

RÉSISTANCE SOCIALE



La République sera sociale ou ne sera pas. Jean Jaurès

SOMMAIRE

p.1et 2: L'édito / p.2 : Solidarité internationale / p.3 à 7 : Place au débat : la réforme de la SNCF, par Didier le Reste / p. 7 : Actualité sociale / p.8 : Coup de gueule

L'ÉDITO

Les grèves SNCF battent leur plein et on ne peut que saluer la détermination des cheminots, qui outre défendre leur fameux « statut », sont à la pointe du combat en faveur du service public et pas seulement celui des transports mais aussi d'une protection sociale chèrement acquise par les luttes des salariés. Les usagers comprennent majoritairement le sens de cette mobilisation. Et ils ont beaucoup de mérite au moment où tous les médias (et pas seulement ceux qui sont au service, pour ne pas dire aux ordres du gouvernement et de ceux qu'il représente) vantent la réforme.

Après la mobilisation des EPHAD, il y a eu celle des retraités. Aujourd'hui, non seulement les cheminots sont en action, mais également les fonctionnaires et les étudiants, les travailleurs de l'énergie (contre la privatisation des barrages). Des luttes se développent dans les tribunaux, les aéroports (qui sont sur la liste des privatisations), les hôpitaux, contre la fermeture de bureaux de poste... Toutes ces luttes montrent que notre peuple tient à ses services publics.

L'enjeu est donc d'unir toutes ces luttes, car Macron, au contraire, tente de monter les catégories de population les unes contre les autres. Pour cela, il a nombre d'éditorialistes à sa botte, qui ne mettent en avant que les « privilèges » des uns et les « avantages » des autres. C'est une bataille d'opinion que nous avons à mener.

A la SNCF, les syndicats ont réussi à dépasser leurs divergences pour gagner l'unité. Une unité fragile mais ô combien précieuse et il nous incombe de la protéger en passant par-dessus des différences qui peuvent agacer. C'est la condition nécessaire de la victoire.

Une victoire indispensable car si Macron gagnait ce serait de nouvelles parts du patrimoine légué par les luttes de nos anciens qui seraient vendues à l'encan à ses amis financiers : hôpitaux, transports fer et air, énergie, communication. Fini le service public pour tous, bonjour le privé à la Thatcher. Terminés les statuts, cheminots ou autres, voici la concurrence généralisée des salariés entre eux pour le plus grand profit des actionnaires. Or, ne l'oublions pas, ce sont les différents statuts publics qui protègent les usagers.

Au-delà des atteintes aux travailleurs, le gouvernement de Macron s'en prend également à la représentation démocratique. Sous le prétexte poujadiste de diminuer le nombre de parlementaires qui « coutent cher », c'est à la démocratie qu'il s'en prend. Il pouvait choisir de diminuer les avantages des députés et sénateurs (gratuité des transports, paiement des obsèques, par exemple) ; il préfère instaurer un régime bonapartiste, bafouant la représentation des territoires à l'Assemblée nationale. Il préfère asphyxier les finances des collectivités locales « en même temps » qu'il décharge sur elles des compétences auparavant dévolues à l'Etat, en particulier celles de la solidarité.

Macron a passé la surmultipliée. Il s'en prend à la communauté nationale, à la construction de la France depuis la seconde guerre mondiale. Il le fait intelligemment en s'attaquant à nos conquises sociales et démocratiques, catégorie par catégorie, afin d'empêcher les solidarités de se créer. L'enjeu immédiat est donc celui de l'unité.

Marinette BACHE

Solidarité internationale

BELGIQUE : grèves dans les services publics et à Lidl

Le **CSC Services publics** appelle tous les fonctionnaires fédéraux à se mettre en grève et à fermer les services le lundi 30 avril, annonce jeudi le syndicat chrétien dans un communiqué.

"La coupe est pleine pour les fonctionnaires fédéraux. Depuis l'été 2017, le gouvernement ne cesse de lancer des attaques contre la fonction publique fédérale: « on démantèle la nomination statutaire, on rogne sur le régime des congés, on introduit le travail intérim et on veut supprimer le crédit maladie », estime la CSC Services publics. Le **syndicat LBC-NVK**, après l'échec des négociations avec la direction sur la charge de travail notamment, a déposé mardi 10 un préavis de grève. Le risque d'une grève nationale plane sur toutes les filiales de la chaîne de supermarchés Lidl. La LBC-NVK dénonce "Un régime de terreur", alors qu'un travailleur a été licencié alors qu'il n'arrivait plus à suivre la cadence de travail.

PORTUGAL : grèves à Ryanair

Les **hôtesses de l'air et stewards** de la compagnie aérienne **low cost Ryanair** basés au **Portugal** ont mené deux jours de **grève** et en préparent un troisième mercredi 11. Le **SNPVAC** (Syndicat national du personnel de vol de l'aviation civile) représentant les PNC basés au Portugal a mené une grève jeudi puis une autre dimanche dernier, avant un troisième jour le 4 avril 2018. Le Il dénonce que « *les pourparlers avec la compagnie ont été vains puisque Ryanair refuse d'appliquer la loi portugaise, de reconnaître les droits que la constitution portugaise accorde à ses citoyens* ».

ALLEMAGNE : série de grèves dans la fonction publique et en particulier dans l'aérien

Plusieurs syndicats allemands de la fonction publique ont appelé lundi 10 à des «grèves d'avertissement» dans quatre grands aéroports et plusieurs villes et régions allemandes, pour peser sur les négociations en cours sur les salaires.

Les débrayages prévus aux aéroports de Francfort, Munich, Cologne et Brême, contraignent Lufthansa à annuler «plus de 800 vols», soit un avion sur deux, affectant environ 90.000 passagers.

Des grèves sont aussi prévues pour les transports en commun, les crèches, le ramassage des ordures et les hôpitaux de plusieurs villes et régions, dont Berlin, la Bavière et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie.

«Entre les 10 et 13 avril, des grèves massives dans toutes les régions», a annoncé le principal syndicat de la fonction publique Verdi, qui compte «augmenter la pression» avant la dernière des trois séries de négociations salariales du secteur, prévue les 15 et 16 avril.

Les principaux syndicats du secteur public (Verdi, GEW et DBB) exigent une hausse de 6% des salaires et veulent que cette augmentation se traduise par au moins 200 euros de plus par mois pour les 2,3 millions de contractuels de la fonction publique employés par l'Etat fédéral et les communes.

Ils surfent sur la récente victoire d'IG Metall, le puissant syndicat allemand de la métallurgie qui a arraché début février un accord inédit sur le droit à la semaine de 28 heures -pour une durée limitée- et une hausse des salaires de 4,3%, après avoir exigé initialement 6%.

«L'économie est en expansion et les recettes fiscales de l'Etat et des communes n'ont jamais été aussi élevées», justifie Frank Bsirske, responsable de Verdi, appelant à «partager la croissance».

Le ministère de l'Intérieur estime que «Malgré les bonnes conditions économiques, l'Etat fédéral et les communes doivent encore réduire leur endettement». Le discours est le même partout !

NORVEGE : une grève évitée de justesse

Les négociations devaient s'arrêter à minuit samedi 8 mais elles se sont finalement achevées par un accord à 15h30 dimanche 9 avril. La Norvège évite donc de justesse une grève qui aurait pu mobiliser plus de 200 000 salariés du secteur privé. Les négociations entre l'organisation d'employeurs NHO et les deux organisations de travailleurs LO et YS ont finalement convenu d'un accord pour éviter une forte mobilisation des salariés du secteur privé. Les syndicats ont donc obtenu des augmentations salariales (1 couronne /heure en plus à compter du 1er avril et 2.50 couronnes supplémentaires pour les bas salaires), une meilleure retraite complémentaire ainsi que la garantie des déplacements, de logement et d'hébergement pour les travailleurs détachés.

PLACE AU DÉBAT

Réforme de la SNCF : développement ou démantèlement ?

Par Didier LE RESTE.

Président de la Convergence Nationale Rail

Secrétaire de la Fédération CGT des cheminots (2000-2010)

Louis ARMAND, résistant, Président de la SNCF de 1955 à 1958, disait « *le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI^e siècle s'il parvient à survivre au XX^e siècle.* »



Didier LE RESTE

Que constate-t-on aujourd'hui ?

Il y a quelques années on nous enviait encore de par le monde notre chemin de fer incarné depuis 80 ans par la SNCF, pour sa ponctualité, sa sécurité, sa qualité de service, l'entreprise publique qui avec ses cheminots à statut, ses ingénieurs, a lancé pour la 1^{ère} fois au monde un Train à Grande Vitesse en service commercial le 27 septembre 1981 entre Paris et Lyon.

La SNCF, créée en 1938 après la faillite de compagnies privées, a été transformée en EPIC (100% État-100% Public) le 1^{er} janvier 1983 sous l'impulsion du Ministre communiste des transports d'alors, Charles FITERMAN, faisant adopter la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Celle-ci consacrait entre autres le droit au transport pour tous. Dans la foulée des milliers d'embauches de cheminots à statut ont été réalisées, des lignes de chemins de fer ont été réouvertes, des activités et installations ont été sauvegardées, des militants syndicaux ayant été révoqué pour activités revendicatives ont été réhabilités dans leurs droits...

Aujourd'hui la SNCF est mise en accusation sur la place publique pour une dette colossale de 53 milliards d'euros dont 47 milliards est en définitive une dette de la responsabilité de l'État qui a décidé de la création de lignes à grande vitesse sans les financer !

De plus, la SNCF de par les dysfonctionnements récurrents dont souffrent les usagers au quotidien est considérée comme peu fiable, ce qui conduit ses détracteurs à proposer les privatisations sans jamais évoquer les dégâts que celles-ci ont entraînés sur certains réseaux (ex : en Angleterre).

Cela s'ajoute au dénigrement systématique des cheminots qualifiés de privilégiés dans des termes poutjados-libéraux.

Comment en est-on arrivé là ?

Après le premier contrat de plan en 1985 entre l'État et la SNCF imposant l'équilibre des comptes par activité, la suppression de milliers d'emplois (41% en 34 ans !) dont 10 000 pour la seule année 1990, la gestion et le pilotage par activités, accentuée aujourd'hui par axes, par produits, les premières directives européennes de libéralisation, les mobilisations sociales se sont amplifiées !

Sans l'impulsion de la Fédération CGT des cheminots, les trois années qui ont précédées le formidable mouvement social de l'automne 1995 ont vu grandir des grèves et manifestations massives et unitaires.

Le conflit social de 1995 aura permis de mettre en échec la stratégie de JUPPE consistant à supprimer les régimes spéciaux de retraite et à jeter dans les poubelles le contrat de plan État-SNCF pour la période 1995-2000 qui devait amputer le réseau ferré national de 6000kms de lignes et réduire de façon drastique les effectifs de cheminots.

Donc, sous la conjonction des politiques nationales de casse des Services Publics et celles dogmatiques de l'Union européenne qui portent comme seul modèle de développement la concurrence tous azimuts, on a procédé en 1997 (loi PONS-IDRAC) à la partition de chemin de fer avec la création de RFF. La SNCF s'est transformée, s'est remodelée profondément de l'intérieur sous le coup de restructurations empilées au pas de charge, sans négociation qui ont eu pour objet de détruire progressivement l'organisation historique des chemins faite d'intégration, de mutualisation, de transversalité, d'unicité.

Cette logique où les branches, les activités, les services deviennent autonomes et s'opposent entre eux, a affaibli considérablement l'efficacité du système qui a été en plus éclaté en 3 EPIC par la réforme de 2014 !

Rappelons que cette réforme, à l'aune de ce qui se joue aujourd'hui, devait régler les dysfonctionnements du système, commencer à désendetter celui-ci et l'État devait retrouver son rôle de stratège au détriment de la technocratie !

Rien n'a été fait de tout cela, pire on a induit dans la réforme de 2014 la « règle d'or » imposant à RFF (aujourd'hui SNCF-Réseau) de maîtriser ses investissements afin de contenir la dette !

Cela n'a pas tenu longtemps puisque l'État a demandé à SNCF-Réseau d'abonder le financement du train CDG Express, devant relier sans arrêt Paris Gare de l'Est à l'aéroport de Roissy-CDG, projet dispendieux, ségrégatif et néfaste !

Ainsi SNCF-Réseau s'endette... pour rembourser la dette... imposée par l'État.

Le Conseil Général de l'Équipement et du Développement Durable (CGEDD) précise que la dette du système ferroviaire français induit chaque année le versement de 2.7 milliards d'euros de frais financiers payés aux banques et aux compagnies d'assurances !

Quand la SNCF emprunte 100 euros au titre de la dette, 41% vont au réseau et 59% aux secteurs financiers ! C'est donc bien le coût de la finance qui plombe le système ferroviaire et non le coût du statut des cheminots !

On ne pourra pas améliorer, rendre plus robuste, plus fiable le Service Public ferroviaire si on ne règle pas la question de la dette !

L'Allemagne a désendetté dans les années 90 à deux reprises son chemin de fer. Ce qui fait qu'aujourd'hui, 97% du réseau ferroviaire allemand est électrifié contre 58% en France. L'Allemagne finance à hauteur de 60% les infrastructures ferroviaires contre 40% en France. Donc l'idée centrale étant que la SNCF devait devenir une entreprise comme une autre or c'est la logique comptable, le business, la profitabilité qui prennent le pas sur l'intérêt général et les missions de Service Public.

Les usagers sont devenus des clients, les cheminots des collaborateurs, les trains des produits, les syndicats des « partenaires sociaux ».

Avec les encouragements des représentants de l'État qui siègent dans les Conseils d'administration, l'actuel Président de la SNCF a poussé le développement de la route au détriment du rail par l'intermédiaire du groupe SNCF, fort de 1 200 filiales !

Rappelons que celui-ci est le premier transporteur routier en France (CALBERSON, BOURGEY MONTREUIL...) et le 3^{ème} en Europe où le dumping social et salarial va... bon train !

Dans le débat actuel autour de la réforme MACRON, on devrait mettre plus en exergue les opérations capitalistiques à risques du Groupe SNCF à l'étranger comme l'achat pour 775 millions d'euros de l'opérateur OHL en Amérique, la gestion déficitaire des transports régionaux de Boston..

Il en est ainsi également de la filiale OUIBUS qui a perdu 40 millions d'euros en 2016 et a été recapitalisé avec de l'argent public à hauteur de 175 millions d'euros sur 3 ans. Cette filiale qui vit sous perfusion concurrence les TGV, les trains Corail et les TER !!

On pourrait mettre également sur la table le fait que la sous-traitance augmente (89 millions d'euros en 2009 pour 255 millions d'euros en 2016) et coûte 10% plus chère que si le travail était effectué par les cheminots, de par les reprises que doivent effectuer ces derniers au regard de nombreuses malfaçons laissées par les prestataires privés !

Le résistant Raymond Aubrac lors d'une rencontre avec des cheminots faisait preuve d'une grande lucidité lorsqu'il leur déclarait « si je vous comprends bien, la SNCF fut les artères et les veines du pays, mais aujourd'hui les politiques libérales sont en train de tronçonner les membres et le sang se retire ». C'est que nous avons appelé la « privatisation vampire ».

Les pratiques managériales en vigueur depuis des années à la SNCF empruntent de plus en plus aux méthodes libérales dans leurs dimensions les plus brutales, infantilisantes et culpabilisantes. Le dialogue social est indigent et n'est conçu que comme un instrument d'accompagnement des stratégies patronales. Les organisations syndicales ne sont considérées que si elles présentent sans renâcler la facture sociale aux cheminots.

Celles et ceux qui ont l'outrecuidance de s'opposer à la pensée unique, à la casse du Service Public et de l'exprimer par la grève sont sévèrement réprimés.

Les libéraux et leurs affidés veulent casser cette culture de Service Public qui solidarise, cimente, nourrit l'esprit de corps pour lequel les cheminots ont le sentiment de participer à une œuvre commune.

Malgré la dureté du contexte socio-économique, politique, médiatique, les cheminots ne lâchent rien et à l'instar des agents de la Fonction Publique et du secteur public, ils sont fiers de défendre le bien commun, l'intérêt général !

Dans la foulée du rapport « à charge » de M. Spinetta, MACRON et son gouvernement dramatisent à dessein la situation de la SNCF qui imposerait une réforme urgente et fondamentale !

Que cache cet empressement alors que lors de la COP 21, dans la loi de transition énergétique, le plan HULOT et les Assises gouvernementales de la MOBILITE on n'a jamais évoqué l'enjeu du rail public !?

Le Premier Ministre justifie cette réforme en indiquant que c'est pour entre autres respecter nos engagements européens en matière de libéralisation, donc de transposer en droit français des directives et règlements.

Certes, à part les députés de la GUE-NGL (Gauche unitaire européenne-gauche verte nordique), pratiquement tous les partis ont au Parlement européen voté pour la mise en œuvre du 4^{ème} paquet ferroviaire qui parachève un cycle de démantèlement des entreprises historiques de chemin de fer.

Cela dit, la France en tant qu'État membre de l'Union européenne a des marges de manœuvre pour s'opposer à ces politiques. De ce point de vue le règlement européen OSP (obligations de Service Public) prévoit dans son article 5 paragraphe 4 bis une série d'exceptions quant à l'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs. Il est ainsi précisé que « l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de Services Publics de transport de voyageurs par chemin de fer » donc sans passer par la mise en concurrence !!

Sur ces bases, M. SPINETTA préconise d'ailleurs d'ouvrir à la concurrence les lignes du réseau transilien qu'à l'horizon ... 2039 !

Cette question relève donc bien d'une décision éminemment politique !

En matière de consistance du transport régional de voyageurs, il est bon de rappeler que depuis la mise en œuvre en 2002 de la « régionalisation des TER » (convention d'exploitation pluriannuelle entre les Régions et la SNCF) l'offre s'est accrue de + de 20% et la fréquentation de 47%.

Le matériel roulant a été quasiment entièrement modernisé, des gares ont été rénovées, des ateliers de maintenance construits, des emplois créés et des tarifications sociales innovantes ont été proposées !

Bien sûr, si on arrête la gestion libérale interne de la SNCF et qu'on lui donne ainsi qu'aux Régions les moyens financiers du développement du transport ferroviaire régional, on peut faire encore mieux pour répondre aux besoins croissants des usagers.

Avant de brandir la concurrence comme la solution à tous les problèmes en présence, ses partisans feraient bien de faire un bilan objectif de l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises par rail intervenue en 2006 en France !

Que constate-t-on ?

Réduction par deux du volume de marchandises transportées par train.

Aujourd'hui FRET SNCF transporte moins de 10% (3% en Ile de France) de marchandises, alors qu'en 2000 il en transportait 20,6% ! 8 000 emplois de cheminots ont été supprimés, plus de 400 gares de Fret ont été fermées, ainsi que la plupart des grands triages !

C'est donc un bilan catastrophique... qui augure d'une certaine façon ce que pourrait être l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs !

Quand le Premier Ministre déclare le 26 février dans sa conférence de presse : « ce n'est pas de Paris que l'on décide de l'avenir des petites lignes », il met la poussière sous le tapis car il ne dit pas tout !

Dans son rapport remis début février à la Ministre des transports, Monsieur DURON, au titre du Conseil d'orientation des Infrastructures (COI) propose de transformer des lignes secondaires, dans les zones peu denses, en « coulées vertes » en pleine campagne ! Quelle bonne idée !!

Monsieur SPINETTA lui emboitant le pas suggère de réfléchir à la fermeture de ces lignes (9 000kms) au prétexte qu'il n'y circule que quelques trains par jour ! Vont-ils proposer de fermer des routes départementales et rurales

où ne passent que quelques voitures par jour... qui ne paient d'ailleurs pas l'utilisation et l'entretien des infrastructures routières !?

Mais où sont passées les vertus vantées hier du mode ferroviaire : économie d'énergie, peu polluant, sécurité, vitesse, fréquence, quiétude, localisation des gares... !?

Les usagers/citoyens/contribuables ont tout intérêt, malgré les contraintes qu'impose le mouvement de grève des cheminots, à s'informer et à être solidaire de ce qui se joue. L'avenir des « lignes secondaires » donc d'aménagement du territoire, de désenclavement des régions est gravement menacé !

Plusieurs de ces lignes sont reprises, pour travaux dans les contrats de plan État-régions (2015-2020), mais SNCF-Réseau indique vouloir réduire sa contribution et des Préfets ont fait savoir qu'ils n'engageraient pas les fonds prévus par l'État ! Donc celui-ci va continuer à se désengager !

Et ce n'est pas sur ces lignes que le privé s'il en a la possibilité, va se positionner !

Les Régions déjà fortement impactées par les réductions budgétaires de l'État seront conduites à faire des choix douloureux qui pourraient se traduire par la fermeture de ces lignes secondaires et les remplacer, au moins au début, par des cars de substitution.

Comme les gouvernements précédents, les représentants de l'actuel, la main sur le cœur, des trémolos dans la voix, jurent que la SNCF ne sera jamais privatisée, notamment à cause de la réforme qu'ils portent. Ils veulent nous faire prendre des vessies pour des lanternes !

A l'instar de ce qui s'est passé pour de grands groupes publics qui ont été libéralisés et privatisés, le fait du changement de statut juridique de la SNCF passant d'EPIC où l'État est propriétaire à une société anonyme à capitaux publics où l'État devient actionnaire, favorisera sans nul doute une privatisation partielle ou totale.

L'argument avancé « d'actions de l'État inaccessibles » ne résistera pas quand la SNCF sera adossée à un autre groupe-privé comme ce fut le cas avec Air-France KLM et GDF-Suez où c'est le capital privé qui est majoritaire.

Progressivement, l'opinion publique se rend compte que le statut des cheminots présenté comme étant le responsable de tous les maux que rencontrent la SNCF et les usagers, s'avère être un écran de fumée qui a vocation à cacher le fond de la réforme !

Le statut des cheminots qui a beaucoup évolué au cours de l'histoire de la SNCF, de son histoire sociale comporte droits et devoirs. Il est inhérent au service Public car il garantit l'indépendance, la neutralité des agents vis-à-vis du pouvoir économique et politique. Les cheminots ne travaillent pas pour verser des dividendes à des actionnaires mais pour permettre au pays de répondre à l'intérêt général, aux besoins sociaux du plus grand nombre en matière de transport.

L'heure est grave ! Si la réforme MACRON est mise en œuvre, il en sera à terme fini de la SNCF et MACRON et son gouvernement pousseront les feux d'autres réformes visant à casser les protections et garanties, à précariser le monde du travail, à ubériser la société !

Au regard de ce qui se joue, il n'y a pas d'autres solutions que de contribuer à l'élargissement du rapport de force, sans instrumentalisation du mouvement social mais simplement en travaillant les convergences d'intérêts, les convergences des luttes.

La lutte des cheminots porte un enjeu de Société et non la défense de revendications corporatistes !

Le Gouvernement et le Patronat n'ont d'autres choix que d'ouvrir de véritables négociations en lieu et place d'une stratégie de pourrissement du conflit rythmée par des coups tordus de la direction SNCF et par des pseudo-concertations baptisées à juste titre par les syndicats de « farce » de « mascarade » !

L'unité syndicale qui va être un élément déterminant pour la suite des événements a permis que soit élaboré une plate-forme revendicative de 8 points et la Fédération CGT des cheminots a remis dernièrement au Premier Ministre un document étayé de contre-propositions intitulé « Ensemble pour le Fer ».

C'est sur ces bases-là, complétées par les propositions que portent les partis politiques progressistes que peuvent et doivent s'engager les négociations permettant de sortir par le haut du confit social et d'assurer un bel avenir pour le Service Public ferroviaire et ses serviteurs que sont les cheminotes et les cheminots.

ACTUALITE SOCIALE

Nous publions ci-dessous le communiqué commun des organisations syndicales (rejointes depuis par l'UNSA) appelant à l'action le 22 mai que nous soutenons bien sûr.

Le CA de Résol.

Processus d'actions et nouvelle grève le 22 mai prochain pour donner un avenir à la Fonction publique

Réunies le 10 avril 2018, les organisations syndicales CFE/CGC – CFTC – CGT – FAFP – FO – FSU – SOLIDAIRES réaffirment qu'elles ne partagent ni l'orientation, ni la méthode, ni le calendrier proposés par le gouvernement dans son document d'orientation intitulé « Refonder le contrat social avec les agents publics. » Les organisations ne partagent pas davantage les objectifs poursuivis par le gouvernement consistant à réduire le périmètre de l'action publique avec la perspective d'abandon voire de privatisation de missions publiques.

Porteuses de propositions et de revendications, elles demandent l'ouverture de discussions sur d'autres bases. Elles exigent un dialogue social respectueux des représentants des personnels.

Le Statut général des fonctionnaires, leurs statuts particuliers et leurs régimes de retraite doivent non seulement être préservés mais aussi développés.

Enfin, les organisations syndicales exigent que des dispositions soient prises pour faire respecter l'égalité professionnelle et gagner de nouveaux droits.

Le développement des missions de service public au service de l'intérêt général nécessite la création d'emplois statutaires dans les services qui en ont besoin et un nouveau plan de titularisation. Pour cela, elles décident d'organiser des rassemblements lors de la prochaine réunion traitant de cette question avec l'Administration.

Les organisations rejettent le projet de suppression de 120 000 emplois et le recours accru au contrat qui dégraderont les conditions de travail des agent-es. Elles considèrent que le développement de la contractualisation constitue une attaque contre le statut de même que la possible rémunération « au mérite » assise sur des critères antinomiques de ceux du service public.

Après avoir obtenu un rendez-vous salarial au mois de juin, les organisations exigent que le gouvernement en donne maintenant le contenu qui doit permettre une réelle amélioration du pouvoir d'achat pour toutes et tous les agent-es. Elles demandent pour cela des mesures générales : fin du gel de la valeur du point d'indice et sa revalorisation, rattrapage des pertes subies, abrogation de la journée de carence, respect des engagements en matière d'évolution de carrière, amélioration des déroulements de carrière.

Les organisations sont attachées à une Fonction publique rendant des services de qualité à toutes et tous les usager-es sur l'ensemble du territoire, aux valeurs et principes d'égalité, de solidarité et de justice sociale, à la nécessité aussi de conforter les agent-es dans leurs rôles et dans leurs missions. Elles appellent les agent-es à une nouvelle journée de grève et de manifestations dans l'ensemble de la Fonction publique le 22 mai prochain. Dès aujourd'hui, les organisations soutiennent toutes les mobilisations propres à la Fonction publique et au service public. A tout instant, elles affirment qu'elles prendront les dispositions nécessaires pour défendre le modèle social public. Elles appellent à la tenue immédiate d'assemblées générales et d'Heures Mensuelles d'Information (HMI) pour alimenter le débat entre les agent-es et inscrire les mobilisations et la grève dans la continuité.

Les organisations appellent à développer partout des initiatives et actions pour rassembler sur la nécessité de préserver la Fonction publique : meetings, rassemblements, conférences de presse, forums, pétition, adresse aux usager-es... Elles prévoient d'ores et déjà un temps fort de mobilisation lors du rendez-vous salarial prévu à la mi-juin.

Elles organisent une conférence de presse le 17 avril 2018.

Les organisations décident de se revoir, avec toutes les organisations qui le souhaiteront, le 3 mai prochain.

Le 10 avril 2018

COUP DE GUEULE

Le libéralisme, comme la connerie, n'ont aucune limite

par Charles LABATIE

J'aurais pu écrire en titre « l'occasion crée le larron ». C'eût été aborder les interventions d'Emmanuel Macron sous un autre angle : toute occasion est pour lui bonne à prendre pour parer le libéralisme de toutes les vertus et le présenter comme une grande œuvre messianique de charité, dont il serait le prophète.

Cette fois, il est allé jusqu'à profiter des morts de la route pour s'exercer à ce jeu. Sa grande idée : baisser la vitesse pour diminuer le nombre de morts... et que les PV dressés aillent aux hôpitaux pour financer les accidentés de la route.

Je croyais moi, bêtement, que les accidentés de la route étaient soignés dans les hôpitaux et qu'eux-mêmes étaient financés par nos cotisations sociales,... donc il faut m'expliquer, parce que si le nombre d'accidentés diminue alors que le nombre actuel est déjà soigné... on finance quoi ? C'est une vaste fumisterie... Pourquoi notre monsieur je-sais-tout du libéralisme dit-il cette imbécillité ?

Son rêve est celui de tout libéral, celui de Kessler : « Il s'agit de défaire méthodiquement le programme du CNR" ... à commencer par la Sécu ! La confier aux assurances privées et laisser un filet minimum pour les plus précaires, comme l'expose régulièrement sans sourcilier la « grande humaniste » Christine Lagarde à la tête de son grand club caritatif pour le bien être de l'Humanité, le FMI.

Le terrain est prêt : la transformation des mutuelles en assurances privées a eu lieu, le vocable de mutuelle utilisé indistinctement pour des mutuelles authentiques et des loups de la finance est passé dans le vocabulaire courant. La

multiplication des exonérations de cotisations semble pour beaucoup une aide logique au développement économique et nul ne semble se soucier de leur non compensation par l'État,... La stratégie adoptée pour en finir avec la Sécu est connue : rendre le financement de moins en moins dépendant des cotisations sociales et de plus en plus de la CSG basée marginalement sur d'autres revenus que ceux du travail, aller vers une fiscalisation de la sécu et donc à terme poser la question de la gestion paritaire pour la confier au Parlement (certains élus sincèrement de gauche se laissent prendre déjà à cette ritournelle), Parlement devenu la chambre d'enregistrement de l'exécutif qui pourra faire ce que bon lui semble (c'était déjà le projet en 1995 de Juppé). Par exemple, reporter une part des soins sur des assurances complémentaires payées obligatoirement par l'employeur... Pardon. Cà, c'est déjà fait depuis l'ANI, mis en place par un certain E. Macron, ministre de François Hollande. Impatient celui-là.

Donc, le nœud gordien, c'est le financement qui légitime le paritarisme, principale explication de la survie de la Sécu malgré des attaques constantes depuis sa création. Donc, premier intérêt de Macron, profiter de la polémique pour financer avec les PV la Sécu, tout au moins discréditer un peu plus l'idée que la Sécu appartient aux salariés qui la payent et financent pour l'essentiel ce système.

Mais attention, il profite de cette opportunité pour y ajouter un deuxième étage : l'argent n'ira pas dans un pot commun. Non. Uniquement aux accidentés de la route. Bon, je ne sais pas comment il fera, lui non plus je pense, c'est également une connerie mais son but, c'est de faire passer

le libéralisme. Ce qui compte, c'est d'amplifier l'idée qui commence à germer et à se propager : les fumeurs n'ont qu'à payer sur leur paquet une assurance sur le cancer de la gorge et des poumons, les automobilistes, une assurance via les PV pour financer les soins liés aux accidents de la route, et les consommateurs d'alcool financeront les soins de l'alcoolisme, etc... Bref, il rajoute une division d'usage, comportementale, à la division sociale bien connue « on est toujours le planqué de quelqu'un » (Fonctionnaire>cheminots>CDI>CDD>emplois précaires>chômeurs>RSA, ces deux derniers étant eux-mêmes des « profiteurs » du système contrairement aux fonctionnaires, cheminots, cdi, etc.). Bref, toutes les divisions sont bonnes à prendre, sauf celles entre le capital et le travail, of course.

La destruction de l'universalisme des valeurs, des principes, des soins, des aides sociales, des normes de l'OIT et la fin des conventions collectives - qui a déjà commencé avec l'ANI via le referendum d'entreprise - c'est cela le programme des libéraux !

Nous sommes à une période charnière, le basculement d'une société qui promouvait la solidarité, l'égalité, la parole donnée en une société du chacun pour soi et de la débrouille. Il est en train de s'opérer sous nos yeux. Il est grand temps de mettre de côté nos querelles de chapelles et d'égos, de renoncer aux tentations hégémoniques et de leadership : le temps de la convergence doit s'ouvrir. Il nous appartient à toutes et tous de le réclamer dans nos organisations respectives, il en va de la survie de la République, de la survie des promesses de liberté, d'égalité et de fraternité qu'elle porte... qu'attendons-nous ?

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

Courriel : webmaster@resistancesociale.fr

Présidente de RESO et directrice de la publication :

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.