

I) Trois Français sur quatre jugent injuste la politique du gouvernement



Par ouest-france

74 % des Français estiment que la politique menée par le gouvernement sous la présidence d'Emmanuel Macron est "injuste".

La politique menée par l'exécutif est conforme aux engagements de campagne d'Emmanuel Macron pour une majorité de Français (58%), mais ils sont de plus en plus nombreux à la trouver injuste (74%), selon un sondage Elabe diffusé ce jeudi.

Le sentiment d'injustice progresse de 6 points en trois semaines et touche désormais 74% des personnes interrogées, contre 25% pour lesquelles « les efforts sont équitablement répartis ».

Pour une très large majorité (77%), la politique conduite est facteur de division, contre 22% seulement pour lesquels elle « **rassemble les Français** », selon cette enquête pour BFMTV.

# Pour 65 %, le gouvernement doit revoir l'orientation de sa politique

Quatre Français sur dix (42%, sans changement) la jugent efficace « pour relancer l'économie » et plus généralement pour « améliorer la situation du pays » (40%, -2).

Concernant les réformes, pour deux Français sur trois (65%) le gouvernement « doit revoir l'orientation de sa politique » dans les semaines ou les mois à venir, contre 34% pour lesquels il doit conserver son orientation actuelle.

Au premier rang des mobilisations sociales, celle des personnels des EHPAD (maisons de retraite) est soutenue ou inspire de la sympathie à 86% des personnes interrogées. Soutien massif également des Français à l'égard des retraités (81%).

# La SNCF reçoit 38 % de soutien

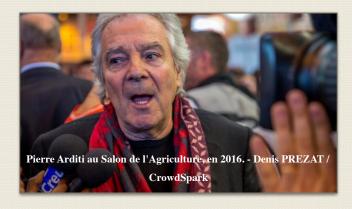
Ils sont plus partagés en ce qui concerne les fonctionnaires : si 48% d'entre eux soutiennent ou ont de la sympathie pour leur mobilisation, 38% y sont opposés ou hostiles et 13% indifférents.

Les opinions négatives sont en revanche majoritaires sur la mobilisation des agents de la SNCF (49%), mais 38% des personnes interrogées la soutiennent et 12% y sont indifférents.

Enquête réalisée en ligne les 20 et 21 mars auprès de 1 000 personnes de 18 ans et plus, selon la méthode des quotas. Marge d'erreur 1,4 à 3,1 points.



# II) Gauche très caviar : Pierre Arditi revendique d'être désagréable "quand le taxi n'ouvre pas la portière"



Par Étienne Girard

Pierre Arditi revendique ce lundi 2 avril sur France inter dire bonjour "séchement" aux taxis qui ne lui ouvrent pas la portière. Le signe d'un altruisme... très Ancien régime, pour cet acteur de gauche.

Pierre Arditi est viscéralement de gauche. L'acteur l'a suffisamment répété ces quarante dernières années pour qu'on ne lui fasse pas l'offense de mettre en doute cet étendard qu'il aime à porter. « Je trouve tout à fait normal, que moi gagnant bien ma vie, j'aide ceux qui la gagnent bien moins que moi », expliquait-il encore en mars 2017, auprès de Marc-Olivier Fogiel, sur France 3. Un homme de gauche, donc... qui manifeste une certaine idée de la façon dont il doit être traité, notamment par les chauffeurs de taxi.

Ce lundi 2 avril, Pierre Arditi, invité de l'émission *Boomerang* sur France Inter, revendique en effet, sans qu'on lui pose la moindre question sur le sujet... d'être désagréable avec les taxis qui ont l'outrecuidance de ne pas lui ouvrir la portière. Tout part d'une longue tirade d'Augustin Trapenard, le présentateur, sur la signification du mot « Bonjour ».

Le journaliste finit par demander à l'acteur ce que signifie son « bonjour » à lui. La réponse est étonnante : « Il a des intonations différentes selon que la personne devant laquelle je me trouve est aimable, au sens du XVIIIe, ou non. Ça peut contenir une humeur désagréable, je ne sais pas moi, quand le taxi n'ouvre pas la portière. Alors je dis « bonjour » mais c'est beaucoup plus sec. » (A écouter sur le site de France inter à partir de 2:10)

#### "Gauche caviar", au sens de 2018

Le comédien se fend donc, en l'espace de cinq secondes, d'une référence à la cour du roi du XVIIIe siècle et à l'affreux affront qu'un taxi lui fait quand il ne se précipite pas pour l'inviter, geste à l'appui, à pénétrer dans son automobile. Tournerait-il actuellement un film sur l'Ancien régime? L'acteur a peut-être simplement croisé, dans son expédition depuis son domicile de Saint-Germain-des-Prés jusqu'à la Maison de la Radio, un chauffeur si insolent qu'il ne l'a pas reconnu. Permettons-nous une précision à Pierre Arditi : en France, en 2018, les taxis n'ouvrent pas la portière à tous les clients. Même si c'est

dégradant, le client lambda s'abaisse bel et bien à placer ses doigts sur la porte et s'engouffre, sans aide extérieure, dans l'habitacle. Après cela, il lui arrive même parfois d'être aimable, au sens du XXIe siècle, avec le chauffeur.

Avec cette sortie, l'acteur parfait en tout cas sa réputation d'éminence de la « gauche caviar », qui lui colle à la peau depuis qu'il a tourné dans une pub pour une banque, en 2010. A l'époque, Pierre Arditi goûtait assez peu la référence. Il argumentait auprès du *Point*: « Etre de gauche, ce n'est pas forcément bouffer du pâté de foie en boîte. On peut être socialiste et se faire plaisir. (...) Cette notion de "gauche caviar" est idiote. Je pourrais très bien me dire "Qu'il se démerdent". Mais ce n'est pas comme ça qu'on m'a élevé et que j'ai envie de vivre. » L'altruisme... tant qu'on vient m'ouvrir la portière.



## III) Semaines à hauts risques pour le gouvernement



Manifestation de cheminots, le 22 mars 2008, à Paris. © Reuters

Par martine orange et Mathilde Goanec

Le gouvernement prévoyait un bras de fer syndical, mais s'attendait-il à une telle mobilisation ? La SNCF sera quasiment à l'arrêt les 3 et 4 avril. D'autres mouvements sociaux – éboueurs, électriciens, salariés d'Air France – sont prévus à partir du 3 avril, sans compter les universités et la fonction publique.

En lançant sa réforme par ordonnances, le gouvernement savait qu'il s'engageait dans une épreuve de force avec les salariés de la SNCF. Certains le soupçonnent même d'avoir délibérément choisi une confrontation brutale, d'être à la recherche d'un moment thatchérien comparable à la grève des mineurs en 1984, qui avait marqué la fin du mouvement ouvrier en Grande-Bretagne. Mais, même en ayant anticipé un bras de fer, le gouvernement s'attendait-il à une mobilisation aussi forte des salariés de l'entreprise publique contre son projet ?

La SNCF s'apprête à être quasiment à l'arrêt les 3 et 4 avril, dans l'impossibilité de faire rouler plus

d'un TGV sur dix ou, au mieux, un TER sur cinq dans toute la France. Selon les premières indications données dimanche 1er avril, 47 % des personnels de l'entreprise publique se sont déclarés grévistes. 95 % des contrôleurs, 90 % des aiguilleurs, 77 % des conducteurs ont déjà prévenu de leur intention de faire grève. Et encore, ces chiffres ne concernent que les catégories qui sont tenues de se déclarer grévistes avant le début du mouvement. Les autres le feront savoir le jour même. Et les premières indications laissent à penser qu'ils seront encore nombreux à le faire. « C'est sans précédent. Même en 1995, le nombre de grévistes n'était pas si élevé au début du mouvement », se souvient un ancien cadre de la SNCF.



Les semaines à venir s'annoncent à hauts risques pour le gouvernement. D'autant que ce conflit social à la SNCF prend une tournure à laquelle il ne s'attendait pas. L'exécutif tablait sur une répétition de la grève de 1994, avec un blocage complet pendant quelques jours. Un mouvement condamné à s'épuiser rapidement, d'après les calculs du gouvernement. En choisissant une grève perlée – deux jours de grève suivis de trois jours de reprise puis à nouveau deux jours de grève -, le tout jusqu'en juin, l'intersyndicale de la SNCF (CGT cheminots, CFDT cheminots, Sud Rail, Unsa cheminots) a pris le gouvernement de court. C'est un mouvement de protestation long qui se dessine avec une menace de désorganiser durablement la SNCF, et avec elle tout le pays.

De plus, cette grève commence alors que les mécontentements sociaux sourdent de toutes parts. Le choix d'annoncer une réforme par jour – un jour la formation professionnelle, le lendemain la justice, le surlendemain la santé, le quatrième la fonction publique, etc. – sur fond d'imprécision et d'illisibilité, nourrit les inquiétudes et les exaspérations. Les mécontentements s'additionnent aujourd'hui les uns aux autres.

La fédération CGT des éboueurs et celle des électriciens ont annoncé une journée de grève le 3 avril. Les salariés d'Air France ont prévu d'engager les 10 et 11 avril leur troisième grève consécutive pour obtenir des augmentations de salaires. L'intersyndicale de la fonction publique doit se réunir le 3 avril pour déterminer la ligne commune face au projet de réforme du gouvernement, avec possibilité d'appel à la grève. À ceux-là s'ajoutent les retraités, les personnels hospitaliers, maisons de retraites, les avocats...

« Et puis, il y a les facs », dit un proche du gouvernement. C'est peu dire que l'irruption de violence à l'Université de Montpellier a pris le gouvernement par surprise. Alors qu'il pensait avoir fait accepter sans encombre la réforme de l'admission à l'université (Parcoursup), le gouvernement réalise que les difficultés sont peut-

être devant lui. Aux côtés de Montpellier, il y a Toulouse en grève depuis trois mois, Bordeaux, Nancy, Nantes, Paris-Tolbiac... Jusqu'où le mouvement peut-il s'étendre? La question hante le gouvernement, qui sait que le pouvoir, quel qu'il soit, vacille toujours lorsqu'il se heurte aux lycéens et aux étudiants. Certains proches du pouvoir font le pari que le mouvement s'éteindra rapidement avec les vacances scolaires, qui commencent à la fin de la semaine, pour une partie de la France.

Mais à ce stade, ce n'est qu'un pari.

Même s'il feint la sérénité, la perspective d'une « coagulation » des mouvements sociaux, selon les termes du pouvoir – d'une convergence des luttes, comme disent les syndicats –, avec la SNCF comme point d'appui, commence à sérieusement agiter le gouvernement. D'ailleurs, le ton a changé. Il y a quelques semaines encore, le gouvernement affichait une détermination ferme et assurée face au conflit de l'entreprise ferroviaire. « Il y aura dix à quinze jours difficiles », pronostiquait-on dans l'entourage du premier ministre, Édouard Philippe, début mars. Aujourd'hui, ils ne semblent plus en être si sûrs.

Tout au long du week-end, les membres du gouvernement se sont relayés pour tenir des propos crispés. « Les Français n'ont pas envie d'une grève de trois mois que rien ne justifie », a déclaré la ministre des transports, Élisabeth Borne, dans un entretien au Parisien. « Je ne crois pas un seul instant que des syndicats responsables, y compris la CGT, sont capables de prendre en otages les Français pendant de très longues semaines », a surenchéri le ministre de l'action et des comptes publics, Gérard Darmanin, sur RTL.



La nervosité au sein du gouvernement est d'autant plus manifeste qu'il n'est plus aussi assuré de gagner la bataille de l'opinion publique. En focalisant la réforme de la SNCF sur le seul statut des cheminots, l'exécutif pensait s'ouvrir un boulevard, obtenir d'emblée le soutien des Français. La *dream team* Macron a beau continuer à tweeter sur les « privilèges » insupportables des cheminots, l'argument peine à convaincre, y compris au sein de la majorité, semble-t-il.

« Il va quand même falloir nous expliquer en quoi cette réforme de la SNCF va permettre aux trains d'arriver à l'heure. Car pour l'instant, la démonstration n'est pas faite », se serait énervé Richard Ferrand, figure historique du macronisme, lors d'une réunion de la majorité, selon des propos rapportés par Le Canard enchaîné.

De fait, le bien-fondé de cette réforme peine à trouver écho auprès de l'opinion publique. Au fil des semaines et des explications syndicales, le pays découvre l'état réel de la SNCF, trop longtemps passé sous silence : son endettement massif, le coût de la politique du tout TGV, le sous-investissement massif depuis des années dans le réseau ferroviaire provoquant des retards de plus en plus fréquents et la fermeture des lignes, la décrépitude du fret ferroviaire, l'organisation rigidifiée de l'entreprise publique, le renoncement à tout aménagement du territoire. Autant de sujets qui sont au centre des préoccupations quotidiennes des Français mais qui semblent totalement passés sous silence dans les projets de réforme avancés par le gouvernement.

### Le malaise des cadres de la SNCF

La méthode choisie par le gouvernement a aussi créé la confusion dans les esprits. En annonçant en février que la réforme de la SNCF serait faite par ordonnances, le premier ministre a donné le sentiment qu'une fois de plus, le gouvernement décidait de passer en force, sans même avoir envie d'entendre les autres parties prenantes, y compris les usagers. Les tables rondes au ministère des transports renvoyant l'image d'un gestuel, pour la forme.

Les annonces de la ministre des transports, Élisabeth Borne, vendredi 30 mars, ont encore un peu plus brouillé les lignes. L'ouverture à la concurrence, a-t-elle expliqué, se fera de façon progressive – 2019 pour les TER, 2020 pour le TGV, et à partir de 2024 jusqu'en en 2036 pour le réseau francilien. Et le projet sera discuté dans le cadre de la loi et non par ordonnances.

En soi, ces annonces ne modifient en rien le projet présenté auparavant. Elles sont juste censées illustrer l'esprit d'ouverture du gouvernement, qui accepte d'en discuter au parlement. La manœuvre laisse les syndicats insensibles. « Le premier ministre s'est mis dans la nasse en annonçant les ordonnances. Il ne sait pas comment en sortir. Les annonces de vendredi ne règlent rien. Il n'y a toujours aucun document écrit. Surtout, il n'y a aucune vision globale de ce que doit être la SNCF à l'avenir », analyse Thomas Cavel, responsable de la CFDT cheminots.

Pour l'intersyndicale de la SNCF, aucune négociation ne peut avancer avec le gouvernement sans que les vrais problèmes ne soient traités. Elle a élaboré une plateforme en huit points, qui doit servir, selon elle, de cadre dans toute discussion sur la réforme de la SNCF. La résolution du problème de la dette ferroviaire, la modernisation du réseau, la relance du transport de marchandises, l'aménagement du territoire, la sous-traitance, l'ouverture à la concurrence sont des problèmes aussi urgents à traiter que « les droits sociaux des cheminots », insiste-t-elle.Pour l'instant, le gouvernement a juste fait miroiter, comme base de compromis, la possibilité de repousser la date de la fin du statut des cheminots. Une mesure notoirement insuffisante pour les syndicats de cheminots, qui refusent de se laisser enfermer dans le piège de la défense des droits acquis, que leur tend le gouvernement. « Accepter ce seul point serait perdre la bataille de l'opinion publique, mais aussi une partie du soutien des salariés à l'intérieur de la SNCF », analyse un connaisseur du dossier.



C'est le deuxième sujet de préoccupation du gouvernement. En avançant son projet de réforme, Matignon avait parié sur le soutien, ou tout au moins la bienveillante neutralité, de l'encadrement de la SNCF. C'est au moins ce que semble lui avoir fait miroiter la direction de la SNCF. Or, là encore rien ne se passe comme prévu. Lors de la journée de grève du 22 mars, 17 % des cadres intermédiaires et des managers ont fait grève, alors que SUD Rail était le seul syndicat sur les quatre de l'intersyndicale à avoir appelé à cesser le travail. Et celui-ci est loin d'être le mieux implanté dans l'encadrement. Du jamais vu, dans l'histoire récente de l'entreprise. Selon les prévisions des syndicats, ils devraient être plus



Guillaume Pepy, président de la SNCF. © SNCF

Plus problématique encore : de nombreux cadres intermédiaires ont annoncé qu'ils refusaient de se substituer aux cheminots grévistes pour conduire les trains, comme ils l'ont souvent fait dans les mouvements précédents. La prime exceptionnelle de 150 euros promise par la direction de la SNCF à tous les cadres qui accepteraient de faire ces remplacements risque de ne pas suffire à inverser la décision de nombre d'entre eux.

« Là encore, c'est sans précédent », analyse un ancien haut dirigeant de la SNCF. « Ce sont les cadres intermédiaires qui font tourner l'entreprise. Leur retrait est le signe d'un grave malaise. » Le malaise se décline en formes multiples. « L'encadrement, qui s'était très engagé dans les projets de réforme en 2016, en veut à la direction de l'avoir abandonné en rase campagne. Depuis, le fossé n'a cessé de se creuser entre Guillaume Pepy [président de la SNCF – ndlr] et eux qui sont sur le terrain et qui doivent tous les jours gérer les dérèglements, les retards, l'absence de matériel », raconte un connaisseur du dossier.

« Les cadres savent qu'ils ont beaucoup à perdre avec l'ouverture à la concurrence. Comme à France Télécom, ils risquent d'être les premiers sacrifiés, de se retrouver sans aucune perspective de carrière. Parce que même en cas de transfert de lignes à d'autres exploitants, ceux-ci auront toujours besoin de cheminots, d'aiguilleurs. Mais ils n'auront pas besoin de cadres avec un statut. Ils iront chercher ailleurs », relève, de son côté, Bérenger Cernon, responsable CGT cheminots à Paris-Gare de Lyon. La question du transfert des cadres, en cas de passage de lignes à un autre exploitant, reste d'ailleurs bizarrement dans le flou dans les projets du gouvernement, dans le « sac à dos social » promis par la direction de la SNCF. Comme s'il était urgent de taire ce point délicat.

« Les cadres, comme tous les autres salariés de la SNCF, supportent très mal le cheminot bashing subi tous les jours depuis deux mois, surtout quand cela vient de la direction de l'entreprise. Chaque jour, la direction rajoute un bidon d'huile dans le feu », renchérit Thomas Cavel de la CFDT. La position intransigeante de Guillaume Pepy depuis l'annonce de la réforme de la SNCF ne cesse de surprendre les observateurs. Depuis des jours, le président de la SNCF multiplie les déclarations incendiaires, annonçant un jour la

paralysie totale de l'entreprise, recommandant le lendemain de faire de l'autostop, dénonçant le surlendemain l'archaïsme des salariés. De quoi hérisser une entreprise déjà au bord de la crise de nerfs.

« À quoi joue Guillaume Pepy ? Je n'en sais rien », dit un connaisseur du dossier, inquiet de la montée des tensions au sein de l'entreprise. « Après la grève, il faudra recommencer à travailler, renouer le dialogue. Il ne faudrait pas que des mots irrémédiables soient prononcés. » Le choix de Guillaume Pepy d'être en conflit dur avec les salariés pourrait en tout cas devenir rapidement un troisième sujet de préoccupation pour le gouvernement.

# Tentative de déminage dans la fonction publique



Le ministre du budget Gérald Darmanin, visé par les plaintes de deux femmes. © Reuters

Face à cette situation totalement imprédictible, le gouvernement a tout sauf envie d'ouvrir un autre front social, surtout dans la fonction publique. Pour tenter de désamorcer la colère, et du même coup s'éviter dans la rue un triptyque cheminots-fonctionnaires-étudiants, Gérald Darmanin et Olivier Dussopt ont accepté, jeudi 29 mars, de revenir sur le document d'orientation définissant les grandes lignes de leur projet de loi censé « refonder le contrat social » dans la fonction publique, en y ajoutant le principe de l'attachement formel de l'exécutif au statut des fonctionnaires.

Cela suffira-t-il à faire rentrer les syndicats dans le rang, qui protestent aussi contre la baisse du pouvoir d'achat, le gel du point d'indice, la hausse de la CSG?

« On constate un delta important entre la prise de parole des ministres et ce qui nous est présenté ensuite, donc si on peut avoir un document qui soit raccord avec ce qui est affiché, très bien, confirme Christian Grolier, de la fédération fonction publique pour FO.

« Si le document n'est pas remis dans le bon sens, ce à quoi nous ne croyons guère, ce sera ni plus ni moins qu'une goutte d'eau supplémentaire versée sur tout le reste, le pouvoir d'achat et les 120 000 postes en moins dans la fonction publique. Sauf qu'on aura en plus le sentiment d'avoir été trahis », poursuit-il.

Son homologue à la CGT est encore moins convaincu : « Il y aura de nouvelles affirmations de principe, que l'on note avec satisfaction, mais sauf coup de théâtre, toute la suite reste en état, regrette Jean-Marc Canon. Le fait de dire la main sur le cœur qu'on aime le statut des fonctionnaires ne suffit pas à effacer l'ardoise. Pour nous, ça ne fait pas la maille. »

La CFDT, qui avait laissé entendre ces dernières semaines qu'elle attendait beaucoup de cette rencontre, ne partage pas cette analyse, et ne rejoindra donc toujours pas l'intersyndicale, pour l'heure constituée de FO, la CGT, Solidaires, la FSU, la CFTC, la CFE-CGC, ainsi que FA (fédération autonome). « La décorrélation du point d'indice, c'est écarté, le plan de départs volontaires n'est plus à l'ordre du jour, ou en tout cas, on a l'engagement du gouvernement de respecter la volonté des agents, donc oui, on peut rentrer en concertation, assure Mylène Jacquot, secrétaire de la fédération fonction publique CFDT. Mais on a toujours pris ce document pour ce qu'il était, un point de départ, ça ne veut pas dire qu'on sera d'accord sur tout ce qui va suivre et on le dira à chaque fois que cela sera nécessaire.»

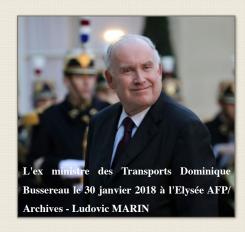
La prochaine intersyndicale prévue le 3 avril, premier jour de grève à la SNCF, doit arrêter une ligne commune. Le ton se durcit néanmoins chaque jour davantage : « Oui, nous sommes sur l'idée d'une grève transversale dans les trois versants de la fonction publique et des formes de reconduction, des actions unitaires qui rythment tout le mois d'avril », assure pour la première fois Jean-Marc Canon. Sans pour autant se mettre dans les pas de la mobilisation SNCF. « On a besoin d'avoir des visibilités d'action distinctes, même si on défend une vision conjointe du service public. Il faut gagner des choses, chacun sur nos revendications spécifiques. »

À ce stade, personne n'est capable de prédire ce qu'il peut advenir dans les jours qui viennent, quelle forme peut prendre la grève des cheminots, et le mécontentement social, quelles réponses choisira d'y apporter le gouvernement. Celui-ci, cependant, sait qu'une séquence politique est en train de s'achever : au terme d'un an de pouvoir sans partage, de réformes menées à la hussarde sans prendre le moindre avis autre que le sien, il est en train de se heurter à une réalité sociale qu'il a feint d'ignorer.



IV) SNCF: Macron et son gouvernement seront "jugés" sur cette "bataille politique", selon Bussereau

Par AFP



L'ancien ministre des Transports Dominique Bussereau a affirmé mardi que le mouvement de grève à la SNCF est "une bataille politique" dans laquelle Emmanuel Macron et le gouvernement seront "jugés", estimant que la réforme doit se faire mais qu'il faut aussi "respecter les cheminots".

Cette "bonne" et "vraie" réforme, car elle est "structurelle", "c'est une bataille politique, fondamentale pour le président de la République et le gouvernement", a-t-il déclaré sur France 2.

"Le gouvernement, le président de la République et la majorité (...) vont être jugés sur cette grève: est-ce qu'ils seront capables de tenir par rapport à une grève longue si tant est qu'elle soit longue ? Est-ce qu'ils vont suivre l'opinion, qui peut évoluer (...) ? Est-ce qu'ils vont être conduits à modifier, modeler, diminuer la réforme en cours de débat ?", a énuméré M. Bussereau (ex-LR), président de l'Assemblée des départements de France (ADF).

Pour lui, "la meilleure manière que le conflit s'achève correctement, c'est qu'à la fois la réforme se fasse, et en même temps qu'on respecte les cheminots".

Interrogé pour savoir si la ministre des Transports actuelle Elisabeth Borne avait eu raison de dire qu'elle pariait sur un essoufflement du mouvement, il a jugé qu'"il faut, quand il y a une grève, ne jamais attaquer les grévistes".

"Parler de +gréviculture+" comme l'a fait dimanche Gabriel Attal, le porte-parole de LREM, "c'est ridicule", a-t-il ajouté, rappelant que "la grève dans le droit français est légitime".

"Attaquer la grève en elle-même n'est pas la même chose que convaincre les Français du bien fondé de cette réforme", a-t-il noté.

"La fermeté et la détermination sont importants pour sortir de l'épreuve mais à un certain moment il faudra écouter les Français, pas seulement écouter les cheminots, mais également écouter les Français. C'est toute la difficulté de la gestion politique d'une grève à long terme", a encore estimé l'ex-ministre.

Challenge<mark>s</mark>

## V) Macron: un an, ça suffit!

#### **Matthias Tavel**

Décidément, la « fake news » Macron n'en finit pas. On nous avait promis un réformateur moderniste, on n'a qu'un petit télégraphiste des exigences archaïques et dogmatiques de la Commission européenne. Il est obligé de multiplier les mensonges pour masquer l'injustice de la sa politique. La grève lui fait peur. Il pourrait reculer sur les ordonnances à la SNCF. Le Premier ministre promet à ceux qui veulent y croire un recul sur la hausse de la CSG. Le pouvoir veut éteindre l'incendie et diaboliser les

Les cheminots seraient des « privilégiés ». On se demande bien en quoi : leur salaire n'est pas plus élevé que celui des autres salariés, ils n'ont pas plus de congés si on intègre les week-ends travaillés et ils doivent cotiser aussi longtemps pour leur retraite. D'ailleurs, si les cheminots étaient vraiment privilégiés, Macron aurait fait cheminot, pas banquier d'affaire chez Rothschild! Et les médiacrates auraient fait de même au lieu de bénéficier grassement de la niche fiscale pour journalistes.

Reste les billets de train gratuits pour les enfants des cheminots ? Chiche, supprimons tous les privilèges liés à la naissance. Car en la matière, il y a bien plus insupportable. Voyez ces héritiers d'artistes se déchirer pour des millions ou toucher le fruit du talent de leur parent sans se donner aucune peine. Voyez ce Pierre Gattaz né avec une entreprise et la présidence du MEDEF dans son berceau. Voyez tous ces descendants qui vont hériter du jackpot maintenant que Macron a supprimé l'ISF de papa-maman!

La SNCF coûterait trop cher ? 1000 euros par an et par Français nous dit-on en additionnant des choux et des carottes. Et demain quoi ? Les mêmes se demanderont pourquoi ceux qui n'ont pas d'enfant payent pour l'école de tous ? Pourquoi les biens portants payent pour les malades ? Tant qu'à faire, faîtes vos comptes : l'évasion fiscale des riches et des multinationales nous coûtent 1600 euros par an et par contribuable en manque à gagner pour l'Etat. Diantre, presque deux fois la SNCF et les services publics qu'elle rend partout ! Mais évidemment, Macron ne fera rien, ou si peu. Tout le monde n'a pas la chance d'être riche.

Pourtant quand il s'agit de contrôle, le gouvernement sait se montrer tatillon. Pour les chômeurs, c'est la radiation qui menace. Pour les patrons voyous, c'est le « droit à l'erreur ». Et pour les gros évadés fiscaux, c'est « venez me voir dans mon bureau, on va arranger ça » comme avec Amazon.

C'est que Macron prépare « des privatisations importantes » comme l'a dit le ministre Le Maire. Certains pilleurs de bien public ont déjà l'eau à la bouche. Après les autoroutes, voici la Française des Jeux et des aéroports. En attendant demain le TGV, autoroute du rail. Avec Macron, le peuple en bave et les riches se gavent. Décidément, un an, ça suffit!

Matthias TAVEL



## VI) La grève SNCF démarre fort, le gouvernement "tiendra bon", les usagers s'adaptent

PARIS (AFP) - Avec un TGV sur huit en moyenne et un train régional sur cinq, les cheminots ont donné le ton mardi de la mobilisation contre la réforme de la SNCF, le gouvernement assurant qu'il "tiendra bon" tandis que les usagers tentaient de trouver des solutions. Comme l'avait anticipé la direction de la SNCF, le

trafic est "très perturbé" pour ce premier jour d'une grève au long cours. La direction a recensé près d'un cheminot gréviste sur deux (48%) et jusqu'à plus de trois sur quatre chez les conducteurs (77%).

Les syndicats représentatifs (CGT, Unsa, SUD, CFDT) s'opposent à une réforme qui "vise à détruire le service public ferroviaire par pur dogmatisme idéologique". Dans leur viseur: la suppression de l'embauche au statut, l'ouverture à la concurrence et la transformation de la SNCF en société anonyme, prémices d'une future privatisation selon eux.

Ils estiment aussi que la réforme "ne réglera pas le sujet de la dette (46,6 milliards d'euros fin 2017 pour SNCF Réseau, ndlr), ni celui des dysfonctionnements".

Le projet de loi sur le pacte ferroviaire qui prévoit un recours aux ordonnances sur certains points, sera voté en première lecture le 17 avril à l'Assemblée nationale.

#### - le soir sera "plus dur" -

Sur les grandes lignes, la SNCF a recensé un TGV sur huit en moyenne, l'axe Sud-Est étant le plus touché (un sur 10). Même chose pour les Intercités, dont sept lignes ne sont pas desservies. Résultat: dans les principales gares, les voyageurs étaient parfois moins nombreux que les "gilets rouges" de la SNCF mobilisés pour leur venir en aide.

Dans les régions, un TER et un Transilien sur cinq étaient annoncés. En Ile-de-France, la circulation des RER est variable selon les axes, allant d'un train sur deux à un sur cinq. Certaines branches ne sont pas desservies.

A l'entrée de Paris, le site Sytadin a constaté un trafic "exceptionnel" jusqu'à 8h, avant un retour à la normale.

Malgré le haut niveau de mobilisation, le gouvernement "tiendra bon dans l'écoute, dans la concertation, dans le dialogue", a déclaré mardi sur RMC et BFMTV la ministre des Transports, Elisabeth Borne. Au cours d'une conférence sur les investissements étrangers, le ministre de l'Economie, Bruno Le Maire, a assuré que la réforme "fera(it) de ce grand service public national un champion mondial de la mobilité".

Comme beaucoup de gares, notamment celle de Marseille Saint-Charles, celle de Nice était quasi déserte mardi matin. "Les gens ont anticipé. Je pensais que ce serait la cohue", commente Chloé, opticienne de 32 ans. Mais certains comme Emmanuel, 37 ans, redoutent déjà le retour du soir, qui "sera le plus dur, les trains sont déjà bondés en temps normal".

A Strasbourg, le calme de la gare ferroviaire contrastait avec l'effervescence de la gare routière où les lignes de bus privés faisaient le plein. "On a une suractivité effective d'environ 30%", a estimé Philippe Briswalter, chauffeur d'un bus mandaté par Flixbus.

Nombreux aussi sont ceux qui ont opté pour le covoiturage, comme Pierre, 24 ans, à Lille, qui a trouvé une place pour se rendre à Paris après y avoir consacré une bonne partie de la journée de lundi. "J'actualisais en permanence le site pour trouver un trajet, dès que j'ai vu cette place, j'ai cliqué immédiatement! ».

Le sentiment des usagers oscillait entre compréhension des revendications des grévistes et agacement, à l'image de Julien Dufresne, manager commercial interrogé à Lille. "C'est leur droit de grève, ils ont le droit il n'y a aucun souci, maintenant pour ceux qui travaillent c'est un enfer, moi j'ai rien demandé, c'est moi qui subis".

#### - "repartir d'une page blanche" -

Le mouvement se conjugue dans les airs avec la quatrième journée de grève chez Air France pour les salaires. La compagnie prévoit d'assurer 75% des vols.

Les remontrances du patron de la SNCF Guillaume Pepy ou de la ministre des Transports, fustigeant une grève "décalée" ou "incompréhensible" n'ont pas entamé la détermination des syndicats.

Malgré des modalités différentes, CGT, Unsa, SUD et CFDT sont tous lancés dans la bataille: une grève par épisode de deux jours sur cinq jusqu'au 28 juin pour CGT, Unsa et CFDT; une grève illimitée reconductible par 24 heures pour SUD-Rail.

L'exécutif doit "repartir d'une feuille blanche", "s'asseoir de nouveau" à la table des discussions, a déclaré mardi Philippe Martinez, numéro un de la CGT, tandis que son homologue de la CFDT, Laurent Berger, estimait que "plus vite on discutera vite avec l'exécutif, plus on a de chances d'éviter un conflit dur".

"Les négociations se poursuivent", avec "une dizaine de réunions" prévues cette semaine, a insisté lundi Mathias Vicherat, directeur général adjoint de la SNCF.

Pour la presse, Emmanuel Macron et le gouvernement "jouent très gros" face à ce "premier os social" du quinquennat. "La guerre d'usure" est déclarée, titrent de conserve Le Parisien et Le Figaro.

D'autant que la tempête sociale ne s'arrêtera pas au rail, à Air France ou à la mobilisation des étudiants. La CGT, qui a déposé un préavis dans le secteur de l'énergie, a lancé mardi matin un mouvement dans la filière déchets (public et privé), avec des actions en Ile-de-France, dans le Nord, le Sud et l'Ouest.

bur-sp-jta-cel/db/kp

Par Jeremy TALBOT, avec les bureaux de l'AFP



## VII) Notes indigentes surfacturées: le MRC porte plainte contre J-M Nicolle

La décision de porter plainte au pénal contre Jean-Marc Nicolle, maire du Kremlin-Bicêtre, le MRC l'avait prise dès le 19 mars. Mentor et soutien indéfectible du maire, Jean-Luc Laurent, président du MRC et ancien député-maire de la ville, est tombé de

de haut dès cet automne.



En mai 2017, la perquisition en mairie et au domicile de Jean-Marc Nicolle, avaient suscité une surprise totale et le président du parti avait apporté son soutien au maire. Fin octobre, lorsque l'enquête préliminaire ouverte par le parquet de Créteil a conduit à la perquisition de l'association de formation des élus du MRC, la FRE (Formation républicaine des élus), le président a commencé à déciller et a déclenché une enquête interne au sein du mouvement, à la fois au niveau de l'association de formation des élus et de la fédération MRC Val-de-Marne dont Jean-Marc Nicolle a été président avant d'être maire.

# Douze notes d'une douzaine de pages à 5000 euros la pièce

Alors que, au sein de l'association de formation des élus, le principe veut que les élus interviennent bénévolement pour former leurs camarades du mouvement, l'enquête interne aurait mis à jour la rémunération à Jean-Marc Nicolle de 12 notes de 5000 euros chacune, soit 60 000 euros au total, entre 2014 et 2015. Des notes de 10 à 20 pages grand maximum, sur des thématiques comme le fonctionnement d'un Conseil municipal, les finances locales, les collectivités et l'Europe, les collectivités et l'environnement... dont un passage par Google met en lumière de gênantes similitudes avec d'autres productions intellectuelles.

Pour l'association, ces sommes sont énormes alors que son budget tourne selon les années autour de 30 000 à 40 000 euros. Selon nos informations, la présidente de l'association, après avoir accepté de rétribuer les premières notes sur demande de l'élu, aurait refusé d'en financer d'autres à partir de 2015. Après avoir découvert, suite à l'enquête interne, que la réalité des rapports ne correspondait pas aux contrats, la président a préféré se mettre en retrait et a démissionné en février. Au sein de cette petite association, tout fonctionnait en effet sur la confiance et la situation, inédite, n'a pas donné lieu immédiatement à des soupçons.

# 4500 euros de frais de restauration sans justificatif

En jetant un oeil sur les comptes du MRC 94, cesont cette fois des notes de restauration, payées avec le compte bancaire de la fédération du MRC du Val-de-Marne pour un montant de 4500 euros, et sans qu'aucune justification n'ait été fournie, qui ont alerté le mouvement.

## Sommé de s'expliquer, Jean-Marc Nicolle avait démissionné du MRC, suivi par d'autres élus

S'en est suivie une demande d'explications qui n'a jamais eu lieu. Convocation en bureau et dans d'autres instances se succèdent avec toujours la même politique de la chaise vide, indique-t-on au MRC. Le 5 février, tombe en revanche une lettre de démission du mouvement de la part du maire, pour des motifs politiques. Serait reproché notamment un manque de diligence du mouvement pour obtenir les parrainages qui auraient permis à Bastien Faudot de se présenter à la présidentielle de 2017. De quoi faire tousser au MRC alors que Jean-Marc Nicolle était justement en charge de la récupération des parrainages. D'autres motifs seraient évoqués comme le fait que le MRC ait préféré soutenir le candidat LFI à la partielle de Belfort, considérant ne pas pouvoir y aller en solo. Une démission qui suscite une crise politique interne au MRC 94 car plusieurs élus MRC de la majorité proposent aussi de rendre leur carte. Une réunion est convoquée pour s'expliquer mais la crise n'est toujours pas résolue à ce jour.

# Jean-Luc Laurent exprime son sentiment de trahison

Pour Jean-Luc Laurent, député-maire du Kremlin-Bicêtre avant de passer la main à Jean-Marc Nicolle, les casseroles qui commencent à s'accumuler autour de celui qui était considéré comme le « maire bis » avant même de prendre la tête de la ville, ont été ressenties comme autant de trahisons et de déceptions. « Le MRC ne peut accepter graves manquements à ces l'exemplarité, à l'honnêteté et à la vertu qui sont attendues des élus et des responsables politiques. Comme ancien maire du Kremlin-Bicêtre et président du Mouvement Républicain et Citoyen, je n'ai pas à commenter les procédures judiciaires que je découvre à la lecture des journaux et qui ont conduit à la mise en examen de Jean-Marc Nicolle , mais je refuse de cacher le sentiment de trahison que je ressens : trahison amicale, politique et éthique«, confie le patron du mouvement.

Pour rappel, les chefs d'accusation qui ont motivé la mise en examen du maire sont l'abus de confiance, le favoritisme, le trafic d'influence et la corruption active. Sa collaboratrice a pour sa part été mise en examen pour complicité de corruption passive, complicité d'abus de confiance et complicité de trafic d'influence. Le maire, placé en garde à vue 48 heures et mis en examen la semaine dernière, est soupçonné d'avoir touché de l'argent d'entreprises désireuses de travailler avec la ville, par l'intermédiaire d'une association oenologique dont il est le président, ceci afin de financer sa passion du jeu.



### **MAIS AUSSI:**

## 1) Mis en examen, Jean-Marc Nicolle, maire du Kremlin-Bicêtre, réagit

Deux jours après la fin de sa garde à vue, Jean-Marc Nicolle, maire MRC du Kremlin-Bicêtre a réagi publiquement via un communiqué de son avocat, maître Laurent Mayer.

Pour ligne de défense, l'avocat assure que l'affaire pour laquelle le maire est mis en examen est d'ordre totalement privé et n'a pas impacté la gestion de la ville. Il regrette dans ce contexte que la collaboratrice du maire ait aussi été mise en examen. Il insiste également sur la coopération de l'élu à l'enquête, se félicitant que ce dernier ait accepté les perquisitions de mai 2017, alors effectuées sans commission rogatoire, et annonce que le maire va reprendre son activité municipale.

« Mon client déplore que sa collaboratrice ait été mêlée à cette enquête et regrette les nombreuses incohérences et erreurs factuelles qu'il a pu lire dans les journaux. En effet, ce dossier présente un caractère purement privé et n'engage en aucun cas la gestion publique et municipale de la collectivité. Il est ainsi important de rappeler que les procédures d'attribution des marchés ont toujours été strictement respectées et n'ont jamais fait l'objet de contestation ou du moindre soupçon de fraude. Mon client compte mettre à profit les prochains mois pour apporter tous les éclairages nécessaires qui démontreront qu'il s'agit d'un dossier privé n'engageant en rien les intérêts de la ville du Kremlin-Bicêtre« , indique l'avocat.

#### Une addiction au jeu révolue

L'avocat revient également sur l'addiction aux jeux du maire, précisant que celle-ci est terminée. « Par ailleurs, dans le cadre de sa vie privée, mon client a reconnu avoir été victime d'une addiction aux jeux dont il s'est libéré depuis deux ans et a mis en place toutes les mesures pour réparer les dommages causés. C'est encore une fois une question d'ordre privé qui n'a strictement aucun lien avec la gestion publique de la ville du Kremlin-Bicêtre«, développe l'avocat.

## Jean-Marc Nicolle va reprendre son activité municipale

L'avocat pointe ensuite « les très nombreux messages de soutien » reçus par le maire et indique qu'il reprend son activité municipale dès ce dimanche 1er avril, « toujours dans l'intérêt et pour les Kremlinois. »

Pour rappel, les chefs d'accusation qui ont motivé la mise en examen du maire sont l'abus de confiance, le favoritisme, le trafic d'influence et la corruption active. Sa collaboratrice a pour sa part été mise en examen pour complicité de corruption passive, complicité d'abus de confiance et complicité de trafic d'influence.



## 2) Le club Au Sergent du Kremlin éclaboussé par la mise en examen du maire

Boire peu mais bon, tel est l'adage de l'association d'amateurs de vin Au sergent du Kremlin, aujourd'hui soupçonnée d'avoir permis l'enrichissement frauduleux de son président Jean-Marc Nicolle, maire

## MRC du Kremlin-Bicêtre, pour pouvoir jouer au tiercé sans limite. Mais qui est cette association?

L'association a été créée en juillet 2001 par cinq administrateurs: Jean-Marc Nicolle, à l'époque 1er adjoint, en tant que président, Denise Lefèvre, ancienne élude de la ville, à l'époque viceprésidente et aujourd'hui trésorière l'association, ancienne directrice une communication de la ville en tant que secrétaire, un agent RATP, à l'époque trésorier, qui indique ne plus faire partie de l'association aujourd'hui, et enfin un directeur de société de conseil, domicilié dans l'Essonne, en tant que deuxième viceprésident. L'association, domiciliée chez Jean-Marc Nicolle, se donne pour objet « de développer principalement la connaissance du vin par l'initiation à l'ænologie, par la découverte des terroirs, par la visite chez les vignerons et par la dégustation du vin, et de favoriser la découverte de mets, de la bière et des alcools. » Dans ses statuts, l'association précise que ses ressources se composent « des cotisations versées par ses membres, des subventions qui peuvent lui être accordées et des recettes des manifestations.»

Progressivement, l'association se développe en organisant régulièrement des soirées de dégustation de vin. Selon sa trésorière, Thérèse Lefèvre, l'association compte aujourd'hui environ 80 adhérents et elle se réunit chaque mois sauf durant les congés. En bref, un petit club sympa où l'on se fait plaisir avec modération. Pour aller plus loin, est aussi envisagé un temps de créer une confrérie, et une deuxième association, La Confrérie Au Sergent du Kremlin est du reste constituée en 2005, dont le maire de la ville doit être le grand maître, aux côtés d'un grand argentier et d'un grand chambellan, dans la tradition des confréries. « Nous avions le projet de cultiver un peu de vigne mais finalement cela ne s'est pas fait », explique la trésorière.





