

# RÉSISTANCE SOCIALE

*LA RÉPUBLIQUE SERA SOCIALE OU NE SERA PAS !*

## SOMMAIRE

**p1** : Le mot de la présidente

**p2** : Solidarité internationale

**p3 à 5** : Les limites du rail

**p6** : Communiqué de Réso

**p6** : Sauvons la statistique publique

**p7** : Retraites

**p7** : Bouclier fiscal

**P8** : Coup de gueule

## Le mot de la présidente

Ainsi donc, la droite et Sarkozy viennent de prendre un sacré revers aux élections régionales : les listes de la gauche unie (PS et alliés, Front de Gauche et Europe Ecologie) atteignent 54,3 % tandis que la droite (UMP et Nouveau Centre) ne recueille que 36,1 %.

Il ne faut pas croire (mais s'y attendre eût été une erreur) que le président de la République va pour cela arrêter la marche de son gouvernement vers toujours plus de libéralisme. Il l'a affirmé en personne : « il faut continuer les réformes » (on connaît les implications de ce mot) et « on ne touchera pas au bouclier fiscal ».

Nicolas Sarkozy se préoccupe seulement de ce qui l'intéresse : lui. Et il lui est nécessaire, dans la perspective des prochaines présidentielles de se réaffirmer comme chef de la droite. En effet, cette première déroute électorale personnelle pourrait encourager quelques ambitions qui se sont déjà fait jour. Comme celles de François Fillon, de Jean-François Copé ou, bien sûr, de Dominique de Villepin. Sarkozy le sait : la vraie droite, la finance, n'a pas de poulain définitif ; elle choisira celui qui sera à même de lui permettre de continuer sa politique au service du capitalisme et du patronat. On l'a vu : Villepin se prépare. Ceci explique que Nicolas Sarkozy essaie, par l'entrée au gouvernement de François Baroin et de Georges Tron, d'acheter les chiraquiens et de neutraliser les villepinistes. En tout cas, il gagne un peu de temps... Et la casse du système social à la française peut tranquillement continuer.



Car seul le retour d'une vraie gauche au pouvoir pourrait inverser la vapeur. Alors, qu'en est-il de la victoire électorale de la gauche unie ? Des régions à gauche, cela apparaît pour les Français comme une garantie de « bouclier social » face à la politique gouvernementale, c'est la raison du score du PS et de ses alliés ; la volonté d'autres électeurs de manifester leur refus du libéralisme sarkozien a permis le score honorable du Front de Gauche ; enfin, Europe Ecologie, dans sa diversité, s'affirme comme la troisième force électorale.

Mais on doit regarder avec attention ce nouvel « ovni » politique. Il est fort divers, et qui pourrait parier sur sa pérennité ? Qu'ont en commun Pierre Larrourou, qui triomphe dans les Hauts-de-Seine avec un discours économique et social des plus intéressants et Daniel Cohn-Bendit, le libéral-libertaire affirmé ? Quant à Cécile Duflo, elle a centré son discours sur la question sociale, ce qui n'était pas une tradition chez les Verts. A suivre donc.

Quel avenir pour le Front de Gauche, entre un Parti de Gauche, créé pour permettre à Jean-Luc Mélenchon de défendre ses couleurs aux présidentielles, un PCF qui n'a pas encore choisi sa stratégie mais où de nombreux militants et responsables sont préoccupés par la reconstruction de la gauche, et une multitude de petits partis formés pour la plupart par le rejet des partis institutionnels et acquis à une évolution de style « Die linke » capable de peser sur l'avenir de la gauche ?

Enfin, le PS a su se refaire une santé autour de Martine Aubry mais on sent bien que son unité n'est que de façade et que sa réflexion sur un véritable projet n'en est qu'à ses prémices...

Un mot sur le Front National : son score, chacun le sait, est un baromètre de la désespérance du peuple... Quant au taux d'abstention, il démontre bien qu'une partie importante des électeurs ne voit pas encore dans la gauche une véritable alternative au sarkozysme.

Dans ce paysage, on ne peut que constater que le temps « électoral » se heurte à celui de la reconstruction. Il faudra pourtant bien parler au fond si on veut restructurer un front social qui existe, comme l'a démontré la mobilisation du 23 mars.

**Marinette BACHE**



# SOLIDARITÉ INTERNATIONALE

## LE FANTÔME DU THATCHÉRISME

Par Jean-Marc SALMON, sociologue.

Si le moment de votre départ en retraite était retardé de deux ans ? Prendriez-vous votre mal en patience ? Et si leur montant était gelé, augmenteriez-vous votre épargne ? Si en sus on décrétait une amputation d'un tiers de vos treizièmes et des deux tiers de votre quatorzième mois ? Adieu les vacances ? Et si la rutilante cerise sur le gâteau de l'austérité était une augmentation de la TVA de 19% à 21% ? Adieu les restos et les concerts ? Imaginez-vous en fonctionnaire, si on ne remplaçait qu'un collègue sur cinq quand ils partiraient en retraite ? Danseriez-vous une nuit du 4 août ? Et si en contrepartie de vos privilèges, on réduisant votre salaire mensuel de plus ou moins 10%, en amputant vos primes ? Vendriez-vous votre voiture ? Si j'en crois les Athéniens qui ont le ressort de manifester, après tant d'annonces en deux mois, vous seriez perdu. Egarés dans vos comptes. A statut égal, les uns calculent qu'ils perdent un mois et demi de salaires et d'autres trois mois...

Inouï : pour la première fois depuis la deuxième guerre mondiale, dans un pays d'Europe occidentale, on ne rogne pas en douce les rémunérations par de l'inflation ou des taxes. On les coupe à la hache.

Bien entendu, tant que la droite était au pouvoir à Athènes, le ministre des finances allemand ne manquait de mots assez fort pour assurer la Grèce de la solidarité de la zone Euro et dissuader, avec succès, les spéculateurs. Un an de cela. A la veille des élections d'octobre 2009, Durao Barroso, le président de la commission, ni une, ni deux prenait, à Bruxelles, l'avion d'Athènes pour se montrer aux côtés des dirigeants de droite.

Le PASOK gagnant haut la main les élections, les yeux des responsables européens se dessillent. La Grèce serait mal gérée. Le nouveau gouvernement nettoie les statistiques que les précédents gouvernements lui ont léguées ? Punissons-le. Pour Durao Barroso, ex-mao devenu libéral, la vérité d'hier est le mensonge d'aujourd'hui. Le nouveau ministre allemand des finances n'a pas de mots assez durs : pas un sou pour les Hellènes. La spéculation internationale entend très vite le message et se rue à nouveau sur l'affaire : c'est à qui pariera au plus vite sur la banqueroute de l'Etat grec si l'on en croit les hausses des *Credit Default Swaps* et des *spreads*, les statistiques des marchés. Celles des institutions économiques

internationales racontent une autre histoire. Avec une dette de l'Etat qui tourne autour de 123% du PIB, la Grèce est au niveau de l'Italie et en bien meilleure position que le Japon... avec ses 197%. Le déficit public des Hellènes rapporté au PIB est au niveau des Britanniques et un petit 1 % plus haut que celui des Américains. L'indicateur qui compte en dernière instance, c'est l'endettement total d'un pays vis-à-vis de l'étranger : en France, il représente 190% du PIB, en Allemagne 161 % et en Grèce 163%.

Hier, Athènes, aujourd'hui, Madrid. Demain, Rome ? Après-demain, Paris ?

L'agence de notation Merkel a rehaussé, le 5 mars, le *rating* de la Grèce se félicitant de son « effort énorme et rapide ». Perché sur l'Acropole, le fantôme de Thatcher hante toute la vieille Europe. Récapitulons : le retardement de la retraite se discute à Madrid et à Paris à des niveaux comparables. L'alourdissement de deux points de la TVA dans l'Union européenne serait un secret de polichinelle si l'on a bien entendu Alain Minc, samedi 6 mars, sur France Culture. Les coupes de salaires dans le privé s'opèrent du Pirée à Amiens plus ou moins discrètement sous la menace de licenciements collectifs, Angela Merkel ne désespère pas de couper les allocations chômage malgré la censure constitutionnelle des mesures *Hartz IV*, etc.

Pour les économistes de renom, l'expansion de la zone OCDE ne retrouvera pas les niveaux antérieurs à la crise de 2008. Une nouvelle fois, comme dans les années 70, diminuer la part des salaires au profit du capital dans le partage de la valeur ajoutée permettrait de maintenir des profits élevés. Que pèse la Grèce ? Peu. Imposé à Athènes, un scénario néothatchérien deviendrait la référence. Des prix Nobel comme Joseph Stiglitz et Paul Krugman espéraient, un an de cela, que la sortie de la crise serait rapide et un triomphe de leurs idéaux néo-keynésiens. Ce n'est pas dans l'Eurozone de 2010 qu'ils trouveront matière à se réjouir. Les salariés non plus.

Article paru dans *Médiapart*, le 10 mars 2010 et publié dans *RESO* avec l'aimable autorisation de l'auteur.

## USA : la réforme de santé adoptée

Par Yves MESCOFF

Voici plus de quarante ans que des tentatives de réforme du système de santé étaient tentées par les présidents américains. On peut rendre hommage à Barack Obama d'avoir su être plus persévérant que ses prédécesseurs et d'avoir imposé avec l'aide de la Chambre des Représentants et du Sénat une réforme de la santé âprement combattue par les républicains et les assurances privées.

Cette réforme d'un secteur de la santé qui pèse 2.500 milliards de dollars va étendre la couverture maladie à environ 32 millions d'Américains qui ne bénéficiaient d'aucune assurance et elle va réglementer les pratiques des compagnies d'assurances qui refusaient de couvrir certains malades en mauvaise santé.

Les dernières modifications adoptées par le Congrès prévoient une extension des soutiens fédéraux pour rendre l'assurance plus accessible et une aide accrue de l'Etat au **programme Medicaid** pour les pauvres. Elles prévoient également un élargissement de l'assiette de l'impôt finançant le **programme Medicare** à destination des personnes âgées et elles incluent une réforme du programme des prêts aux étudiants.

# LE DOSSIER DU MOIS

## Les limites du rail ...Retour sur l'émission de France 5 (« C dans l'air » 16 février 2010)

par Rémi AUFRERE, syndicaliste cheminot

L'émission télévisée de France 5 « C dans l'air », présentée par Yves CALVI portait sur les « limites du rail » avec pour origine du débat, l'accident ferroviaire de HAL en banlieue sud-ouest de Bruxelles, le 15 février 2010 (18 morts et 162 blessés).

Cette émission a rassemblé Pascal Perri (Professeur d'économie à l'École de Commerce Negocia-Advancia à Paris), François Dumont (Directeur de la rédaction du bimensuel « La vie du Rail et des Transports »), Gérard Feldzer (Directeur du Musée de l'Air et de l'Espace) et Rémi Aufrère (Secrétaire du groupe Technique national transport commercial de la CFDT Cheminots).

De très nombreuses questions ont été posées par le journaliste Yves CALVI ainsi que par les téléspectateurs. Certaines réponses syndicales ont été forcément réduites pour cause de rapidité du débat.

### Les causes de l'accident d'Hal le 15 février 2010 (Belgique)

Une collision frontale exceptionnelle s'est produite à 8 h 30 entre deux trains de banlieue qui s'explique d'abord par l'absence du système d'assistance à la conduite et d'arrêt automatique en cas d'urgence : le « TBL 1+ », sur l'une des deux rames en cause.

Interrogé à ce sujet, le responsable de la SNCB (la « SNCF belge ») a précisé qu'il n'y a que 25 motrices sur 1100 qui en sont équipées et le responsable d'Infrabel (gestionnaire de l'infrastructure ferrée belge) indiquait qu'un quart du réseau est équipé des balises TBL.

Ce système est une variante du K.V.B. français qui évite ce type de collision par contrôle de vitesse et d'occupation de voie (par balises et système embarqué). Une information de la presse belge fait état d'une éventuelle erreur humaine de l'un des conducteurs belges qui n'aurait pas respecté un feu rouge. Les cheminots belges ont été choqués par cet empressément médiatique à désigner leur collègue comme responsable. Ils considèrent qu'il est nécessaire d'avoir connaissance des résultats de l'enquête avant de se prononcer. Ils ont décidé de se mettre en grève pour protester contre la dégradation réelle des conditions de travail et la lenteur de la modernisation du réseau et de l'équipement des rames par le système TBL. La déclaration du dirigeant d'INFRABEL (l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge) qui a indiqué que la catastrophe aurait pu être évitée si les rames avaient été toutes les deux équipées a rajouté à la colère des cheminots.

Cela tend à montrer toute la justesse des revendications syndicales à la fois sur la lenteur de la modernisation, l'indispensable investissement public et les problèmes liés aux conditions de travail.

L'accident de PECROT en 2001 avait déjà montré l'absolue nécessité de moderniser rapidement le réseau belge. D'où la colère des cheminots belges... Les syndicats belges (CGSP, ACV et SLFP) ont récemment dénoncé les tentatives de la Direction de la SNCB de réduire la durée de la formation des conducteurs de 25%.

Concernant la professionnalisation des cheminots belges (et leur technicité), elle ne peut être remise en cause. Par les « boîtes noires » qui mentionnent notamment les vitesses et heures précises, ainsi qu'une analyse des impacts et dommages, il sera possible de connaître les causes techniques de l'accident avec un délai de plusieurs semaines.

### Une collision frontale type accident d'Hal serait-elle possible en France ?

Comme il a été précisé durant le débat télévisé, le risque zéro

n'existe pas. Toutefois, la France a deux « avantages » sur nos voisins.

Tout d'abord, dans les zones ferroviaires à forte activité, le système K.V.B. a été installé à partir de la fin des années 80 (notamment après les deux accidents de 1985). Ensuite, les retours d'expériences (REX) sont analysés avec la plus grande précision, notamment en ce qui concerne les incidents et « presque accidents » pour permettre la prévention d'accidents graves comme celui de Hal. Sans doute qu'une meilleure organisation sur ce point serait très pertinente pour le réseau belge...

### Y'a-t-il un risque de détérioration du niveau de sécurité en France ?

Plusieurs éléments permettent de douter du maintien du plus haut niveau de sécurité ferroviaire en France.

L'audit sur l'état du réseau ferré national français piloté par l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (Laboratoire d'intermodalité des transports et de la planification) du 7 septembre 2005, commandité conjointement par la SNCF et RFF, fournit des indications particulièrement inquiétantes sur l'avenir.

Cet audit donne des pistes intéressantes (avec les scénarios A, B et C) sur les indispensables efforts d'investissement pour l'entretien et la modernisation du réseau. 1800 kilomètres de voies ferrées ont vu leur vitesses réduites ces dernières années suite à un manque d'entretien.

Le moyen le plus efficace, si l'on souhaite maintenir un haut niveau de sécurité sans augmenter le budget consacré à l'entretien du réseau, est une limitation supplémentaire de la vitesse sur de nombreuses voies ferrées (avec pour corollaire une réduction de l'offre de transports), voire des fermetures de gares et de lignes ferroviaires à courte ou moyenne échéance.

Sans omettre la forte probabilité d'une réduction des coûts de formation des personnels aptes à la sécurité par la segmentation/ limitation de leur tâches (réduction de la connaissance de lignes par les agents de conduite, réduction des connaissances liées à la gestion par activité de la SNCF par une spécialisation accrue, etc....).

Il n'existe pas une seule organisation syndicale de cheminots en Europe qui n'ait, parmi ses principales revendications, la sécurité et les conditions de travail, depuis plus d'un quart de siècle.

C'est une préoccupation majeure des salariés qui considèrent que leurs conditions de travail se détériorent dangereusement.

### L'arrivée de la concurrence peut-elle remettre en cause la qualité du service et la sécurité des trains et des voyageurs ?

Opérateur public historique, la SNCF possède un passé riche des retours d'expériences qui sont le produit d'accidents parfois graves. Elle applique des règles strictes dans son organisation et sa réglementation du travail.

Or, la réglementation du travail (RH 077 et directives d'application) est autant comprise comme un élément du contrat de travail des cheminots de la SNCF que comme des règles assurant la sécurité des personnels, des trains et des passagers.

(suite page 4)

(suite de la page 3)

Une formation « classique » d'agent de conduite SNCF dure environ 18 mois (connaissance de lignes incluse). Dans le cas d'un opérateur privé qui limite de facto les trajets pour sa clientèle (sans obligation de service en réseau), cette formation peut être réduite à 6-9 mois. Cela est partie intégrante des coûts et du profit potentiel. C'est la thématique de la « réduction du coût du travail » concrétisée dans le secteur ferroviaire.

Depuis 4 ans, la société E.C.R. (propriété du groupe allemand ferroviaire public D.B. et de fonds anglo-saxons), intervient comme opérateur privé en France avec près de 700 salariés. Cette entreprise privée n'hésite pas à faire travailler des conducteurs de trains sur une amplitude de travail de 18 heures et dans des conditions qui sont un véritable manquement aux obligations essentielles de la sécurité. On notera (par exemple) des cabines de conduite avec 1 à 2 centimètres d'eau sur leur sols lorsqu'il pleut et de l'eau pénétrante par les pare-brises avec des niveaux sonores allant jusqu'à 113 décibels (et des moyennes à 87-93 décibels) !

Ces éléments sont des risques réels de remise en question de la sécurité tant pour les personnels que pour les trains circulant sur le réseau ferré national. Concernant la gestion courante du réseau (circulation), tous les trains seront gérés par une entité autonome qui veillera à la sécurité.

## **La concurrence « libre et non faussée » peut-elle dynamiser le train en France et en Europe ?**

Si l'on fait le choix de la modernisation du réseau voire de son extension dans le cadre des réflexions du « Grenelle de l'Environnement », on ne voit pas l'intérêt d'investisseurs privés dans le secteur ferroviaire sur du moyen ou du long terme.

Depuis la création du mode ferroviaire en Angleterre au XIXème siècle, toutes les expériences de privatisation des réseaux ferrés dans le monde ont échoué.

Ce n'est pas un hasard mais une réalité économique et financière : la rentabilité attendue par l'actionariat classique se révèle impossible (sauf à accorder un large soutien financier public).

Je rappelle que la nationalisation des compagnies privées opérée en 1937 en France par la création de la SNCF en 1938 est avant tout motivée par une raison économique : toutes les compagnies privées étaient en faillite ou quasi-faillite.

Les seules expériences de lignes ferroviaires « rentables » sont limitées à des transports de matières premières, en Afrique par exemple. Pour autant, on ne peut les considérer comme un « réseau » car elles relèvent souvent d'une mono-activité et n'ont pas ou peu d'interaction avec les populations locales.

Le transport ferroviaire produit une richesse pour la collectivité nationale mais ne peut être rentable selon les règles d'un actionariat classique. Il est aussi fort par la capillarité de son réseau. Mais c'est aussi sa grande faiblesse car les lignes les plus modestes sont aussi les plus déficitaires. D'où la logique simpliste de les fermer ce qui réduit d'autant l'accès aux lignes très fréquentées.

C'est donc un réseau public par consistance et un service public par le principe de réalité, notamment sur l'application d'une politique volontariste d'aménagement du territoire.

En France, le « stock » du capital ferroviaire se monte à 150 milliards d'euros (depuis la construction des premières lignes au XIXème siècle) financé par les contribuables.

Sachant qu'aujourd'hui 78% du trafic est effectué sur 30% du réseau, une concurrence totalement « libre et non faussée » aurait pour conséquence rapide la fermeture de près de 50% des lignes

ferroviaires ! Car la concurrence ne peut s'intéresser qu'aux segments rentables du réseau.

En cas de contraction du réseau et, suivant des choix politiques (et idéologiques) privilégiant la rentabilité par la concurrence d'entreprises privées, deux marchés peuvent être retenus : celui des zones à forte densité de population (transport périurbain et régional) et celui de la grande vitesse (et plutôt sur longs trajets).

Les transports périurbains en grande agglomération (IdF, Lyon, Marseille, Strasbourg-Mulhouse, etc....) sur des lignes faciles à gérer (topographie, cadencement), avec un nombre d'usagers très dense vont devenir des secteurs prisés par des grandes entreprises de services (VEOLIA...). Nul doute que, sur ces segments limités, le retour sur investissement peut être intéressant.

La France est parfois montrée du doigt comme un pays qui renâcle à la concurrence dans le secteur des transports ferroviaires (fret comme voyageurs).

L'Allemagne est souvent citée en exemple. C'est une image tronquée à la fois par l'organisation administrative décentralisée germanique et la réalité de la concurrence : plus de 80% des 300 entreprises ferroviaires allemandes (voyageurs et fret) sont contrôlées par le groupe ferroviaire public D.B. !

Malgré des discours et décisions soutenant une concurrence dynamique, il n'y a pas de précipitation du secteur privé à investir dans le transport ferroviaire mais plutôt une prudence face aux enjeux financiers importants.

Dans le domaine ferroviaire, comme sur les questions de libéralisation des secteurs de l'énergie (électricité, gaz) et des services postaux, le principe européen de la « concurrence libre et non faussée » apparaît comme un dogme (et un horizon) indépassable.

## **Le réseau ferré est-il en « sur-utilisation » ?**

78% du trafic se fait sur 30 % du réseau existant.

Près de 14 000 trains circulent quotidiennement pour 1 milliard de passagers par an. On peut considérer que le réseau est en partie saturé sur les portions les plus utilisées (essentiellement l'Île-de-France et certaines grandes agglomérations).

Mettre des rails à côté des rails existants ? C'est une des solutions défendues par la SNCF. Pour continuer de répondre à l'explosion de la demande de transports, même avec l'amélioration du cadencement, il faudra construire de nouvelles voies ferrées.

A défaut d'internalisation des coûts de transports et de décisions concrètes et sérieuses favorisant le « report modal », le fret ferroviaire est en large déclin (55 millions de tonnes/kilomètres en 2001, 25 millions prévues en 2010).

La crise économique et financière a simplement accéléré le mouvement.

## **Y-t-il un avenir pour le fret ferroviaire ?**

C'est la grande contradiction entre les discours politiques et économiques et la réalité. Comme l'indique Pascal PERRI (économiste), la « défaillance industrielle » du fret ferroviaire a mis 2 millions de camions supplémentaires sur les routes. C'est vrai mais à qui la faute ? D'abord aux politiques qui n'ont pas pris les décisions qui s'imposent à l'échelle nationale et européenne.

(suite page 5)

(suite de la page 4)

Il faut à la fois légiférer et subventionner le transport de fret ferroviaire. Et soutenir un ambitieux plan de développement de l'emploi dans le secteur ferroviaire, logistique et intermodal. Intermodal car le ferroviaire n'aura pas d'avenir dans un secteur qui doit permettre la parfaite complémentarité des différents modes de transports et la logistique. Les solutions sont donc politiques, économiques, réglementaires et techniques. Certains pays comme l'Autriche et la Suisse ont favorisé par leur législation le report sur le rail de certains trafics de transit auparavant effectués par la route.

Les « opérateurs ferroviaires de proximité » sont présentés comme des nouvelles entreprises plus flexibles que la grande SNCF. Opposer ces structures à l'entreprise publique serait assurément une erreur et favoriserait l'idée que l'avenir du fret ferroviaire passe par une souplesse encouragée par une forme de « dumping social » dans l'utilisation des personnels par exemple.

L'internalisation des coûts de transports demeure une des questions les plus importantes pour favoriser le report modal de la route vers d'autres modes dont le mode ferroviaire (mais pas seulement).

## **Pourquoi R.F.F. n'entretient pas mieux le réseau ? Quid des P.P.P. (Partenariats Publics Privés)?**

R.F.F. fait avec le budget qu'il a. Ce n'est qu'un outil administratif (gestion et expertise). Son budget est alimenté par subvention d'Etat et les péages. Or, les péages ne représentent pas le coût réel de l'utilisation du réseau. Nous en sommes très éloignés. R.F.F. soustrait l'entretien du réseau à la SNCF. Il y a bien sûr un débat entre ces deux structures, R.F.F. considérant parfois que la SNCF est trop onéreuse.

Enfin, existe le risque d'un recours accru aux Partenariats Publics Privés qui est une forme hypocrite de privatisation d'une partie du réseau ferré national comme la récente décision de RFF pour le déploiement du GSM-R (réseau de téléphonie spécifique ferroviaire) par un contrat de près de 1 milliard d'euros. Même avec un contrat de portage financier correct, il est fort à parier que, devant les performances financières modestes de l'investissement, l'investisseur privé soit tenté de lier son contrat (à terme) par un contrôle accru sur l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire qu'il contribue à financer.

Ce qui reviendrait de facto à recréer une forme de monopole privé sur une partie des lignes ferroviaires. Ce retour vers le passé des années 1930, ne serait pas favorable à la modernisation du réseau ni à un haut niveau de sécurité qui passerait au rang des frais à réduire (selon le bon principe du « cost-killing »).

## **Quelles sont les mesures prises par certains conseils régionaux pour répondre au manque d'investissement public national ?**

Les conseils régionaux sont les autorités organisatrices des transports dans les régions. A ce titre, elles ont conclu des conventions avec la SNCF et la RATP (le Syndicat des Transports d'Ile de France-STIF) pour assurer le financement et le développement des transports régionaux de voyageurs.

Nous assistons à un formidable développement des demandes et de la fréquentation (avec + 40% en 5 ans en moyenne nationale!). Mais le réseau ferré français est dans un état délicat depuis plusieurs années. Le rapport de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne de 2005 en fait largement écho.

Devant le désengagement de l'Etat et la faiblesse des budgets consacré à Réseau Ferré de France (R.F.F. gestionnaire de l'infrastructure), certaines régions comme Midi-Pyrénées (et sous l'impulsion de son Président Martin MALVY) ont décidées de financer

des travaux d'entretien pour empêcher la détérioration des services de transports (ralentissement de la vitesse par exemple), voire la fermeture à terme de certaines lignes. Même si ces décisions répondent à un besoin immédiat, elles ne résoudront en rien le problème de fond qui consiste à moderniser dans les plus brefs délais le réseau sur les lignes considérées d'intérêt national et celles, dans chaque région, ayant un potentiel réel de développement.

Mais même dans ce cas, les budgets des conseils régionaux ne suffiront absolument pas face à l'ampleur de la tâche.

## **Peut-on envisager dans l'avenir d'autres technologies que le rail ? La sustentation magnétique ?**

En France, dans les années 60, a été expérimenté un prototype de train sur coussins d'air : l'aérotrain de Jean Bertin. Il était muni d'une turbine d'avion, ce qui n'était pas des plus écologiques et circulait sur une voie en béton en forme de T inversé. L'une des dernières versions comportait une turbine électrique linéaire. Le projet le plus abouti (contrat signé en 1974) sur le trajet La Défense-Paris fut remis en cause par l'Etat avec l'élection de Valéry Giscard d'Estaing en 1974.

L'aérotrain présentait le double inconvénient : une propulsion alimentée par du kérosène (et le choc pétrolier de 1974 remettait en question certains choix) et l'impossibilité de se fondre avec le réseau ferroviaire existant (incompatibilité des infrastructures). Et le rail, a proximité d'Orléans occupe la place depuis près d'un siècle et demi.

Plusieurs rames fonctionnant par coussins d'air ou propulsion électromagnétique fonctionnent commercialement aujourd'hui. On notera Shanghai et l'aéroport de Pudong distant de 30 km. En Août 2006, un train MAGLEV sur cette ligne a pris feu. Sans omettre un accident grave en Allemagne (un maglev a percuté un engin de travaux oublié sur le rail), toujours en 2006 (23 morts). Il faut noter la consommation électrique très importante de ce procédé.

Même si ces différents accidents ne doivent pas nous opposer à la recherche pour de nouvelles technologies, le rail présente encore et, pour quelques décennies, le meilleur rapport vitesse-fiabilité-sécurité. Sur de courtes distances, il est possible de reconnaître la viabilité de la sustentation magnétique mais cette technologie reste encore limitée aujourd'hui.

## **Les tarifs de la SNCF deviennent de plus en plus opaques. Qu'en est-il ?**

La SNCF a adopté le système informatique de gestion de réservation des places et de la vente des billets (Socrate) qui est issu directement du transport aérien. C'est le principe du « yield management » qui est appliqué aux trains TGV et grandes lignes : la gestion de la recette unitaire (car le transport est un produit non stockable). Le prix des billets varient en fonction du taux de remplissage des trains.

Concernant les facilités de circulations, c'est-à-dire les billets à tarifs réduits pour les cheminots et leurs ayant-droits (membres ascendant et descendant de leur famille), il faut savoir que seuls 50% des agents les utilisent régulièrement. Cela fait partie des avantages liés au contrat de travail comme dans d'autres grandes entreprises qui accordent des avantages particuliers à leurs salariés (industrie automobile, services, transports, énergies, etc...). Il s'agit d'une part infinitésimale de l'occupation des trains. Il faut indiquer que les cheminots ont de plus en plus de mal pour utiliser leurs facilités de circulation car les places autorisées sont contingentées dans un nombre qui baisse chaque année et selon le taux d'occupation des trains par les passagers commerciaux. Cela devient une restriction de ce droit particulier d'utilisation.

# COMMUNIQUÉ DE RÉSISTANCE SOCIALE

Après les élections régionales, **ce que demande le peuple : une République sociale**

Résistance Sociale se félicite que la gauche ait conquis ou reconquis 21 des 22 régions métropolitaines, plus 2 régions outre-mer (Guadeloupe, Martinique), infligeant une défaite majeure à N Sarkozy et à sa politique.

**Ces régionales ont été marquées par une abstention historique :**

	1986	1992	1998	2004	2010
Abstention 1 <sup>er</sup> Tour	<b>22,1</b>	31,4	42,3	34,3	<b>53,6</b>

Cette abstention est dans la continuité des européennes

Rappel : **abstention aux élections européennes**

Date	1979	1984	1989	Référendum Maastricht	1994	1999	2004	Référendum 29 mai 2005	2009
Abstention	39,3	43,3	51,2	<b>30,3</b>	47,3	53,2	56,9	<b>30,7</b>	<b>59,3</b>

Nous avons été parmi les rares à contester la « victoire » de N Sarkozy. Nous écrivions : « Ce sont bien les couches populaires, mécontentes de la politique de Sarkozy, qui se sont abstenues ... Il n'y a aucune victoire de N Sarkozy. ... Par l'abstention, par les votes d'opposition, les peuples ont dit NON à cette Europe libérale. ... ». Malgré ce vote, en Europe comme en France, la même politique a été poursuivie et même aggravée. En 2010, la déroute de N Sarkozy n'est plus discutée.

Une partie de la gauche a voté contre cette politique libérale. Les abstentionnistes de gauche, tout aussi mécontents de la politique menée, ont considéré que ces élections ne changeraient rien et sont restés chez eux.

N'en déplaise à M Copé, dans ce scrutin il y a aussi un refus de la réforme territoriale : le triptyque, Europe – région – communautés d'agglomération, destiné à se substituer au triptyque issu de 1789, Etat – département – commune, éloigne les institutions des citoyens.

L'électorat populaire de N Sarkozy lui a fait massivement défaut. C'est cette abstention de la droite qui a fait le résultat, en % - mais pas en voix -, du PS, du Front de gauche, d'Europe écologie.

Dans ces élections s'est exprimé le « ras le bol » des réformes de régression sociale passées, en cours ou annoncées (privatisations, retraite, hôpital, service publics, chômage, austérité...).

**Tous les scrutins, le mécontentement social, témoignent de la nécessité de « changer la vie », d'avancer vers une République Sociale.**

**Le remaniement ministériel prouve que N. Sarkozy n'a pas l'intention d'écouter le message des Français. Il se contente simplement de regrouper la droite autour de lui. Plus que jamais le combat doit continuer dans la lignée de la réussite des manifs du 23 mars.**

## ACTUALITÉ SOCIALE

**Sauvons la statistique publique !**

*Communiqué de presse du 24 mars 2010*

**Produire des données et des études de qualité, les rendre accessibles à tous, sont les missions du service public de la statistique. Non remplacement d'un départ à la retraite sur deux, coupe drastique dans le budget de fonctionnement (-25 %), délocalisation de 500 emplois à Metz : l'Insee doit actuellement faire face à un tir croisé de décisions politiques qui hypothèquent l'avenir de ses missions.**

Comme l'ensemble des autres services publics, l'Insee est frappé par la mise en œuvre de la Révision générale des politiques publiques (RGPP). Mais la règle systématique du non-remplacement d'un départ à la retraite sur deux fait payer à l'institut un lourd tribut. Alors que l'Insee a déjà subi une réduction de 14 % de ses effectifs au cours de quatre dernières années, la RGPP va en supprimer 9 % supplémentaires à l'horizon 2015.

Pour y faire face, la direction de l'Insee projetait un plan d'externalisation d'une partie importante de ses travaux, financé sur les crédits de fonctionnement. Mais l'Insee doit maintenant faire face en 2010 à une baisse inédite de... 25 % de ses crédits de fonctionnement ! Les déplacements et la formation professionnelle des agents ont d'ores et déjà été gelés. Dans l'urgence, la direction de l'Insee va mettre en place un plan de réduction des dépenses. Mais comment économiser au minimum 18 millions d'euros en 2010 sur les 74 millions dépensés en 2009 ?

Le fonctionnement de l'Insee est donc clairement menacé dès 2010. Au-delà, comment ne pas craindre que ces mesures d'urgence n'entérinent une pénurie des moyens alloués à la statistique publique ? À plus long terme, c'est donc la qualité et la crédibilité des travaux du service public de la statistique qui sont menacés.

En outre, d'ici 2013, la statistique publique va devoir délocaliser 500 postes à Metz pour compenser la fermeture des casernes mosellanes. Le coût de cette délocalisation, que le Directeur général de l'Insee et le Président du Conseil national de l'information statistique qualifient d'opération « à hauts risques », n'a jamais été rendu public et pourrait avoisiner les 200 millions d'euros. Le gouvernement a refusé de s'engager publiquement sur les moyens qui seront affectés à l'opération. Comment ne pas craindre une délocalisation financée *in fine* sur les budgets de fonctionnement de l'Insee ?

**Amputation de ses moyens, démantèlement de ses activités, la statistique publique est gravement menacée. La préserver, c'est sauvegarder le débat démocratique.**

Pour en savoir plus : [www.sauvonslastatistiquepublique.org](http://www.sauvonslastatistiquepublique.org)

Contacts presse : Comité de Défense de la Statistique Publique : 06.75.98.56.47

Intersyndicale : 01.41.17.58.91

# ACTUALITÉ SOCIALE

## RETRAITES : QUELQUES PRÉCISIONS UTILES

Il y a six grands régimes de retraites et des dizaines d'autres, qui ont chacun leur spécificité.

Des six grands régimes de base, quatre concernent les salariés : le régime général, le régime des fonctionnaires d'Etat, celui des fonctionnaires territoriaux et hospitaliers (CNRACL) et celui des agents non titulaires des collectivités publiques (IRCANTEC) et deux les non-salariés : la MSA pour l'agriculture et le RSI qui regroupe désormais les commerçants et artisans.

Les raisons de ces distinctions sont historiques et complexes, mais l'une, fondamentale, est celle-ci : les agriculteurs et les "indépendants" non salariés ne soient pas affiliés au régime général a été décidé à la Libération par leurs représentants, souvent marqués par l'individualisme, et par les fondateurs de la Sécu. On considérait à l'époque que ces "indépendants" finançaient en fait l'essentiel de leur retraite en se constituant un capital, en particulier un patrimoine professionnel qu'ils pouvaient vendre au moment où ils s'arrêtaient. Petit à petit, les cas douloureux se multipliant de ces indépendants qui tombaient dans la misère si leur boutique ou leur exploitation agricole se vendait très mal, un régime de retraite s'est progressivement développé mais est resté distinct du régime général et, évidemment, des régimes qui regroupent les fonctionnaires.

Cette distinction originelle conserve une validité aujourd'hui : en effet, le régime de retraite est conditionné par le "statut social" des personnes. Pour le régime général, qui concerne les salariés du privé, les cotisations sont assises sur le salaire et constituent ce que les syndicats appellent du salaire socialisé (ou différé) en tout cas du salaire... y compris, soit dit en passant, les cotisations dites un peu abusivement "employeurs" ou pire encore "charges sociales". Ces cotisations sont calculées en fonction du salaire brut. Ce mode de financement a pour conséquence une gestion paritaire (syndicats, patronats) des caisses d'assurance vieillesse. En revanche, les indépendants, par définition, n'ont pas d'employeurs, et ne ressortissent donc pas à la même logique : ils élisent directement leurs représentants (alors que ceux des salariés et des employeurs sont désormais désignés par leurs organisations)

Au titre de la solidarité nationale - il existe par ailleurs des transferts entre les régimes de retraite, notamment au titre de la "compensation démographique". Les agriculteurs, artisans et commerçants en bénéficient. C'est sur les cotisations du régime général, des salariés du privé donc, qu'est prélevée la plus grande partie de ces compensations. Il est donc justifié de rappeler qu'en période "normale", il est faux de dire que le régime général est déficitaire. Si la solidarité nationale, justifiée, envers les agriculteurs, commerçants et artisans était assurée autrement qu'en prélevant sur le régime général - par exemple, en y substituant une part de la CSG - il n'y aurait en effet pas de déficit du régime général en période "normale".

## LES BRAS M'EN TOMBENT

### LE BOUCLIER FISCAL SUR LA SELLETTE

*Par Aure ANDRE*

Décidément ces journalistes me feront toujours rire ! Titre du « *Parisien* » du 1<sup>er</sup> avril (non, ce n'est pas un poisson) : « ... les bénéficiaires de cette disposition n'ont pas tous de hauts revenus ».

En pages intérieures, regardons-y de plus près.

- 756 contribuables, les plus riches (patrimoine de plus de 15,5 millions d'€ et plus de 42 507 € de revenus), ont reçu, chacun et en moyenne, un chèque de près de 382 000 € ;
- 20 rentiers (patrimoine de plus de 15,5 millions d'€ et qui déclarent quasiment aucun autre revenu) ont reçu un chèque de plus de 286 000 € ; précisons que ce sont les mêmes qui utilisent le plus les « niches fiscales »...
- 25 « gros revenus » (plus de 42 507 €) cependant pas assujettis à l'ISF ont reçu 12 000 € ;
- et 8124 « pauvres » ont reçu ... mais si, mais si, 535 € ! Oui, oui : 535 € destinés à leur servir, pour plus de la moitié d'entre-eux, à payer leur impôt foncier, car ils habitent à la Réunion et ils sont propriétaires de leur logement.

Démonstration par les chiffres de la justice fiscale à la Sarkozy ...

# COUP DE GUEULE

## Ca suffit avec l'AP-HP !

Par Lucie BERTHOMMIER et Marianne JOURNIAC

L'Assistance Publique - Hôpitaux de Paris était, avec sa quarantaine de sites, le premier groupe hospitalier d'Europe et l'un des plus grands du monde. C'était en même temps un hôpital de proximité capable de prendre en compte les besoins immédiats de la population francilienne, et un hôpital de haute technologie à la pointe de la recherche mondiale.

C'est cet ensemble, sans équivalent mondial, qu'on s'applique à casser depuis presque 25 ans. Au motif qu'il faut « évoluer », on veut imposer à l'AP-HP à la fois des réductions drastiques de personnels et des fermetures de sites hospitaliers, en fait simplement pour obéir à une logique ultra libérale.

Comme si l'AP-HP n'avait pas toujours su évoluer, comme si elle n'avait pas modernisé ses services, comme si elle n'avait pas construit de nouveaux hôpitaux (Georges Pompidou et Robert Debré sont pourtant sortis de terre !), comme si elle n'avait pas renouvelé ses équipements, comme si elle ne travaillait pas, depuis longtemps, en réseau avec les différents acteurs de santé – en particulier les médecins libéraux –, comme si elle n'avait pas intégré, ou inventé, de nouvelles thérapeutiques !.

Mais là, nous sommes en train de passer à la vitesse supérieure. C'est de la survie de cette institution hospitalière qu'il s'agit. Ce sont des conditions –et même des possibilités- de soins pour les patients qui sont en cause.

Au-delà des 4 000 suppressions de postes médicaux ou non (soit 6000 emplois), de la réduction de postes de médecins, à travers des regroupements de structures fondé sur les seuls critères comptables, à travers des transferts d'activités vers le privé, on tue l'hôpital public de proximité et d'excellence qu'est l'AP-HP.

1 000 médecins ont menacé de démissionner si le plan 2010/2014 n'était pas revu. Mais ce sont les personnels soignants, administratifs et ouvriers qui, après une occupation massivement réussie du siège de l'AP-HP, ont réussi à imposer un moratoire.

Ce moratoire doit être respecté ! Il faut poser les valises ! Il faut suspendre toute réforme, le temps de relancer la concertation avec la communauté hospitalière et avec les élus pour savoir comment refaire de l'AP-HP l'hôpital de référence qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être.

**Attention : les titres de la presse suite au rapport scandaleux de la chambre régionale des comptes sur l'AP-HP, le démontrent : l'offensive gouvernementale est lancée.**

**Pour sauver l'AP-HP, il faudra rester mobilisé !**

Pour en savoir plus sur les luttes de l'AP-HP : [www.resistancesociale.fr](http://www.resistancesociale.fr), rubrique DOSSIERS – SANTE

Visitez également le site de notre ami Alain Lhostis, conseiller communiste de Paris : [www.alainlhostis.net](http://www.alainlhostis.net)

## VOUS AUSSI, REFUSEZ LA RÉSIGNATION, ADHÉREZ À RÉSISTANCE SOCIALE !!!

Le bulletin Résistance Sociale est une publication de RESO, association loi 1901

### Siège social :

121 avenue Ledru Rollin 75011 PARIS

Tel : 06 33 82 05 15

Site Internet : [www.resistancesociale.fr](http://www.resistancesociale.fr)  
Courriel : [webmaster@resistancesociale.fr](mailto:webmaster@resistancesociale.fr)

Présidente de RESO et directrice de la publication :

**Marinette BACHE**

NOM ..... PRENOM : .....

ADRESSE : .....

TEL : ..... Portable : .....

E-mail : .....

- J'adhère à RÉSO et je verse 10 euros  
 Je m'abonne au bulletin « Résistance Sociale » et je verse 5 euros  
 Je souhaite diffuser le journal autour de moi. Adressez-moi ..... exemplaires par envoi.

À retourner à : RÉSO 121 avenue Ledru Rollin 75011 PARIS

(chèque à l'ordre de Résistance Sociale)