

Sud Rail **Solidaires**

SOLIDAIRES, UNITAIRES, DEMOCRATIQUES

FÉDÉRATION DES SYNDICATS DE TRAVAILLEURS DU RAIL

100 rue de la République - 75011 Paris - Tél. 01 42 34 34 34

Après un été pourri, un automne de luttes !

- Droit de grève
- Franchises médicales
- Heures supplémentaires
- Paquet fiscal

MEILLEUR

loi, et les services pu

"SI TU NE PARTICIPES TU PARTICIPES"



Le gouvernement Sarkozy a, comme de bien entendu, profité de l'été pour faire passer quelques mesures phares du programme électoral du candidat, en particulier :

— **la loi sur le service minimum** qui ouvre la porte à une remise en cause généralisée du droit de grève en introduisant des droits qui lui seraient supérieurs, le droit commercial (ne pas gêner la circulation des biens et des personnes) et le droit du « consommateur » (autrement appelé pour la circonstance, droit « au travail ») ;

— **la loi sur la délinquance** qui s'appuie sur les affaires les plus sordides pour étendre la notion de délinquance aux conflits sociaux et politiques. Elle généralise ce qui est inscrit dans le texte sur le service minimum : le droit commercial et le droit de propriété sont de fait des droits supérieurs qui ne sauraient être contestés ;

— **les nouvelles franchises médicales** qui visent le désengagement de l'Etat et la responsabilisation individuelle des « consom-

mateurs » avec son corollaire : on est soigné en fonction de ce que l'on paye ; et on paie en fonction de ce que l'on est soigné. C'est le contraire même d'un système basé sur la solidarité entre les générations, les individus ;

— **le paquet fiscal** qui donne l'impression que tous les citoyens bénéficient de la réforme. En réalité, les principaux bénéficiaires sont les très riches et les patrons (bouclier fiscal, défiscalisation des heures supplémentaires et droit de succession).

La réduction de l'impôt sur le revenu (donc l'impôt proportionnel) est compensée par un jeu de taxes supplémentaires indépendantes des revenus.

D'autres mesures sont déjà annoncées sur les retraites et sur le contrat de travail.

Il s'agit d'une véritable offensive où le gouvernement cherche à combler le « retard » avec les autres pays européens, où le libéralisme est déjà beaucoup plus agressif. Pour y arriver, il frappe vite et fort en isolant

les secteurs combatifs du salariat du reste de la société.

Mais il a compris le message des législatives : toute mesure sociale impopulaire, genre TVA sociale, peut se retourner contre lui et même s'il bénéficie d'un réel soutien, les prochaines élections municipales lui impose de contourner les obstacles.

Au travers des mesures déjà prises, outre la volonté délibérée de casser les acquis sociaux des salariés, nous voyons très nettement se dessiner un projet de société où se mêlent la casse des collectifs de travail et l'individualisation du citoyen désormais réduit au seul rôle de consommateur avec un unique objectif : accroître les inégalités en répartissant toujours plus les richesses au profit du « capital » et au détriment du « travail ».

Ce projet anime aussi l'ensemble de la politique de la direction de la SNCF contre le service public et les cheminots. La direction Idrac met le paquet sur plusieurs points :

— **liquidation du fret** : plus de camions sur les routes en liquidant des triages et en supprimant les wagons isolés ;

— **aggravation de l'opacité tarifaire** : le consommateur « malin », celui qui se connecte, qui utilise les automates, qui peut choisir ses dates de départ, est privilégié contre l'usager « moyen » ;

— **augmentation de la sous-traitance** en utilisant à plein le dumping social (EFFIA, VFLI, ...) et la concurrence accrue entre les cheminots « à statut » et ceux de droit privé ;

— **le service public ferroviaire est mis à mal** car chaque région en a pour son argent et pas plus, comme on le voit dans les négociations des contrats de plan régionaux.

ES PAS À LA LUTTE À LA DÉFAITE"

Bertold Brecht

Les usagers sont individualisés, suivant leur aptitude à accéder et utiliser les nouvelles technologies, suivant leur lieu de résidence, suivant leurs revenus... Le passage de l'utilisateur au client renvoie à la primauté du droit commercial sur l'exigence d'un service public, du profit contre le besoin social.

Les mesures prises cet été préparent le terrain pour la suite. Les propositions de SUD-Rail de lutte contre ces mesures s'articulent avec la nécessité de reconquérir l'opinion publique avec le soutien des autres salariés.

C'est en développant l'interprofessionnel que nous arriverons à gagner, ouverts non seulement aux confédérations syndicales mais aussi à toutes les formes de résistance au libéralisme. Cela inclut les collectifs (collectif de défense des services publics, ...) les associations (ATTAC, LDH, ...), les collectifs d'utilisateurs des transports (FUTSP, FNAUT mais aussi les comités locaux, affiliés ou non à l'une de ces deux fédérations).

La rentrée est donc chargée.

Les combats que nous menons doivent être popularisés : pas un tract sur les suppressions de guichets sans en alerter les associations, les collectifs d'utilisateurs, les autres salariés.

— Pas une intervention contre le manque d'entretien des rames sans une contre-information syndicale.

— Pas une grève pour des effectifs, les conditions de travail, les salaires sans alerter les usagers sur la légitimité de notre lutte qui devrait être aussi la leur.

— Pas un mouvement dans les entreprises de sous-traitance, les filiales, etc, sans que SUD-Rail ne soit présent aux côtés de ceux/celles qui luttent !

REDONNER SES LETTRES DE NOBLESSE À LA SOLIDARITÉ, AU BIEN COMMUN, À L'ACTION REVENDICATIVE, TEL EST L'ENJEU.



A SITUATION EXCEPTIONNELLE, JOURNAL EXCEPTIONNEL

Exceptionnellement, ce numéro du journal de SUD-Rail porte exclusivement sur les questions interprofessionnelles, touchant tous les salariés.

C'est bien normal : le gouvernement Fillon n'a pas chômé cet été et l'ensemble des mesures prises et à venir touchent tous les salariés, cheminots ou non.

C'est pour ces raisons que nous avons délibérément choisi de ne traiter pour ce journal de rentrée que des grands sujets qui "fâchent", et ils sont nombreux: service minimum, retraites, santé, heures supplémentaires, ...

Malheureusement, les thèmes traités ne sont pas exhaustifs. Il en manque et pas des moindres : la loi sur la délinquance, la préparation du contrat unique, ...

Dans ce journal, il y a de quoi irriter et mettre les salariés dans les rues.

EDITORIAL

NON AUX FRANCHISES MÉDICALES

La réforme de 2004 mise en place par Douste-Blazy a généralisé les contributions obligatoires des malades. Le forfait de 1 euro instauré pour les actes médicaux est entré en vigueur le 1er janvier 2005, puis la participation forfaitaire de 18 euros pour tout acte médical supérieur à 91 euros a été organisée avec la loi de finances de la sécurité sociale de 2006. Enfin le forfait hospitalier a été porté au 1er janvier 2007 à 16 euros.

POUR SARKOZY, LES USAGERS DOIVENT PAYER !

Le discours dominant reste le même : si les dépenses augmentent c'est parce que les malades abusent ! C'est la justification des franchises mises en place. Pourtant, force est de constater que la multiplication des franchises n'empêche pas l'augmentation des dépenses de santé. Preuve que les mesures prises sont totalement inefficaces.

D'autant qu'instaurer une franchise sur les actes lourds laisserait supposer que ces actes sont prescrits « anormalement », voire sans raison. Cela en dit long sur la conception de la prévention de ce gouvernement et la volonté de soigner.

POUR SARKOZY, LES PATRONS NE DOIVENT PAS PAYER !

La réduction systématique des cotisations sociales des entreprises est reportée régulièrement sur les salariés et les usagers de la sécurité sociale. On ne prête qu'aux riches, dit-on : après les réductions de charges sociales patronales et le bouclier fiscal ramené à 50%, il faut chercher l'argent ailleurs. C'est pour cette raison que la TVA sociale et les nouvelles franchises médicales vont être mises en place rapidement.

L'intérêt de ces mesures c'est qu'elles ne sont pas proportionnelles aux revenus : un riche paye autant qu'un pauvre, ce qui explique l'engouement du Médef.

LES NOUVELLES FRANCHISES MÉDICALES

Elles seront intégrées à la loi de financement de la sécurité sociale pour 2008 et donc applicables dès le 1er janvier 2008.

Il y en a trois :

- franchise de 0,50 euro par médicament ;
- franchise de 0,50 euro pour chaque acte paramédical ;
- franchise de 2 euros pour les transports sanitaires ;

Cela devrait coûter 850 millions d'euros supplémentaires aux patients.

EN FINIR AVEC LA SOLIDARITÉ

Toutes les mesures prises depuis des dizaines d'années vont dans le même sens : rompre avec l'esprit de la sécurité sociale mise en place en 1945. Il s'agit de remplacer la formule «cotiser suivant ses moyens et être soigné

selon ses besoins» par la doctrine libérale : «prendre aux pauvres pour donner aux riches et être soigné selon ses moyens». Le vase communicant permanent instauré par la généralisation des exonérations de charges compensées toujours plus par les taxes sur les salariés (franchises, TVA, ...) prépare la mise à mort du régime de sécurité sociale basé sur la solidarité entre tous.

L'hypocrisie de ce gouvernement va jusqu'à culpabiliser les usagers : «*si vous n'acceptez pas les franchises, on ne pourra pas développer la recherche sur la maladie d'Alzheimer*», avouant ainsi au passage que le gouvernement ne veut pas mettre un sou ... à la différence du matériel militaire !

LUTTER CONTRE LES FRANCHISES MÉDICALES

Un collectif unitaire s'est créé pour lutter contre les franchises. Regroupant plusieurs organisations syndicales, associations, mutuelles, partis... ce collectif appelle tous les citoyens à se mobiliser, à agir contre ces mesures odieuses.

Le 29 septembre 2007, un rassemblement aura lieu pour préparer des manifestations dans toute la France dans la deuxième semaine d'octobre. SUD-Rail, avec l'Union Syndicale Solidaires, y sera et appelle tous les salariés du rail à y participer.

"Les franchises médicales, c'est pour sauver la sécu", a d'abord prétendu Sarkozy. Maintenant, c'est pour lutter contre Alzheimer. En réalité, l'analyse du système de santé américain démontre que les franchises médicales servent à payer... la gestion des franchises médicales!!! C'est tellement compliqué et ingérable que ça fait exploser les coûts de gestion. Ca ne rapporte strictement rien, les "économies" étant absorbées par les frais de gestion supplémentaires engendrés!

Les franchises médicales seront pour la maladie d'Alzheimer ce que la vignette auto a représenté pour les personnes âgées !

29 septembre 2007 :

QUATRE HEURES CONTRE LES FRANCHISES ET POUR L'ACCÈS AUX SOINS POUR TOUS

Professionnels du soin, syndicats, partis politiques, acteurs du monde associatif ou médicosocial, mutualistes, représentants des usagers et /ou usagers du système de santé, nous nous mobilisons contre les franchises, pour l'accès aux soins de qualité et à la santé pour tous.

Nous refusons les franchises sur les soins, que veut mettre en place le nouveau gouvernement :

- Appliquer une franchise, c'est ne rien rembourser au patient en dessous d'un seuil annuel de dépenses proposé par le gouvernement et voté par le Parlement.
- Appliquer une franchise, même si elle épargnait les patients bénéficiaires de la CMU, c'est pénaliser les patients aux revenus les moins élevés, c'est aggraver les difficultés d'accès aux soins de ceux qui ne peuvent actuellement se payer une complémentaire, de ceux qui ne le pourront plus car le coût des complémentaires augmentera.
- Appliquer une franchise, c'est rendre impossible, en médecine générale, la pratique du tiers payant, alors que celui-ci est nécessaire pour l'accès aux soins des patients aux revenus les plus modestes.
- Appliquer une franchise, c'est dissuader les patients de se faire soigner pour des maladies apparemment peu sévères mais qui, faute de soins, risquent de s'aggraver ; c'est les inciter à reporter à plus tard les actes de prévention ; c'est l'inverse d'une politique cohérente de santé publique.
- Appliquer une franchise, c'est économiquement inefficace : les forfaits, mis en place ces dernières années, n'ont pas empêché l'accroissement des dépenses de soins car celles-ci sont concentrées sur un petit nombre de personnes à pathologies graves.

La franchise est sensée « responsabiliser » les patients, les membres du gouvernement le répètent constamment. C'est dire que pour eux, les Français sont irresponsables... Or, pour être responsable, il faudrait pouvoir s'orienter en connaissance de cause, bénéficier d'un système d'information claire sur l'organisation réelle du système de santé, sur les tarifs pratiqués, sur les pathologies et l'éducation à la santé. C'est loin d'être le cas en France.

La responsabilisation est donc un prétexte, les malades n'étant pas responsables de leurs maladies. La franchise est avant tout un système de pénalisation financière et de culpabilisation, notamment du malade pris en charge à 100%, du cancéreux, du dialysé, du diabétique, de l'accidenté du travail. Ce projet s'inscrit dans une « culture » des uns contre les autres, génératrice de haines sociales.

La question de la dépense de soins découle de décisions politiques sur l'organisation du système de soins, du mode de rémunération des professionnels, du type de formation qu'ils reçoivent (indépendante ou non notamment), de la mise en place d'actions de prévention et d'éducation à la santé, d'actions sur les conditions de vie des gens, sur la santé au travail et environnementale, sur le bien manger...

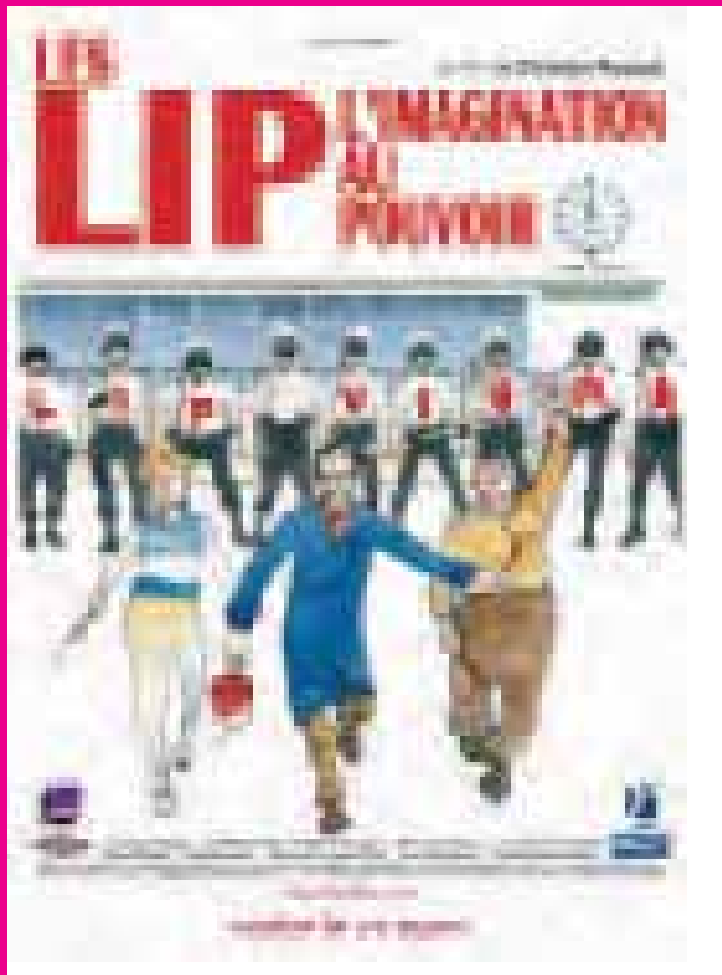
L'instauration de franchises, la généralisation des dépassements d'honoraires par la création d'un secteur optionnel, aboutirait à l'abandon progressif d'un système d'Assurance maladie solidaire, dans lequel chacun cotise selon son revenu et est soigné selon son état de santé ; ce serait la mise en place d'un système assurantiel privé favorable à la croissance des inégalités sociales de santé. S'opposer aux franchises est le premier pas pour construire un système de santé plus juste.

Réussir la mobilisation du 29 septembre, c'est permettre ensuite, s'il n'y a pas abandon par le gouvernement de cette proposition injuste, d'engager, dans la deuxième quinzaine d'octobre, des manifestations décentralisées dans toute la France.

SIGNATAIRES DU COLLECTIF NATIONAL :

AMUF : Association des Médecins Urgentistes de France
Appel contre la Franchise
Association Nationale des Médecins Référents (AMedRef)
ATTAC France
Collectif « La Santé n'est pas une marchandise »
CDDSP75
CGT de l'administration centrale des Affaires sociales
Convergence Nationale des Collectifs de Défense et de Développement des Services publics
CoMéGas : Collectif des Médecins Généralistes pour l'Accès aux Soins
Coordination Nationale des Comités de Défense des Hôpitaux et Maternités de Proximité
Fondation Copernic
FSU
LCR
Mars-Gauche républicaine
MRC
Parti Socialiste
PCF
Retraité(e)s SUD Solidaires de Loire-Atlantique et Vendée
Résistance sociale
SMG : Syndicat de la Médecine Générale
SNICS-FSU
UFAL: Union des Familles Laiques
UNAM : Union Nationale Alternative Mutualiste
Union Syndicale Solidaires
Union Fédérale SUD Protection Sociale
Union fédérale SUD Santé Sociaux
UNGMS : Union Nationale des Groupements Mutualistes Solidaires
UNRPA : Union Nationale des Retraités et des personnes âgées
USP : Union Syndicale de la Psychiatrie





"On fabrique, on vend, on se paie", tel était le slogan des LIP, les ouvriers qui avaient récupéré la gestion de leur usine horlogère qui avait déposé le bilan en 1973. Une épopée ouvrière qui a marqué la France et le mouvement autogestionnaire.

Près de 35 ans après ce film vient témoigner à partir d'images d'archives et d'interview des principaux acteurs de l'époque.

Le réalisateur, Christian Rouaud : "Je me suis dit qu'il serait intéressant de raconter Lip aux jeunes d'aujourd'hui."

Le film donne à voir et à entendre les hommes et les femmes qui ont mené la grève ouvrière la plus emblématique de l'après 68, celle des usines LIP à Besançon. Un mouvement de lutte incroyable, qui a duré plusieurs années, mobilisé des foules entières en France et en Europe, multiplié les actions illégales sans céder à la tentation de la violence, porté la démocratie directe et l'imagination à incandescence. Des récits entrecroisés, des portraits, une histoire collective, pour essayer de comprendre pourquoi cette grève porta l'espoir et les rêves de toute une génération. C'est possible, les Lip l'ont fait. Souhaitons que le film relance la flamme...

Si vous ne l'avez pas découvert en salle, la fédération SUD-Rail vous propose une projection, suivie d'un débat :

LE JEUDI 11 OCTOBRE 2007
SALLE TRAVERSIÈRE,
15/17 RUE TRAVERSIÈRE,
(Paris gare de Lyon).

DERNIÈRES PUBLICATIONS



DOSSIER DROIT DE GRÈVE

SERVICE MINIMUM

La fédération SUD-Rail a décidé lors de son dernier congrès d'intensifier le travail d'information, de rencontre et de soutien avec les salariés des autres entreprises. Cela se fait dans le cadre de l'Union Syndicale Solidaires mais aussi, notamment pour les cheminots, avec les associations d'usagers.

La dégradation des services publics, accentuée pour justifier mise en concurrence et privatisation, crée un mécontentement chez les usagers. Le patronat en profite pour mener sa campagne de dénigrement contre ceux qui osent dire qui est le véritable responsable. Les boucs émissaires sont vite trouvés: "les fonctionnaires sont des fainéants", "les cheminots sont toujours en grève et payés en plus!". Notre fédération a cherché à s'expliquer avec les associations d'usagers des transports.

Dans de nombreuses villes des contacts se nouent et les uns et les autres constatent que ce que nous revendiquons

se rapproche beaucoup des revendications de ces associations: plus de personnel en gare, des trains à l'heure, propres, des tarifs compréhensibles et transparents, un développement du rail, des dessertes plus nombreuses, l'arrêt des fermetures de gares, etc, etc...

C'est sur ce constat qu'une première a été réalisée par le syndicalisme cheminot.

Pour la première fois, dans toutes les grandes gares de France, une fédération syndicale de cheminot (SUD-Rail) et une fédération d'associations d'usagers (la FUTSP, Fédérations des Usagers des Transports et des Services Publics, une des deux principales fédérations d'usagers avec la FNAUT) ont sorti un tract unitaire qui a été distribué aux usagers.

C'est le départ d'une grande campagne de travail commun avec tous ceux qui sont pour que le rail redevienne un réel service public, qu'ils soient usagers ou salariés du rail.

FUT-SP 37, boulevard Saint Martin - 75003 PARIS
e-mail : contact@usagers.com
Tél : 01 42 72 11 15 - Fax : 01 42 78 84 71
FÉDÉRATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
ET DES SERVICES PUBLICS — www.sos-usagers.com

Solidaires FÉDÉRATION DES SYNDICATS DE TRAVAILLEURS DU RAIL
17, boulevard de la Libération 93200 SAINT-DENIS
Tél. 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67
federation-sudrail@wanadoo.fr
www.sudrail.org
SudRail Solidaires, Unitaires et Démocratiques

CHEMINOTS ET USAGERS : NOUS VOULONS UN SERVICE MAXIMUM TOUTE L'ANNÉE !

Le débat sur le service minimum ne doit pas faire oublier que la SNCF est devenue une entreprise à deux vitesses qui donne la priorité absolue au TGV aux dépens de nos trains de banlieue, de nos trains régionaux et interrégionaux. Sur nos lignes, elle économise sur tout, notamment sur l'entretien des trains ; Etat et Réseau Ferré de France laissent se dégrader les voies ferrées. Il est vrai aussi que trop de trains sont trop anciens, ce qui est de la responsabilité des pouvoirs publics.

Nous devons exiger que la SNCF prenne au quotidien les mesures nécessaires pour que nos trains ne tombent pas en panne et ne soient pas annulés, retardés.

En Ile de France la situation de la banlieue est catastrophique pour les usagers quel que soit le réseau (Paris Est, Nord, Saint Lazare, Montparnasse, Austerlitz, Lyon), sans parler des lignes RER. Les dessertes un peu plus lointaines, mais quotidiennes pour des milliers de personnes, ne sont pas mieux loties : Coulommiers, Tournan, Meaux, Provins, Amiens, Rouen, Evreux, Mantes, Dreux, Chartres, Orléans, Montargis, Sens...

Il y a quelques années, la direction SNCF avait décidé de communiquer chaque mois sur la régularité. Les résultats étaient si mauvais qu'elle a d'abord joué sur la notion même de « train à l'heure » (miracle de la technocratie, est parfois considéré « à l'heure », un train qui a plusieurs minutes de retard), mais cela n'a pas suffi. La vérité devenant gênante, ces informations ont été supprimées. C'est ridicule : les usagers n'ont pas besoin des statistiques SNCF pour connaître l'étendue des désagréments qu'ils subissent. De même, pour les cheminots qui savent combien sont difficiles les conditions de travail en situation perturbée.

L'état des transports ferroviaires en Ile De France mérite des actions d'urgence. Cela ne se fera pas tout seul. Nous devons nous mobiliser ! La pétition proposée par la Fédération des Usagers des Transports et des Services Publics (www.sos-usagers.com) soutenue par notamment SUD-Rail est un outil dans ce sens.

En dehors de l'Ile de France (qui représente plus de 50% du trafic national de la SNCF du lundi au vendredi), les régions ont fortement investi dans le rail. Résultat: une hausse de la fréquentation de 20%. C'est bien la preuve que la volonté politique peut être efficace. **Pour autant, des problèmes demeurent, les fermetures de gares se multiplient, des dessertes sont supprimées...**

De plus, RFF (Réseau Ferré de France), à qui l'Etat a donné la propriété des voies ferrées en 1997, n'a pas les moyens de les entretenir correctement. Il croule sous le poids de la dette : une dette partagée entre SNCF et RFF que l'Etat a refusé de prendre à sa charge, à la différence de l'Allemagne, qui a assumé celle de Deutsche Bahn.

Résultat: pour éviter des déraillements, la vitesse est limitée sur certains tronçons. Jusqu'à 10 km à l'heure, comme on l'a connu durant des mois, sur un kilomètre à la sortie de Saint-Flour ! A quoi ça sert que les régions se décarcassent et achètent des rames qui peuvent rouler à 160 à l'heure ?

Même le TGV-Est, inauguré à grand fracas, est victime de la politique d'économies forcées de la SNCF. Pas assez de places dans les rames, pas assez d'allers-retours, jusqu'à 40 ou 45 minutes d'attente au guichet. Chaque jour des centaines de voyageurs restent sur le quai, les amendes pleuvent pour ceux qui montent sans la réservation qu'ils n'ont pas pu se procurer. Colère des usagers ! Le train, c'est plus écolo que la voiture. Mais à la gare nouvelle Louvigny, en Lorraine, il faut aller à la gare en voiture. Coût: 8 euros pour une journée de parking !

■ Avant, les trains étaient envoyés à la "grande révision" tous les 500 000 km. Maintenant, on est passé à UN MILLION de km. Evidemment, les pannes se multiplient.

■ La durée qui sépare deux révisions des installations fixes (voies, signaux, réseau électrique) a également été doublée. Mêmes causes, mêmes résultats.

■ Et puis, le nombre de cheminots « de réserve » a été diminué. Résultat: quand un cheminot est indisponible, trop souvent il n'est pas remplacé, et comme un train ne roule pas tout seul, il reste au garage.

■ Ces décisions prises pour faire des économies expliquent la majorité des "incidents techniques", pannes, retards et autres annulations de trains.

LA POLITIQUE COMMERCIALE DE LA SNCF EST UN DÉSASTRE :

■ des prix à deux vitesses : plus chers au guichet (tant pis pour ceux qui n'ont pas d'ordinateur), imprévisibles sur Internet.

■ Avec aussi des "ratés" spectaculaires, par exemple ces usagers à qui on débite trois fois le prix du même billet !

■ Les employés au guichet ont maintenant des "objectifs de vente" fixés par leurs "managers". Primes à la clé. Vingt centimes d'euro quand ils placent une carte "Senior" (même si le retraité ne voyage qu'une fois par an), deux euros vingt s'ils vendent une location de voiture d'une société privée plutôt qu'un billet train-auto. Priorité aux billets de fête, "c'est complet en seconde".

■ CE N'EST PAS CELA, LE SERVICE QUE LES AGENTS DE LA SNCF VEULENT OFFRIR AU PUBLIC !

■ Des usagers ont attendu huit mois (!) leur carte de famille nombreuse.

■... Et à la rentrée, préparons-nous aux surprises de la dernière trouvaille de la SNCF, le système NOTES. Nous en reparlerons.

IL FAUT UN FRONT

COMMUN USAGERS/CHEMINOTS !

Les organisations syndicales de cheminots, mais aussi leurs structures interprofessionnelles qui rassemblent de fait des usagers, les associations qui démontrent quotidiennement leur capacité d'action autonome pour la défense des usagers d'une gare, d'une ligne, des transports et des services publics en général, doivent agir ensemble.

La dégradation de la qualité des transports constitue désormais le sujet de préoccupation n°1 des usagers. Si les usagers n'accueillent pas avec plaisir les mouvements de grève, les problèmes des usagers ne cessent pas lorsque la grève s'arrête. Bien au contraire, c'est tous les jours de l'année que les usagers sont victimes de retards, de pannes, d'annulations de trains, d'incidents techniques dus au manque de matériel moderne, à l'entretien défectueux des rames et des installations fixes, et aux effectifs insuffisants.

LA FÉDÉRATION DES USAGERS DES TRANSPORTS ET DES SERVICES PUBLICS LA FÉDÉRATION DES SYNDICATS SUD-RAIL (SOLIDAIRES)

appellent les militant-e-s de leurs associations locales et de leurs syndicats locaux à agir ensemble, partout en France, pour défendre le droit au transport pour tous.

Cette démarche commune est une première étape : elle est ouverte à toutes les forces associatives et syndicales qui souhaitent la renforcer.

Je réclame plus de trains, et d'abord des trains qui ne tombent pas en panne, des trains qui arrivent à l'heure, des trains qui ne soient pas annulés.

Nom, prénom : _____

Adresse : _____

Signature : _____

(à renvoyer à FUT-SP adresse en première page) _____

LA GRÈVE EST-ELLE UNE EXCEPTION FRANÇAISE ?

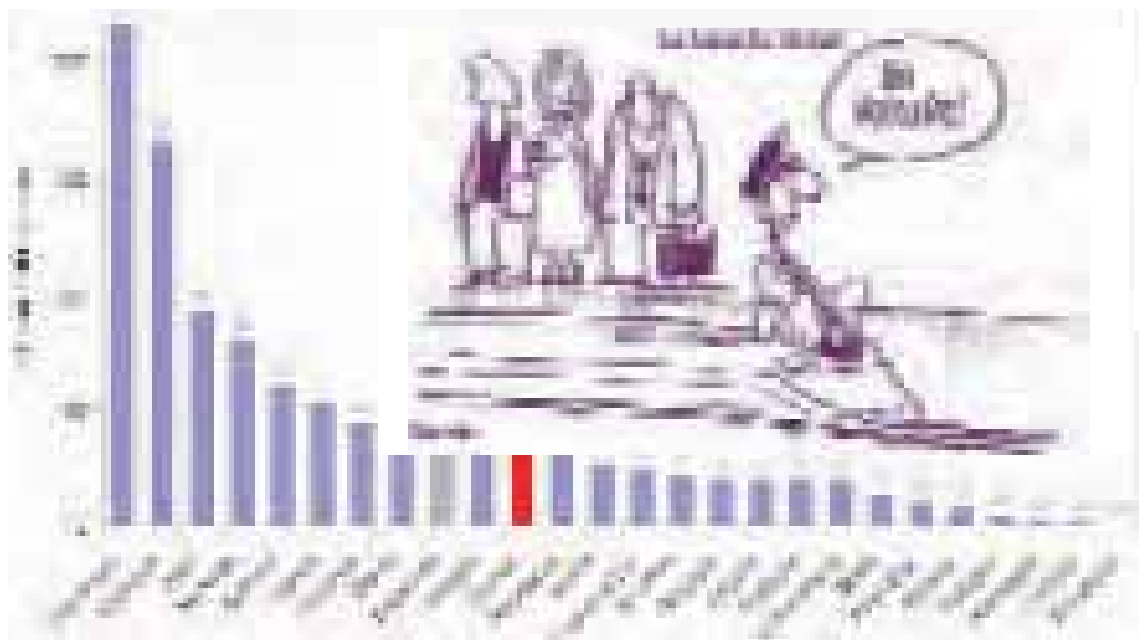
Le gouvernement français tente de casser le mouvement social. Pour cela les arguments les plus fantaisistes sont avancés. Le plus fréquemment utilisé, notamment sur les ondes et dans la presse, serait que la France détiendrait un taux de grève anormalement élevé par rapport aux autres pays européens. C'est un des prétextes utilisés pour délégitimer le

droit de grève. C'est aussi un moyen de faire croire que toute résistance est terminée et que seul un petit village gaulois résiste, bien sûr inutilement, face à la vague libérale. D'ailleurs rares sont les informations sur les conflits en Europe. Pourtant ils sont nombreux et parfois longs.

QU'EN EST-IL AILLEURS ?

Toutes les principales études comparatives réalisées portent sur les

seuls pays européens et intègrent parfois d'autres pays industrialisés. Elles portent sur de longues périodes, de 1900 à 2004 et les deux dernières en date (Lecou en 2003 et Carley en 2005) traitent de la période des 10 dernières années. A noter que dans toutes les études reprenant les USA et le Canada, la moyenne des grèves est plus forte dans ces 2 pays que pour la France (ces études partent de 1955 et s'arrêtent malheureusement à 1988).



JINT : journées individuelles non travaillées.
Tableau repris de Eschtruth (2006) pour les années 1998 à 2004

Ce tableau nous indique :

- que la France est en-dessous de la moyenne ;
- que de nombreux pays présentés comme des pays sans conflits sont largement plus sujets à la grève (Autriche, Norvège, Danemark, ..) ;

Mais, ces études montrent aussi un aspect important qui est une spécificité française : le taux de grévistes du secteur privé est très faible en France alors qu'il tire vers le haut les statistiques dans les autres pays. Sans le secteur public, la France serait à la queue de ces études.

A noter que l'évolution du nombre de grévistes en France est intéressante. Depuis les années 80, nous sommes retombés à une moyenne correspondant au début du XXème siècle et à la fin du XIXème, bien que le nombre de salariés en 2000 soit bien plus important qu'un siècle auparavant.

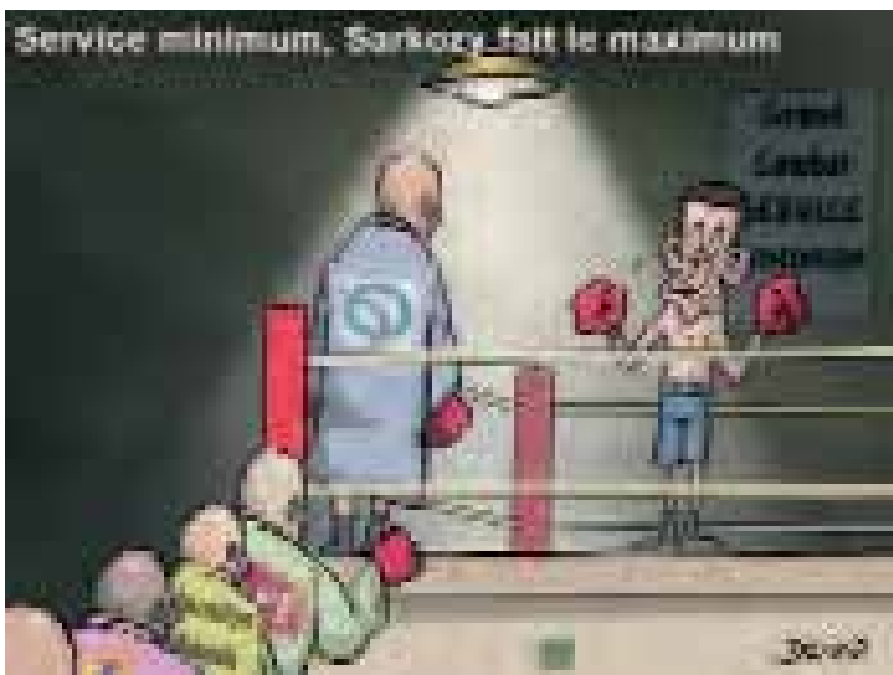
Conclusion rapide

La question du service minimum doit être replacée dans ce contexte. Très clairement, il ne s'agit ni « d'excès français », ni de satisfaire les usagers.

Au contraire, bien qu'en dessous de la moyenne, le taux de grève est encore insuffisant pour le patronat. Il s'agit d'en finir avec les grèves et de nous enlever un des derniers droits de contestation encore légal.

SERVICE MINIMUM DANS LES TRANSPORTS QU'EN EST-IL EN EUROPE ?

Ils l'ont dit à la télé : ailleurs (?) le service minimum existe et les usagers (dans ce cas ce ne sont plus des clients...) sont satisfaits. Le gouvernement l'affirme : la France reste un pays exceptionnel ... où le droit des usagers est bafoué par les grèves.



QU'EN EST-IL VRAIMENT ?

Un rapport de l'Assemblée Nationale intitulé «*Rapport d'information sur le service minimum dans les services publics en Europe*» a été publié le 4 décembre 2003. Chaque pays est passé au crible d'où il en ressort pour les transports publics :

- Autriche, Allemagne, Belgique, Danemark, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède : pas de service minimum.
- Espagne, Grèce, Italie, Portugal : service minimum dans les transports.
- Finlande : négocié au cas par cas. C'était en 2003 pour les 15 pays de la Communauté Européenne.

A noter que dans certains pays les fonctionnaires n'ont pas droit de grève, ce qui amène à des situations paradoxales où par exemple, en Allemagne

dans la DB, 30% des cheminots n'ont pas de droit de grève et 70% au statut de droit privé en bénéficient !

Autre exemple, en Grèce les transports publics étaient soumis au service minimum quand ils étaient régis par des entreprises publiques. Ils ne le sont plus depuis les privatisations !

Dans les autres pays européens, la situation est très contrastée. Elle se limite à une interdiction du droit de grève pour les fonctionnaires (Estonie, Pologne) ou pour certaines catégories d'entre eux, la plupart du temps les services régaliens (armée, police, justice) voire quelques secteurs stratégiques (gaz, nucléaire, eau) comme par exemple pour la Bulgarie, la Hongrie, la Lituanie, La République Tchèque.

Dans les autres pays (Chypre, Lettonie, Malte, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) le droit de grève est autorisé dans les transports.

Reste que pour tous ces pays, la situation des transports publics est variable. L'Estonie liste les activités relatives aux besoins « primaires » établie par le gouvernement. La Hongrie fixe un service minimum dans les transports mais il est défini au cas par cas et est peu appliqué. Malte est encore plus imprécis et la Lituanie n'a pas de service minimum de même que la Bulgarie, Chypre, la Pologne, la République Tchèque, la Slovaquie et la Slovénie. En Roumanie, au moins un tiers de l'activité doit être maintenue dans les services publics. En Lettonie, la loi de 1998 fixe un service minimum pour tout le service public.

Au total, sur 27 pays, 18 (dont la France) n'ont pas de service minimum des transports, 7 en ont un et 2 négocient au cas par cas.

Depuis la situation n'a pas globalement changé si ce n'est qu'en France, une offensive a lieu non pas pour améliorer les services publics de transport au quotidien mais pour limiter les jours de grève (la SNCF reconnaît 0,76 jours de grève par agent en 2006).

A la lumière de l'étude de l'Assemblée nationale et de l'évolution depuis 4 ans, il ressort que très peu de pays ont instauré un service minimum dans les transports publics. Une raison majeure vient non pas de l'opposition des syndicats qui, comme le fait croire notre gouvernement, imposent une dictature sur des usagers pris en «otages», mais en raison de l'impossibilité d'avoir un dispositif satisfaisant. Dès lors ce qui détermine la mise en place d'un service minimum, comme en France, ce sont des choix politiques qui n'ont plus rien à voir avec les besoins des usagers.

EN REPONSE A DES INTÉRÊTS DROIT DE GRÈVE ET

1) les grèves sont responsables des nombreux retards de trains.

Voilà une idée reçue, bien loin d'une réalité plus complexe. En 2006, sur les 6043 retards, seuls 140, soit 2,3%, étaient dus à des grèves. 4180 retards provenaient de problèmes d'origine humaine (suicides, bousculades, signaux d'alarme intempestifs, absences imprévisibles), 1728 avaient pour point de départ des problèmes techniques. Une partie des ces retards est directement dues à un manque d'effectif (moins 16 500 agents depuis 2002), une autre à l'allègement de la maintenance du matériel (la grande révision des trains est passée de tous les 500 000 kms à 1 Million de kms) et des installations fixes. Enfin, il y a aussi la non anticipation par la SNCF comme par les pouvoirs publics du rallongement de parcours des voyageurs. Les usagers sont obligés de se loger toujours plus loin de leur lieu de travail (entre 1950 et 1990, la mobilité quotidienne est passée de 10 kms à 40 kms en moyenne par personne). Les trains sont bondés et chers ; les rames ne sont pas remplacées à temps ; les retards s'accumulent. Toutes ces causes n'ont strictement rien à voir avec les grèves, si ce n'est qu'elles sont régulièrement dénoncées et combattues par les cheminots, notamment par la grève. En France il n'y a jamais eu aussi peu de grèves et parallèlement un aussi fort mécontentement des usagers sur les prestations de transport. Cela prouve bien que le mécontentement ne vient pas de là.

2) le service minimum ne remet pas en cause le droit de grève.

Sur l'exercice du droit de grève, il y a une contradiction dans l'aspiration des citoyens, car si 70% des sondés sont pour le service minimum, 70% sont contre toute remise en cause du droit

de grève. Les sondés ne font pas forcément le lien entre droit de grève et service minimum ... cela provient sans aucun doute des questions posées.

Cependant si l'on entend par service minimum, un nombre de trains suffisant en heures de pointe pour assurer le trafic, alors on peut dire que dans les faits ce service existe déjà dans la plupart des cas. Un meilleur service aux usagers n'est évidemment pas l'objectif du gouvernement. Il s'agit plutôt de faire en sorte que le droit de grève dans les transports soit tellement difficile à être exercé, qu'il ne soit plus utilisé. Dans les pays où le service minimum a été mis en place cela s'est accompagné d'une baisse significative du nombre de jours de grèves. Par contre il n'y a pas eu d'amélioration du service, ni dans la qualité du transport, ni dans les tarifs, ni dans les retards. Le service minimum est le cheval de Troie de la remise en cause du droit de grève en frappant en priorité les secteurs les plus combatifs du salariat, comme les cheminots puis les enseignants. C'est son objectif principal, le reste n'est que de la « communication ».

3) les syndicats préfèrent la confrontation à la négociation.

Chaque confrontation salariés/patron allant jusqu'au conflit est incertaine, la victoire peut être pour l'un, comme pour l'autre. Cela se traduit souvent par des pertes de salaire plus ou moins importantes. Perdre de l'argent ne fait généralement plaisir à personne. Les salariés sont par conséquent très attentifs à la négociation entamée entre les syndicats et la direction et lorsqu'une porte de sortie digne de ce nom est proposée, elle est acceptée tant par les salariés que par leurs représentants. Mais bien souvent aucun compromis ou marge de manoeuvre n'est laissée, la direction



préférant imposer des mesures brutales ou attendre le résultat de la grève pour voir si elle peut lâcher du lest ou non. C'est la direction qui utilise les usagers pour faire monter la pression contre les cheminots.

4) de toute façon les grèves sont payées.

«Calomniez, calomniez, il en restera toujours quelque chose.»

Il faut n'avoir jamais fait un jour de grève dans sa vie pour croire que celles-ci sont payées. Sarkozy en sous-entendant le paiement des jours de grèves a flatté son électorat le plus réactionnaire, mais également alimenté des préjugés anti-grévistes : «Non seulement ils prennent en otage les usagers mais en plus ils sont payés par l'argent de nos impôts pour le faire.»

La ficelle paraît grosse, cependant une bonne dose de préjugés et un zeste de calomnies et vous obtenez ce type d'ineptie. On peut parier que

INTERROGATIONS SUR LE LE SERVICE MINIMUM



si les jours de grève étaient payés, bon nombre de salariés seraient toujours en grève !

5) les cheminots passent leur temps à défendre leurs intérêts corporatistes.

Haro contre les corporatismes, ceux des cheminots étant l'un des pires dans la mesure où ils prendraient en otage les usagers afin de défendre leurs intérêts catégoriels et égoïstes. Non, les travailleurs du rail, comme tous les salariés, s'organisent, se battent pour la défense de leurs conditions de travail, et il n'y a rien de choquant à cela. Mais également ils sont prêts à se battre solidairement, comme en 2003 sur les retraites où des milliers de cheminots firent jusqu'à 10 jours de grève par solidarité avec les fonctionnaires et les salariés du privé, une fois le « problème SNCF » réglé. En 2006 également, lors des grèves contre le CPE, les che-

minots furent nombreux en grève et dans la rue, solidaires des jeunes et de l'ensemble des salariés. C'est d'ailleurs dans ces moments que les mêmes qui nous reprochent aujourd'hui notre corporatisme, nous reprochent alors de faire grève par solidarité ! Pour certains, le problème n'est pas la grève corporatiste, ni la grève de solidarité, mais l'existence même de la grève.

6) il existe d'autres moyens que de bloquer les trains afin de se faire entendre.

Effectivement les cheminots ont d'autres façons que la grève afin de mettre en avant une revendication ou de contrecarrer un projet, tel que les pétitions, les manifestations ou autres rassemblements pour ne citer que ceux-ci. Ces moyens ne s'opposent pas. Au contraire, ils s'utilisent en fonction des situations. Cependant force est de constater que pour s'opposer à une remise en cause générale des droits (CPE, retraite, etc) le moyen le plus efficace reste toujours et encore la grève. Les plus grandes avancées sociales ont été obtenues par ce biais, comme la semaine de 40h et les congés payés en 1936, des augmentations de salaires en 1968.

Par ailleurs les médias dans notre société du spectacle ne parlent des cheminots et de leurs revendications que lorsqu'ils peuvent les stigmatiser. Un rassemblement de plusieurs milliers de travailleurs du rail, cela fait 15 secondes sur France 3 à 23 h, alors qu'une grève d'une centaine d'agents de conduite sur la ligne D du RER, a droit à ses 5 minutes quotidiennes d'antenne en prime time.

7) je ne veux plus être pris en «otage»

Il y a du vocabulaire utilisé lourd de sens. Les mots «prise d'otage», dans le contexte international, visent tout

simplement à faire passer les grévistes pour de dangereux terroristes. Pourtant il n'y a pas de demande de rançon, les grévistes n'ont pas de sang sur les mains et la grève reste encore un acte citoyen tout aussi respectable que le vote. Cependant à écouter certains, les cheminots prennent en otages les voyageurs, les professeurs prennent en otages les élèves. Bientôt chaque manifestant sera dénoncé comme un affreux preneur d'otages d'automobilistes demandant à rentrer chez eux sans histoire. Il est bon de rappeler que le droit de grève fut gagné en 1864, soit 81 ans avant le suffrage universel de 1945. Jusqu'à cette date, les salariés risquaient d'aller en prison suite à un conflit, lorsqu'ils n'étaient pas purement et simplement tirés comme des lapins. De 1864 à 1946, à chaque conflit vous rompiez votre contrat de travail et donc risquiez d'être licencié. C'est seulement à partir de 1946, en constitutionnalisant le droit de grève, que le salarié fut protégé afin de pouvoir l'exercer librement. Aujourd'hui pourtant, qui peut affirmer ne pas avoir peur de perdre sa place suite à une grève ? Sûrement pas les millions de salariés du privé.

8) au lieu de gêner les usagers, les grévistes devraient mieux s'attacher au portefeuille de la SNCF en rendant les trains gratuits.

Rendre les trains gratuits est un mode d'action interdit à la SNCF. C'est d'ailleurs avec brutalité que lors des grèves de la «pince» la direction sanctionna les agents concernés. Par ailleurs ce type d'action ne concerne que les 12 000 contrôleurs sur les 160 000 cheminots. Moins de 10% des agents ne peuvent porter un conflit d'envergure nationale à eux seuls. Quel mode d'action, les guichetiers, les aiguilleurs, les conducteurs pourraient ils faire ? Pour nous aussi, les formes



d'action autres que la grève sont nécessaires et utiles et nous les utilisons.

9) vivement la privatisation là au moins il y aura des trains.

Dans un des pays où le chemin de fer à été privatisé, la Grande Bretagne, il n'y a pas de service minimum. Par contre il existe des monopoles privés et le prix moyen pour 100 kms est de 21.27 Euros contre 12.56 pour la France. Un service de moins bonne qualité, plus cher, dans des conditions de transport pas toujours sûres, voilà le résultat de la privatisation du rail en Angleterre. Les mêmes causes entraînant souvent les mêmes effets, voilà le risque pour les usagers si la SNCF est privatisée.

10) les jours de grève je ne peux pas aller travailler, les grévistes m'empêchent de me rendre sur mon lieu de travail. Le droit de grève est un droit constitutionnel, mais la liberté de travail est également un droit constitutionnel.

Il y a une confusion savamment orchestrée entre le droit au travail et le droit de travailler. Le premier contraint l'Etat à vous trouver un travail, ou du moins à vous indemniser dans le cas contraire (chômage, allocations diverses et RMI), l'autre vous donne le droit de vous rendre sur votre lieu de travail et par conséquent sanctionnerait tous ceux qui s'y opposeraient ou n'aurait pas mis en place les

infrastructures afin de vous y rendre. Ce dernier droit n'a jamais été constitutionnel. Dans le préambule de la constitution de 1946, l'article 5 est clair « chacun a le devoir de travailler et le droit d'obtenir un emploi ». Par contre l'article 7 parle bien lui du droit de grève « Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ». Il y a sur cette question une vraie supercherie.

En effet, les cheminots par la place qu'ils occupent dans la société ont un poids important dans l'économie. Pour autant nos grèves ne remettent pas en cause la vie des gens. Si elles rendent difficiles les conditions d'acheminements des usagers elles n'interdisent pas l'usager d'aller travailler. La dernière grève où aucun train n'a circulé, date de 12 ans, en 1995. Depuis, à chaque conflit il existe un minimum de trains qui roulent. Si les grèves des cheminots rendent les conditions de transport des usagers difficiles. Ce n'est pas la même chose que d'empêcher les gens de se rendre sur leur lieu de travail. Ce qui est anormal, ce sont les salariés qui subissent des pressions de la part de leur patron suite à un retard du à une grève. Dans ce domaine il y a des abus à sanctionner, ce que le gouvernement se refuse à faire, volontairement pour opposer les salariés entre eux.

11) s'annoncer 48h avant chaque conflit est une bonne mesure afin d'anticiper sur le trafic.

Cette mesure est dangereuse pour deux raisons principales. La première la direction ne reçoit souvent (pas toujours même si c'est obligatoire) les syndicats que la veille du mouvement

Comment les collègues pourront-ils se déterminer 48 heures avant alors que les négociations ne sont pas commencées et encore moins terminées ?

La seconde, la plus importante à nos yeux : en se déclarant gréviste ou non 48 h avant cela ne permet plus d'exercer un droit fondamental, celui de pouvoir changer d'avis.

12) un vote à bulletin secret au bout de 8 jours, voilà une mesure démocratique.

Les votes lors des conflits, il y en a dès le premier jour, dans les Assemblées Générales, sur la poursuite ou non du mouvement. La grève ne peut appartenir qu'aux grévistes et d'ailleurs ce sont les seuls à perdre du salaire. Il serait très mal venu qu'après 8 jours de perte de salaire, la direction puisse venir décider du sort d'un mouvement qu'elle a combattu.

Si on veut parler de démocratie au sein de l'entreprise, chiche : organisons des votes sur les salaires, les licenciements, les réorganisations...

13) c'est dans le programme de Sarkozy, il est légitime pour l'appliquer.

Sarkozy n'a pas caché son programme lors des élections présidentielles et législatives, notamment le volet sur le service minimum, mais une forte opposition s'est également traduite dans les urnes contre ce candidat au programme ultra-libéral. La perte de 37 députés de l'UMP s'est faite sur un des aspects les plus injustes de son programme, la TVA sociale et ce, à peine 1 mois après son élection. La question du service minimum mérite un débat démocratique, ouvert à tous et pas seulement réduit à des prestations médiatiques des opposants au droit de grève.

C'est ce qui est refusé par les médias et le gouvernement. Par ailleurs à chaque fois qu'il y a eu une mobilisation des citoyens sur une question importante de la société et un réel débat, le résultat a donné tort aux libéraux. Comme par exemple lors du débat sur la constitution Européenne en Mai 2005, ou encore lors des mobilisations sur le CPE en 2006, contre le plan Juppé en 1995, lors des grèves sur les retraites de 2003 ou encore lors des mobilisations contre la privatisation d'EDF/GDF en 2004.

A chaque fois l'opinion publique était majoritairement du côté de ceux qui luttent et n'acceptent pas le libéralisme.

CONCLUSION :

Cette loi est nuisible, car elle vise autant à masquer le désengagement de l'Etat en matière de transport qu'à se protéger des capacités de réactions des salariés.

Aujourd'hui le problème n'est pas qu'il y a trop de grèves en France. Il y a dans la société des millions de salariés qui n'ont pas, de fait, la possibilité d'exercer le droit de grève. Par peur d'être licencié, mis au placard ou, tout simplement, de subir des pressions de leur hiérarchie. C'est dans notre entreprise la réalité de plus en plus de cheminots.

Il est anormal qu'il y ait chaque jour un salarié qui se suicide en France à cause de ses conditions de travail. Bien souvent l'arrêt maladie reste le dernier recours face à des cadences et des pressions insupportables, les salariés ne pouvant que difficilement exprimer leur mécontentement collectivement par la grève. Les bénéfiques retrouvent de plus en plus une odeur de souffrance au travail.

Alors au lieu de restreindre le droit de grève, le gouvernement ferait mieux de veiller à ce qu'il puisse être exercé par tous. Sarkozy se présente comme le président de l'ordre et du respect des lois, qu'il commence donc à faire respecter le code du travail dans les entreprises. Car bien souvent il n'est que partiellement respecté, lorsqu'il n'est pas complètement bafoué. Heures supplémentaires impayées, temps de pause rogné, repos décalé, tous les jours les patrons voyous contournent le code du travail. A moins de penser qu'il ne soit qu'un droit de seconde zone, qu'on le fasse respecter.

Le droit de grève est avec le droit de vote, la possibilité de manifester et la liberté de la presse un des piliers de toute démocratie. Ne pas pouvoir l'exercer est une atteinte à l'exercice de la citoyenneté.

RETRAITE A POINTS :

NOUVEL ENJEU DE 2008

« Les gens devront épargner davantage car les réformes réduisent les promesses de pension » titre du communiqué de l'OCDE, 7 juin 2007.

L'été servant en général au gouvernement à agir sans trop craindre de mobilisations, le Sénat a publié un rapport le 11 juillet 2007 intitulé « rapport d'information sur la protection sociale et la réforme des retraites en Suède ». Pourquoi un tel rapport ? Pourquoi la Suède ? Pourquoi maintenant ?

Ce rapport joue habilement sur un acquis dans la conscience collective française : la Suède, c'est le pays de référence pour le social. Malheureusement, ce pays a connu de brusques changements avec l'arrivée brutale de mesures ultralibérales qui font que la Suède s'est engagée dans des réformes brutales comme l'ensemble des pays de l'Union Européenne.

LA RÉFORME SUÉDOISE : MIROIR DE LA FUTURE RÉFORME DE 2008 ?

La réforme des retraites en Suède a été ouverte en 1998, avec une deuxième loi en 2001. C'est cette dernière loi qui est intéressante. Elle prévoit un équilibrage automatique des comptes. Pour y arriver, le gouvernement a fixé un système de points, acquis en fonction de l'âge de départ, de l'espérance de vie. Chaque assuré a un « compte notionnel » crédité des cotisations retraites [salarié et employeur]. Ce capital est restitué à la retraite sous forme de rente viagère dépendant de l'âge de départ et de l'espérance de vie. L'abandon du calcul de la retraite sur la base du nombre d'annuités transforme la retraite d'un système à prestations définies vers un système à cotisations définies. La différence est de taille.

RÉGIME À PRESTATIONS DÉFINIES OU À COTISATIONS DÉFINIES ?

Dans un régime à prestations définies, base du système par répartition, chaque salarié sait à quoi s'attendre en fonction de sa durée de cotisation et de son âge de départ. Avec le système à cotisations définies, il sait ce qu'il verse, mais ne sait pas ce qu'il touchera.

Avec l'autonomie de la CPR, rappelons que la SNCF nous a indiqué que les normes IFRS imposaient de sortir les comptes de protection sociale de ceux de la SNCF du fait que nos retraites sont « à prestations définies ».

La loi de 2001 oblige désormais la caisse à avoir des comptes équilibrés, sans aide de l'état. Outre la modification permanente du capital virtuel de chaque « compte notionnel », cette loi impose de modifier la rente chaque année ce qui rend aléatoire le

montant de la pension de retraite. Ce dispositif de régime de retraite public ne couvre pas plus de 60% du montant total de la retraite perçue. Il est donc complété par une part de plus en plus importante de régimes complémentaires et d'assurances privées.

Mais comme ce dispositif est pénalisant pour les salariés, l'âge de départ augmente au point que l'âge légal est désormais de 67 ans et que l'on constate une augmentation permanente de l'âge de départ en retraite depuis 1998, date de mise en œuvre de la loi. De plus, il est déjà prévu que le taux de remplacement du nouveau régime par répartition baisse. La génération née en 1938 bénéficie d'un taux moyen de 68%. Celle née dans les années 80 connaîtra un taux de remplacement de 45%, soit une baisse d'un tiers des prestations ! De fait pour conserver un taux de remplacement élevé (de l'ordre de 63% maximum envisagé), les salariés sont obligés de prolonger leur vie active et de prendre des assurances régies par la capitalisation.

Ainsi, pour le rapport du Sénat, « la réforme suédoise présente une valeur exemplaire au niveau international ». Pour la France, le Sénat affirme que « le poids des spécificités suédoises n'apparaît pas insurmontable » et d'ajouter que l'Agirc et l'Arrco ont des techniques assez proches et que « les dispositions mises en œuvre en Suède vont simplement au-delà, car la valeur de ce capital dépend en outre de l'espérance de vie, de la génération à laquelle appartient l'assuré et de son âge au moment de la retraite. Est aussi prise en compte l'évolution du PIB (produit intérieur brut) »

Lors de la présentation du rapport au Sénat, la commission s'est félicitée de cette réforme et a insisté sur le décalage entre le fort taux d'activité des personnes âgées en Suède et le faible taux en France.

A noter que cette réforme suédoise a touché aussi la santé (près de 45% des lits d'hôpitaux ont été fermés en

10 ans, contre 19 % en France), les queues sont interminables et l'hôpital est en quasi-faillite. La solution retenue ressemble à s'y méprendre aux réformes en cours en France : responsabilisation des malades (traduction : payer plus pour être soigné), délai de carence systématique en cas de congés maladie, décentralisation de la santé (au point que le gouvernement devant la faillite du système envisage de recentraliser le régime de santé).

2008 : UN ENJEU POUR TOUS LES SALARIÉS.

Le rapport du Sénat tombe à pic pour le gouvernement.

La rentrée d'automne 2007 est fixée autour de la préparation de la réforme des retraites [régime général et régimes spéciaux]. La loi sur le service minimum permet d'encadrer les réactions sociales qui ne manqueront pas d'avoir lieu quand le gouvernement s'attaquera à nos acquis des régimes spéciaux.

Bien sûr, si un mouvement massif s'organise à la SNCF et dans les entreprises encore régies par des régimes spéciaux de retraite, cette loi deviendra vite caduque de fait et encombrante. Reste que les enjeux sont de convaincre tous les cheminots qu'il est possible de résister à la tempête libérale. Pour cela, comme pour le service minimum, il s'agit aussi pour nous de montrer aux autres salariés que la volonté de casser notre régime spécial ne changera rien à la volonté du gouvernement de continuer à casser le régime général des retraites.

Après les lois Balladur de 1993, la loi Fillon de 2003, l'année 2008 est cruciale.

L'importance des mois à venir saute aux yeux. L'offensive médiatique et gouvernementale va s'amplifier pour caricaturer jusqu'à l'extrême les « avantages » de notre régime et la supposée participation des assurés sociaux à notre « bien-être », sur leur dos bien sûr !

A nous, à SUD-Rail notamment, de montrer que le déficit de la protection sociale en France est largement due

à 2 facteurs : les dettes non payées des entreprises et les cadeaux du gouvernement au patronat sous la forme de réductions de charges tous azimuts. Ces réductions de charges étaient sensées «favoriser l'emploi» alors qu'elles ont grossi les dividendes des actionnaires. D'un côté les salariés qui doivent payer toujours plus, de l'autre les patrons qui doivent payer toujours moins. Le scandale est là. Chacun comprend bien que le gouvernement ne peut supprimer des rentrées de cotisations sociales et ensuite crier au déficit.

Pour SUD-Rail, comme pour notre Union Syndicale Solidaires, l'exigence pour les retraites de tous les salariés est simple :

- retour aux 37,5 annuités de cotisation ;
- relèvement du minimum vieillesse: pas en-dessous du SMIC ;
- pas touche aux régimes spéciaux ;
- fin des réductions de charge pour les entreprises ;
- remboursement des dettes patronales à la Sécurité Sociale.

UN SONDAGE FALSIFIÉ

UN SONDAGE A ÉTÉ PUBLIÉ EN JUILLET SUR LE REcul DE L'ÂGE DE DÉPART EN RETRAITE. C'est une des plus indécentes manipulations depuis pas mal de temps. La question posée est « seriez-vous favorable ou pas favorable à ce qu'un salarié puisse travailler après 65 ans s'il le souhaite ? ». Rares sont ceux qui voudraient nier ce droit bien que l'on soit partagé entre d'une part le fait que des salariés qui ont de bas salaires (ceux-là en général travaillent plus dur et souhaitent partir...) puissent accumuler des annuités et d'autre part la nécessaire place à laisser aux jeunes.

Résultat de la question : 63% y sont favorables.

Titres de la presse : «Les victimes des retraites forcées se rebiffent. Selon un sondage CSA, 63% des français veulent pouvoir travailler après 65 ans». Ce n'est pas la question posée. Et de poursuivre : «le gouvernement veut aborder la question dès l'automne». Le tout sur 4 pages ! On comprend immédiatement que c'est un sondage de commande, sans valeur scientifique, une grosse opération de communication. Mais un constat supplémentaire s'impose de suite : le caporalisme de la presse, le doigt sur la couture du pantalon, prête à tout pour plaire quitte à inventer de toute pièce sur le sujet.

C'est d'autant plus flagrant qu'un autre sondage a été organisé sur toute l'Europe par la Commission Européenne (publié en février 2007), posant la vraie question : « si vous aviez à choisir une mesure pour garantir les pensions de retraite, laquelle choisiriez-vous ? ». Les réponses sont sans appel : 22% seulement sont pour reculer l'âge de la retraite. Avez-vous entendu parler de ce sondage ? Bien sûr que non. D'autant que dans ce même sondage, la solution préférée des européens est d'augmenter les cotisations sociales, ce que le gouvernement refuse pour satisfaire le Médef ...

RETRAITE à points

HEURES SUPPLÉMENTAIRES DÉTAXÉES : HYPOCRISIE ET CYNISME

«Du fric, du blé, de l'oseille, de la braise, des picaillons, du flouze ou bien du pèze, ap'lez ça comme vous voulez moi j'm'en fous, pourvu qu'en aie toujours plein les poches»

Maurice Chevalier



Selon Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi, il faut faire *«du retour de la valeur travail un des thèmes majeurs»*, les français ne travaillant pas assez.

Thème cher au patronat, diffusé à longueur de journée sur tous les médias. Pourtant, les officines qui étudient cette question sont beaucoup moins critiques sur le salarié hexagonal. Le Bureau of Labor Statistics, organisme officiel américain, publie régulièrement les chiffres de productivité pour l'ensemble de la planète. Il ressort qu'un salarié français a produit en 2005 en moyenne annuelle 71900 dollars de richesses, contre 64100 au Royaume Uni, 59100 en Allemagne, et 56300 au Japon.

Cela signifie que la productivité du travail en France est supérieure à ces pays pourtant montrés en exemple. Alors pourquoi travailler plus, si ce n'est pour accroître toujours plus cette productivité et augmenter d'autant les

profits patronaux ? D'ailleurs, les 3500 personnes les plus riches de France ont augmenté leurs revenus de 42,6 % de 1998 à 2005 (en seulement 7 ans !) tandis que les 90% de la population moins riche devaient se contenter de 4,6%, près de 10 fois moins. Pour la revue Challenge, les 500 plus grandes fortunes ont vu leur patrimoine multiplier par 3 en 10 ans. On comprend pourquoi ces gens-là voient l'ISF d'un mauvais œil ...

Heureusement, le gouvernement annonce que la loi TEPA (Travail, emploi et pouvoir d'achat) va permettre aux salariés de s'enrichir et les pauvres de trouver un emploi.

Pourtant, les mesures contenues sont la marque d'une offensive patronale jamais connue en France depuis la guerre. Les mesures en direction des pauvres, portées par Martin Hirsch, caution sociale du gouvernement, vont coûter 25 millions d'euros. Les allé-

gements d'impôts pour les plus riches vont leur rapporter 13 milliards d'euros. Pour un euro de lutte contre la pauvreté, 550 sont donnés aux plus riches : tout un programme ! Et comme il y a plus de pauvres que de riches, le rapport est encore plus défavorable !

ET LES HEURES SUPPLÉMENTAIRES DANS TOUT ÇA ?

Tout d'abord, les allègements de cotisations sociales et les baisses d'impôt qui s'y rapportent représentent une baisse du budget de l'Etat et de la protection sociale de 6 milliards d'euros. Ensuite, cette pratique permet de transférer sur le personnel existant la charge de travail supplémentaire, qu'elle soit occasionnelle ou non, sans créer d'emplois nouveaux. Quel intérêt un patron a-t-il d'embaucher alors qu'il pourra désormais payer ses salariés sans déboursier un centime de cotisations sociales ? A moins que rapidement le gouvernement ne défiscalise encore plus les nouvelles embauches par des allègements de cotisations sociales supplémentaires. Enfin, cette pratique est la porte ouverte à toutes les magouilles dans les comptes des entreprises qui ont désormais tout intérêt à déclarer des heures supplémentaires fictives à la place des primes et bonus versés, qui eux sont imposables.

Pourtant, nous avons un bel exemple de détaxe des heures supplémentaires qui existe déjà dans un secteur : la restauration. Cela a été mis en place sous le gouvernement précédent. Le bilan est très simple : les patrons gagnent grâce à cette mesure 160 euros par mois par salarié, ce qui a

creusé le « trou de la sécu » de 4 milliards d'euros.

Dernier élément : qui peut croire que ce sont les salariés qui fixent leurs horaires de travail ? Le gouvernement cherche à faire croire que les salariés « qui le veulent » pourront travailler plus, grâce à ce système d'heures supplémentaires. Il faut être ignorant ou de mauvaise foi pour donner l'illusion qu'un salarié ira voir son patron en lui demandant de travailler trois heures de plus et que celui-ci « devra » accepter. Le code du travail est explicite : le salarié est subordonné à son employeur et refuser une heure supplémentaire peut être cause de licenciement. Ce n'est pas l'inverse.

Grâce à ces allègements de charges et d'impôt, le gouvernement réussit à pousser les patrons à ne pas embaucher, à imposer encore plus d'heures supplémentaires aux salariés et en développant ainsi la flexibilité : beau programme au moment où la médecine du travail se pose des questions sur l'augmentation du stress au travail !

EST-CE LA FAUTE AUX 35 HEURES ?

Le mythe le plus largement repris et diffusé est celui d'une France paresseuse. La banque de données de l'Union Européenne, Eurostat, ne partage pas cet avis. Le temps moyen de travail pour les 15 pays de l'UE (hors élargissement) est de 36,1 heures par semaine. En France, il est de 36,4 heures (donc supérieur à la moyenne), aux Pays-Bas de 29,8, de 36,5 en Angleterre, de 34,5 en Allemagne, de 34,6 au Danemark, mais de 39 heures en Grèce et de 39,2 au Portugal. La volonté de Sarkozy est donc de nous ramener au plus près de ces deux derniers pays.

Alors quel est le véritable enjeu de ce mensonge ? Si le temps de travail est décrié en France, c'est avant tout en raison de la trop faible flexibilité aux yeux du patronat. Le temps de travail est moindre dans la plupart des autres pays de l'Union Européenne parce que la précarité et le temps partiel imposés sont la règle. Le gouvernement vise, avec la défiscalisation des heures supplémentaires à déréglementer le temps de travail et à imposer des conditions d'embauche suffisamment défavorables aux salariés pour qu'ils acceptent n'importe quel travail.



Ce n'est pas un hasard si cette question des heures supplémentaires a été réglée dès cet été. Elle prépare le contrat unique voulu par Sarkozy et le Medef en remplacement du CDI.

Cette volonté se retrouve aussi dans les projets du gouvernement de donner davantage de marge de manœuvre aux entreprises en matière de temps de travail : en permettant aux entreprises de négocier avec ses salarié(e)s en deçà des accords de branche, et quand on connaît le rapport de force dans la plupart des boîtes, c'est bien la fin des 35 heures qui se profile...

Pour SUD-Rail, cette question du droit à un emploi stable et bien rémunéré est cruciale. Travailler moins pour travailler tous, telle est notre revendication. C'est à l'opposé du travailler plus pour gagner plus qui oublie que si le travail est essentiel pour vivre, il n'est pas certain que vivre se réduise à travailler, surtout dans un environnement de travail toujours plus dégradé et stressant.

L'ARNAQUE

OU COMMENT PAYER DES IMPÔTS QUAND ON EST PAUVRE SANS ÊTRE IMPOSABLE ...

Le président de la commission des finances de l'Assemblée nationale Didier Migaud explique: "Il a bien été précisé que le supplément de salaire procuré par les heures supplémentaires serait défiscalisé. C'est vrai. Mais, en fait, c'est l'ensemble des rémunérations reçues qui seront prises en compte dans le calcul du plafond au-delà duquel on paye des impôts". En conséquence, les salariés ne payant pas d'impôt peuvent être amenés à en payer grâce à ces heures supplémentaires et perdre en plus leur prime à l'emploi !

... ET COMMENT L'ÉVITER QUAND ON EST PATRON.

Il y a une justice: les patrons eux bénéficieront vraiment de la suppression des charges sociales!

Merci à nos collègues du syndicat SUD des convoyeurs de fonds et des métiers du fiduciaire d'avoir soulevé cette arnaque.



Solidaires

ENSE

les salaires, l'empl

Information des médias et des journalistes
pour la campagne de solidarité
des enseignants et des salariés
des entreprises et des administrations
contre la dégradation des conditions de travail