

## ENSEMBLE, PRIVÉ ET PUBLIC SOLIDAIRES POUR NOS RETRAITES !

**L**es manifestations unitaires du 1<sup>er</sup> février en défense des retraites s'annoncent très massives.

Raffarin et Fillon tentent de nous endormir, mais nous savons tous qu'ils préparent des sales coups. Tous ces gens-là n'ont que le mot d'égalité à la bouche, mais leur ami Juppé, le chef de l'UMP, vient de prendre sa confortable retraite d'inspecteur de finances à 57 ans ! Il faut travailler plus longtemps, disent-ils ! Quelle hypocrisie !

C'est comme pour le salaire des ministres cet été ! On prêche la rigueur pour les smicards, mais pas pour les privilégiés du système.

### Privé et public : tous pour un, un pour tous !

Seule l'unité et la solidarité dans l'action peuvent empêcher les dégradations annoncées.

Rappelons-nous il y a un an, au début de 2001, le Medef décidait de ne plus cotiser pour assurer la retraite à 60 ans. Eh bien, il a été battu par les centaines de milliers de manifestants du 25 janvier 2001. Ce jour-là, il n'y avait pas de division public-privé : nous étions tous solidaires pour le droit au départ à 60 ans maximum à taux plein.

Rappelons-nous en décembre 1995, Juppé avait voulu briser les retraites du public, des cheminots, d'EDF-GDF, de la RATP. Il a récolté deux millions de manifestants soutenus par 75 % des salariés du privé dans les sondages.

Voilà ce qui doit se reproduire : un

immense élan de solidarité, de mobilisation de toute la population, pour l'avenir des retraites.

### Egalité, justice, bien sûr ! Vers le haut !

Deux arguments sont matraqués par les partisans de retraites privées :

- la société ne pourra pas payer les retraites parce qu'il y aura trop de retraités en 2040

- l'effort immédiat doit être l'alignement du public sur le privé, au nom de l'équité.

Qui veut tuer son chien l'accuse de la rage !

Le Medef, les gestionnaires de fonds de pension n'ont qu'un seul but : payer moins de cotisations, refuser un financement collectif et solidaire, appauvrir les futurs retraités, pour inciter tout le monde, et surtout ceux qui gagnent le plus, à s'acheter des retraites sur les marchés boursiers. Les milliards d'euros qu'ils annoncent comme des déficits publics, ils veulent les empocher comme des bénéfices privés : c'est un véritable détournement de fonds qu'ils préparent !

Une société riche comme la nôtre doit pouvoir planifier les dépenses nécessaires face à l'allongement positif de la durée de vie. La part des salaires dans la richesse annuelle a diminué de 10 % en 15 ans, par des politiques restrictives depuis 1983. Il est donc possible de décider l'inverse : augmenter de 12 % (en 2003) à 19 % (d'ici 2040) la part des retraites, donc de

salaires et de cotisations sociales, dans les richesses produites.

Dans cet effort de partage des richesses, le rétablissement des 37,5 annuités pour tous, privé et public, ne coûterait que 0,3 % du total selon les estimations officielles !

Il y a d'autres inégalités à combattre : l'espérance de vie n'est pas la même quand on travaille sur un chantier ou dans des bureaux. Les retraites des femmes sont presque la moitié de celles des hommes (carrières est interrompues, temps partiel). Voilà les problèmes à résoudre, en particulier en permettant le départ à 55 ans pour travaux pénibles et les mêmes droits garantis pour tous, y compris pour les jeunes.

### Il faudra une grande grève !

Nous serons des centaines de milliers le 1<sup>er</sup> février, mais cela ne suffira pas.

Ce gouvernement n'écouterà que le langage du rapport de force. Il compte sur la complicité des directions des grandes confédérations syndicales pour rechercher un consensus. Mais comme la majorité des salariés EDF-GDF, il nous faudra être vigilants pour déjouer ces plans.

**Préparons une grande grève interprofessionnelle, privé et public, pour une retraite garantie au plus tard à 60 ans, après 37,5 annuités de cotisations maximum, avec une pension au minimum à 75 % du meilleur salaire (et pas en dessous du SMIC !).**

**Pas touche aux retraites des cheminot(e)s : retraite à 50 et 55 ans  
TOUTES ET TOUS DANS LA RUE LE 1<sup>er</sup> FEVRIER !**

# Parlement européen ferroviaire qui accélère



Roseline Vachetta, députée européenne, porte-parole de la LCR.

**E**n 1998, la liste commune de la Ligue communiste révolutionnaire et de Lutte Ouvrière a permis l'élection de 5 députés révolutionnaires au parlement européen.

Nous avons interviewé Roseline Vachetta, députée européenne de la Ligue communiste révolutionnaire et membre de la « commission transport » du parlement européen: le mardi 15 janvier 2003, la majorité des députés européens ont voté à Strasbourg un « deuxième paquet ferroviaire ».

Nous revenons avec Roseline Vachetta sur ce vote :

**Le parlement européen vient de voter un «deuxième paquet ferroviaire ». De quoi s'agit-il ?**

Le deuxième paquet fait suite à un premier paquet datant de 2001. Celui-ci prévoit l'ouverture à la concurrence du trafic fret pour mars 2003 sur 80 % du réseau européen de fret, ainsi que l'ouverture totale de ce secteur à la concurrence pour 2008. Avec Alain Krivine, nous avons, bien sûr voté contre ce premier paquet.

Le deuxième paquet qui vient d'être adopté et contre lequel nous avons aussi voté, est tout aussi mauvais. Il fait la part belle aux libéraux les

plus extrêmes : la Commission européenne proposait un deuxième paquet afin d'accélérer l'ouverture à la concurrence du trafic fret international et national pour 2006, c'est à dire plus tôt que ce qu'ils avaient prévu. Mais, dans leur vote du 14 janvier, la majorité des députés européens a été encore plus loin. Ils ont effectivement voté pour l'ouverture, dès le 1er janvier 2006 du transport national et international de marchandises comme ça leur était demandé, mais en plus, ils ont voté pour la libéralisation des services internationaux de transports voyageurs pour 2006, ainsi que des services de transport de voyageurs nationaux pour 2008. Même la Commission européenne ne le demandait pas.

**Comment la commission européenne et la majorité des députés européens justifient ils la libéralisation ?**

L'argument employé est que la libéralisation est une nécessité face à la perte importante de parts du marché du fret par rapport à la route. En Europe, la part du transport des marchandises fret est passée de 21 à 8 % en moins de 30 ans. Selon un des rapporteurs : « *l'ouverture stimulera l'entrée de nouvelles petites et moyennes entreprises sur le marché des services de fret ferroviaire, aura des effets positifs sur la concurrence, l'innovation et la revitalisation du secteur ferroviaire* ». Cette argumentation ne tient pas, même la SNCF reconnaît qu'il n'y aura que 2 ou 3 grands groupes de transports qui se partageront le marché. L'objectif réel de la libéralisation ferroviaire est de confier les

marchés juteux à quelques grands groupes privés.

**L'exemple de la privatisation du rail en Angleterre montre pourtant que ce n'est pas bon, ni pour la sécurité des voyageurs, ni pour les travailleurs.**

Oui, même s'ils disent qu'ils ont tenu compte de l'échec anglais. La commissaire européenne aux transports et à l'énergie ; Loyola de Palacio, est intervenue dans l'hémicycle pour dire qu'ils avaient donné le feu vert à la « re-nationalisation » du chemin de fer britannique, face à la faillite de Rail Track, l'entreprise qui gère l'infrastructure. En réalité devant le fiasco de Railtrack, c'est la collectivité qui paye les dettes mais c'est toujours le règne de la concurrence qui s'applique. C'est toujours la vieille recette libérale : on socialise les pertes et on privatise les profits !

**En fait, ils veulent toujours privatiser mais en utilisant une autre méthode ?**

En effet, Loyola de Palacio nous a expliqué qu'ils étaient pour que les voies restent dans le domaine public, parce que c'était un investissement trop lourd pour les entreprises et pas assez rentable. Mais tout le reste est privatisable. C'est ce qui se passe avec la SNCF, qui n'est désormais qu'une « entreprise ferroviaire » comme une autre qui doit payer un droit de passage sur les voies de RFF. En 2003 ces péages atteindront 23 % du chiffre d'affaire de Grande Ligne (30 % pour le TGV !). Ce sont donc les usagers et les cheminots qui payent la dette et le développement du ferroviaire.

# Le deuxième paquet libéralisation du rail

**On a l'impression que c'est le modèle routier qui s'impose au rail ?**

Tout à fait ! C'est le modèle de la route qu'on tente d'appliquer aux chemins de fer. Des entreprises privées de transport ferroviaire en concurrence entre elles, avec leur propre personnel, emprunteront le réseau ferré comme elles utilisent aujourd'hui les routes. Pour rendre compétitif le train par rapport à la route, il faudra « faire des économies » : le personnel sera moins payé, mis en concurrence, flexibilisé, on rognera sur les dépenses qui coûtent cher comme la sécurité. La maintenance des matériels sera donnée aux plus offrants. La gestion des gares pourra être privatisée comme cela se fait déjà dans certains pays.

De leur point de vue, cela nécessite, de casser le statut des cheminots et notamment les retraites. C'est une des raisons qui explique pourquoi le gouvernement est aussi pressé sur ce sujet ! Pour ce qui est des emplois, le rapporteur Jarzembowski est très clair : « l'ouverture des marchés du fret ferroviaire conduira à une concurrence accrue, ce qui est susceptible d'entraîner une réduction du nombre d'emplois » ! La SNCF n'a pas perdu de temps, puisque le jour même du vote, elle a annoncé la suppression de plus

de 2 000 emplois. Ce n'est pas anodin. Pour ce qui est de la sécurité, c'est très clair également. Le rapporteur explique : « *trop souvent, l'argument de la sécurité est utilisé pour protéger le marché intérieur et en exclure de nouveaux arrivants* ». Selon lui, la sécurité va contre la libéralisation. Eh bien oui, marché et sécurité sont incompatibles, et demain ce sont eux qui seront complices des catastrophes ferroviaires !

**Comment peut-on faire pour s'opposer à ce deuxième paquet ?**

La commission européenne a feint de s'étonner que les députés aient été plus loin que ce qu'elle préconise. Même le gouvernement Raffarin se dit hostile à la libération du trafic voyageurs. Il se pose en « défenseur de la SNCF face à Bruxelles ». On connaît la chanson, le gouvernement précède aussi nous la jouait. Ils se moquent de nous !

En fait, pour la Commission, le Parlement européen a été un peu trop vite, mais ils suivent la même route. Aujourd'hui, la Commission européenne sort légitimée du vote de ce deuxième paquet ferroviaire pour préparer les prochaines libéralisations.

Ils sont déterminés à libéraliser et il

faut donc se préparer à un affrontement sur cette question. La date du 15 mars prochain avec la libéralisation du fret européen est bien sûr fortement symbolique, la LCR soutiendra toutes les initiatives des cheminots qui s'opposeront à cette libéralisation.

*Il faut montrer qu'une autre politique des transports est possible*

Il nous faut définir le service public que nous voulons. Nous sommes résolument pour un vrai service public ferroviaire européen, basé sur la coopération entre les réseaux, une harmonisation vers le haut des statuts, des normes de sécurité, des salaires et des conditions de travail. Le tout, contrôlé par les populations et les salariés. Bref, à l'opposé de ce deuxième paquet ferroviaire.

*Seule la mobilisation de tous, cheminots et usagers, permettra d'arrêter ces mauvais coups et d'imposer le service public ferroviaire européen dont nous avons besoin. La LCR prendra bien sûr sa part dans de telles mobilisations.*

Entretien réalisé le 18 janvier 2003

Les députés de droite UMP et UDF ont voté le deuxième paquet ferroviaire dans son intégralité. Ils se sont fait soi-disant « tapé sur les doigts » par Raffarin, parce que celui-ci juge que ce rapport va trop loin dans la libéralisation du trafic voyageurs.

Pour les socialistes aussi, ce texte allait « trop loin » dans l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs, mais ils sont en accord avec la libéralisation du trafic marchandises. Savary, député PS a même affirmé : « on ne peut pas avoir une SNCF qui part à la conquête de l'Europe et qui maintient une chape de plomb chez elle ». Les cheminots apprécieront de voir la défense du service public comparée à une chape de plomb ! Les autres députés socialistes européens ont voté pour le rapport Jarzembowski.

UMP et PS voudraient nous faire croire qu'ils vont défendre le trafic voyageurs face à la libéralisation. Mais en acceptant la libéralisation du fret, ils ont mis le doigt dans un engrenage dont la logique veut aussi la libéralisation du trafic voyageurs. Ils le savent bien : tout cela s'inscrit bien dans la continuité de leurs politiques libérales.



# Quand la SNCF surf sur la vague sécuritaire du flic Sarkozy

**L**a fraude coûterait 200 millions d'euros par an à la SNCF. Si on écoute bien Gallois, les fraudeurs seraient responsables du déficit en 2002. En 2001 c'était les grévistes ! A chaque année ses boucs émissaires ! La SNCF a d'ailleurs entamé une grande campagne publicitaire expliquant ce qu'elle pourrait faire avec l'argent de la fraude. A quand une campagne dénonçant les 2 milliards d'euros que payera la SNCF à RFF en 2003 pour avoir le droit de faire circuler les trains ? Car c'est là qu'est le vrai scandale de la dette du ferroviaire, payée par les cheminsots et les usagers ! C'est quand même autre chose que la fraude !

C'est après les attentats du 11 septembre 2001 qu'a été votée une loi qui, au nom de la lutte contre le terrorisme, permet, entre autre, de punir de prison les fraudeurs récidivistes. C'est sur demande de la direction de la SNCF, et après acceptation par Gayssot, qu'a été voté cet amendement de criminalisation de la fraude.

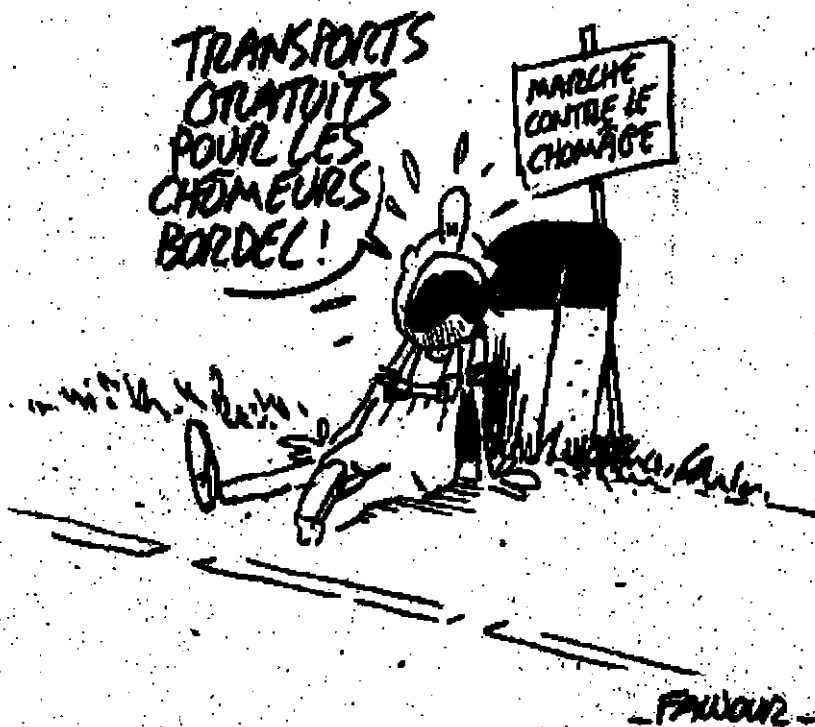
Aujourd'hui, des fraudeurs ont été condamnés à de la prison ferme et la SNCF s'en félicite. La LCR condamne cette criminalisation des fraudeurs. La fraude est avant tout une fraude économique qui touche surtout les jeunes, les chômeurs et les salariés précaires. C'est parce que le train est trop cher qu'il y a de la fraude. La SNCF met en avant l'existence d'une « fraude en col blanc » pour justifier sa politique répressive. Ce ne sont pour-

tant pas ces derniers que l'on retrouve devant les tribunaux, mais les plus démunis.

**Gratuité du train pour les chômeurs et les précaires, baisse générale des tarifs voyageurs!**

La seule solution réside dans une baisse généralisée du prix du train. Les gouvernements successifs n'ont rien fait pour favoriser réellement les transports en commun. Devant l'aggravation de la pollution et l'engorgement des routes, des mesures radicales s'imposent. Bien évidemment on ne peut faire confiance aux « forces du marché » pour satisfaire les besoins des usagers. La LCR propose la gratuité des transports pour

les chômeurs et les précaires. C'est d'ailleurs le combat que mènent nos élus dans les conseils régionaux. Nous proposons également une baisse généralisée des tarifs pour tous les voyageurs. En effet, si l'on veut diminuer la place de la voiture, il faut que les déplacements en train coûtent moins cher que ceux effectués en voiture. Le financement de telles mesures pourrait se faire en taxant davantage les entreprises, notamment celles du secteur des transports. L'Etat doit également se réengager dans le financement du service public de transports. Le problème n'est donc pas économique mais bien politique, entre les profits de quelques uns et le bien être de tous, il faut choisir.



Imprimerie Rotographie

## Manifestation nationale contre la guerre à Paris le 15 février

Pour recevoir le Rail rouge, adressez vos commandes et vos coordonnées à :  
LCR Branche cheminots, 2, rue Richard Lenoir, 93100 Montreuil.