

SNCF, élections partielles: un coup de mou présidentiel

En ciblant les cheminots, Macron a cru habile de prouver sa puissance. Mais la réponse des syndicats l'inquiète, pendant que ses candidats accumulent les défaites dans les élections partielles.

Le président philosophe a dû lire *Les Caves du Vatican*. Sa manière de présenter la réforme de la SNCF comme l'Himalaya du nouveau monde fait penser à *Lafcadio*, le personnage d'André Gide qui se met en tête, dans un train de nuit, de jeter un vieux monsieur par la portière, pour rien. Pour prouver qu'il peut le faire. Pour exercer sa puissance, par un acte gratuit, en dehors de toute raison.

Ce n'est pas que la *Société nationale des chemins de fer* soit intouchable et que les cheminots doivent être considérés comme les anciens empereurs du Japon, devant lesquels on devrait baisser les yeux. Mais le président de la République a choisi d'en faire des tonnes.

On dirait que le pouvoir a voulu faire monter la pression. La présentation solennelle du rapport Spinetta le 15 février a fait "chauffer la colle", et l'annonce des ordonnances a provoqué son ébullition. Le gouvernement pouvait dédramatiser, comme il essaie d'ailleurs de le faire aujourd'hui, réduire sa réforme à une série d'adaptations techniques imposées par l'ouverture à la concurrence, rassurer les personnels au lieu de les braquer, éviter les provocations... Il a opté pour la voie inverse.



© Reuters (archives).

Il a roulé des mécaniques. Il a fait dire que son projet était un chamboule-tout.

"La plus grande transformation qu'ait connue le rail depuis la création de la SNCF en 1937", selon le journal *Le Monde*.

Il a ciblé, dès le premier jour, "le statut des cheminots", comme s'il était la clé de tout. Il a laissé annoncer que les petites lignes seraient fermées, avant de se raviser. Il a ainsi promené son flambeau dans les allées de la poudrière : qu'on se le dise, Alain Juppé avait flanché en 1995, Emmanuel le Grand passerait en 2018. Non seulement il ne faiblirait pas, mais il serait le TGV de la réforme grâce à ses ordonnances.

Il y a comme un hiatus entre l'annonce et la réalité. Entre la dimension de la réforme et son ampleur annoncée. À quoi bon cette **communication dramatisée sur le "statut"**, posé comme un verrou majeur et fondamental, ou sur "la retraite des cheminots", présentée comme la pompe aspirante d'une dette colossale, alors que la réalité économique en relativise la portée ?

Selon le journal *Capital*, qu'on ne peut guère soupçonner de pulsions collectivistes,

"la suppression du statut des cheminots pourrait coûter plus cher à la SNCF que son maintien".

Pourquoi, dès lors, et dès le départ, avoir opté pour cette manière de présenter le personnel de la SNCF comme une espèce de société secrète dirigée par des syndicaux arriérés, au nom d'intérêts égoïstes et déconnectés du monde réel ?

Pourquoi ? Parce que depuis 1995 et le recul d'Alain Juppé, les "réformes" se sont multipliées, dans tous les domaines, et toujours dans le même sens libéral, sans qu'aucune corporation ait réussi à s'y opposer. Gaziers, électriciens, salariés des télécoms, tout le monde ou presque y est passé, sauf les postiers et les cheminots, devenus les derniers des Mohicans d'une forme de résistance sociale. Résistance à la dérégulation, pour ceux qui les soutiennent, résistance au progrès pour ceux qui les dénoncent.

Et c'est précisément la tête de ces Mohicans-là qu'Emmanuel Macron s'est fait fort d'offrir au peuple, qui la réclame, paraît-il. Pour satisfaire une opinion qui en appelle, dit-on, à l'autorité d'un chef, au point de voter pour les forces populistes qui prétendent l'incarner, l'enjeu consisterait à s'avancer devant la foule en brandissant son trophée. Peu importe que le poids économique du fameux "statut" soit décisif ou pas, ce qui compte dans la démarche du pouvoir était de désigner l'ennemi, et d'en venir à bout.

Un supplice de la goutte d'eau sociale

Le problème, c'est que pour montrer sa force il faut en disposer, et par les temps qui courent le président n'a pas l'air au mieux de sa forme.

Il doit d'abord faire face au contrepied de l'intersyndicale CGT-Unsa-SUD-CFDT, qui a fait preuve d'imagination. Le gouvernement s'attendait à un mouvement mais pas de cette nature. Il escomptait un préavis illimité, qui poserait des problèmes pendant deux ou trois jours aux usagers, avant de s'essouffler faute de combattants. La grève coûte cher à ceux qui s'y engagent, et un blocage du type de 1995 était devenu très improbable.

Mais en inventant la grève de deux jours tous les cinq jours, les syndicats ont mis au point une arme redoutable. Une espèce de supplice de la goutte d'eau sociale.

Sachant que la remise en route des trains prolonge les perturbations pendant vingt-quatre heures, ce type d'arrêt de travail pèsera sur le trafic pendant trois jours sur cinq, et permettra des rotations de grévistes pendant que le gouvernement subira la pression croissante des usagers.

L'annonce de ce type de grève, limitée pour mieux durer, a semé l'inquiétude dans les cabinets ministériels, et les conseillers, voire les ministres, ne le cachent pas en privé. Élisabeth Borne, la ministre des transports, a beau déplorer rituellement que cette "décision vise manifestement à pénaliser les usagers" et la juger "incompréhensible", elle n'ignore pas que le blocage est le principe même de la grève, sa seule chance de succès, et que cette paralysie désormais envisageable est en fait un moyen de la mettre en échec.

Aucune négociation n'avance sans un rapport de force, et ce rapport vient d'être bousculé par la créativité de l'intersyndicale des cheminots, à la surprise générale, et à celle du président.

Des partielles alarmantes pour le pouvoir

Emmanuel Macron n'escomptait donc pas cette forme de résistance. Il abordera l'épreuve dans un climat social déjà tendu, avec le rendez-vous du 22 mars, mais aussi dans une situation politique dégradée. La rafale d'élections législatives partielles commencée le 28 janvier à Belfort et Pontoise, et poursuivie ce week-end, après la Guyane, en Haute-Garonne, dans le Loiret, et à Mayotte, est inquiétante pour lui.

Si la candidate initialement *PS*, puis devenue *LR*, avant de perdre son investiture pour mise en examen, est arrivée en tête à Mayotte, les résultats sont franchement exécrables pour la majorité présidentielle en métropole.

Comme dans les partielles précédentes, les candidats marcheurs ont perdu un terrain considérable. Dans le Loiret, Jean-Pierre Door, sortant *LR* élu de justesse en juin dernier avant d'être invalidé, gagne quinze points en neuf mois, tandis que Mélusine Harlé, candidate *LR*, en perd huit. À noter, dans cette partielle, que le candidat *Front national*, comme ailleurs, perd huit points en passant de près de 21 % à environ 13 %, et que la stratégie du cavalier seul de *La France insoumise*, qui présentait un candidat face au communiste qu'elle soutenait en juin dernier, a subi un cuisant échec en terminant derrière ce concurrent de gauche, à 4,96 % contre 5,96 au *PC*. En juin, le score de l'union des deux forces avait été de 12 points. Comme toujours, la désunion a donc fait la faiblesse.

En Haute-Garonne, au second tour, le candidat marcheur, Michel Montsarrat, qui n'avait été battu que par une poignée de voix aux élections générales, et avait obtenu l'invalidation de son vainqueur, a été écrasé cette fois. Il a dix mille voix de retard sur le socialiste sortant, Joël Arivagnet, élu dans la circonscription de Carole Delga, la présidente socialiste de la Région. Cette circonscription est une terre historiquement *PS*, mais la netteté de cette victoire, alors que partout ailleurs les résultats sont mauvais pour les socialistes, est une aubaine pour le nouveau futur premier secrétaire, Olivier Faure, qui s'est d'ailleurs empressé de féliciter l'élu (qui l'avait lui-même soutenu lors du vote pour le congrès).

De cette série d'élections partielles les leçons, même relatives pour cause de très forte abstention, sont inquiétantes pour le pouvoir en place. Loin de s'être consolidé, le pouvoir surprise d'Emmanuel Macron s'est plutôt fragilisé, et c'est donc un président politiquement affaibli qui s'apprête à affronter la colère sociale, dont celle des cheminots, sous le regard d'une France qui doute de lui.

Ça ne veut pas dire que les carottes soient déjà cuites pour lui... Qui, en effet, pourrait le menacer et tirer les marrons du feu politique ? C'est impossible à dire. La droite *LR* paraît bénéficier d'une meilleure mobilisation de ses électeurs, et des problèmes du *Front national*, tandis qu'à gauche *La France insoumise* fait du surplace, et que le *PS*, laminé à Belfort, dans l'Oise, ou dans le Loiret, donne un signe de survie sur ses terres de Haute-Garonne, mais ne paraît pas encore en mesure de se redresser.

Voilà l'atout, pour l'instant provisoire, d'un Macron qui se démonétise, et qui s'apprête à affronter une épreuve autrement plus complexe que les lois sur le travail : le président ne convainc pas grand monde, mais il n'a pas d'opposition crédible. Ou pas encore.