà sur la petite ligne Carhaix-Guingamp-Paimpol : il n'y a qu'une seule personne à bord, qui est à la fois conducteur, chef de train, qui s'occupe de l'accueil des personnes, de la petite maintenance, qui fait le plein de la motrice. C'est possible parce que nous avons plus de flexibilité que la SNCF »

(...) Et pour ceux qui resteront à la SNCF ? Le programme est le même ! Dans son *Programme de travail pour l'élaboration d'un projet stratégique*

présenté à la ministre des Transports le 15 mars dernier, la direction de la SNCF prévoit d'« améliorer la polyvalence des métiers », de « supprimer les accords locaux pénalisant l'efficacité du travail », de mettre en place un « dispositif nouveau de dérogation locale » à la réglementation du travail, de « décentraliser le dialogue social » pour donner « plus de marge de manœuvre dans l'adaptation des normes générales aux spécificités des marchés », etc., etc.

[Ce programme] poursuit ainsi : « Quand les cheminots ne conduisent pas, ils peuvent remplir une autre mission complémentaire et utile pour l'entreprise. Ils acceptent d'avoir non pas un, mais deux métiers, toujours en faisant de la sécurité et de la qualité de service des priorités. »

Loin des promesses de charlatan, c'est bien la dérégulation totale du secteur ferroviaire qui est programmée (...). Pas touche à mon statut ! ■