

REGARDS

FRANCE

« Agir plutôt que subir »

David Angel

Entre la grève des cheminots qui vient de se terminer et celle des intermittents du spectacle qui débute, l'été s'annonce chaud en France.

« S'il y avait une coupe du monde des grèves, la France serait championne depuis longtemps ! » Il est vendredi matin et à la gare de Metz, au quai 9, un trentenaire s'excite. « J'en ai marre ! Nous sommes pris en otage par les grévistes ! » Depuis près de deux semaines, une partie des cheminots sont en grève. Sur la ligne Nancy-Metz-Luxembourg, environ 50 pour cent des trains sont supprimés. Ceux qui circulent sont surchargés. « On se croirait en Inde », observe un voyageur, « il ne manquerait plus qu'il y ait des gens sur le toit du train. » La grève, dirigée contre la réforme du système ferroviaire adoptée le mardi 24 juin par l'Assemblée nationale, est soutenue par la CGT-Cheminots et Sud-Rail. « Ces syndicalistes n'ont juste pas l'habitude de bosser », s'exclame une femme qui attend le train pour le Luxembourg, « mais nous, on est bien obligés d'aller travailler ! »

Renégociation des accords internes

La réforme prévoit de regrouper dans une holding publique la SNCF, chargée de l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, et Réseau ferré de France (RFF), société en charge du réseau. Au début des années 1990, une directive européenne visant à permettre une ouverture des réseaux ferroviaires européens à la concurrence avait poussé le gouvernement Juppé d'alors à séparer gestion de l'infrastructure et exploitation. Transposée en droit français en 1995 et réellement appliquée en 1997, la directive aboutissait à la création d'un établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) propriétaire du réseau, RFF. La SNCF conservait la mission d'exploiter les services de transport.

Si, dans un premier temps, cette réforme avait permis à la SNCF de redresser sa situation économique et de faire diminuer son endettement, aujourd'hui la dette du secteur ferroviaire s'élève à 44 milliards d'euros. La réforme de 2014 est en partie due à cela, ainsi qu'à la volonté d'ouvrir complètement à la concurrence le secteur. Le nouveau modèle repose sur une organisation complexe avec trois établissements, « SNCF Mobilité », « SNCF Réseau » et un établissement « de tête » pilotant les deux autres. En plus, la réforme ferroviaire prévoit une convention collective de branche des travailleurs du rail. Sauf que, pour cela, une renégociation des accords internes à la SNCF sur les 35 heures ainsi que sur le travail de nuit et de weekend devient nécessaire. Renégociation fortement critiquée par les grévistes, puisque « ce ne sera évidemment pas dans le sens d'une meilleure prise en compte de la qualité de vie au travail des cheminots ».

Pour Sud-Rail, « la réforme proposée du gouvernement et de la direction n'apporte aucune réponse sérieuse aux demandes des usagers, des cheminot-es et de leurs organisations syndicales. Elle ne règle en rien les questions du fonctionnement et de la dette ». Les grévistes avancent que la scission de la SNCF en trois établissements pourrait ouvrir la voie à une suppression de l'organisme « de tête », puis à une privatisation de la partie « SNCF Mobilité » aisément rentable et un maintien de « SNCF Réseau », structurellement déficitaire, dans le giron national.

Selon un sondage publié par le journal « Le Parisien », 76 pour cent des Français condamneraient le mouvement de grève des cheminots. Seul un sur trois comprendrait les raisons de la grève. La colère des usagers est renforcée par le fait que la grève a lieu au moment des examens finaux du bac. Bien qu'un service spécial « Assistance exams » ait été mis en place par la SNCF, la grève et les retards qui y sont liés sont perçus par de nombreux étudiants comme une pression supplémentaire à celle des



PHOTO : PHILIPPE LEROYER



Une menace de grève des intermittents du spectacle plane au dessus des grands festivals d'été.

examens. La grève des cheminots a pris fin le weekend dernier.

Après les cheminots, les intermittents

Changement de décor : à Nancy, le lundi 23 juin. Le forum « Economic ideas », organisé par les chambres de commerce de la Grande Région, se tient place Stanislas. Pierre Gattaz, patron du Medef, est un des illustres invités de ce « mini-Davos ». Ils sont accueillis par une bonne vingtaine de militants du Collectif des intermittents précaires et chômeurs de Lorraine qui font un bruit assourdissant, casseroles, cuillères et klaxons à la main. « Austérité, chômage, précarité - Agir plutôt que subir » peut-on lire sur une banderole, « Stop aux patrons rapaces qui détruisent nos droits » sur une autre.

Le terme « intermittent » désigne un régime spécifique qui existe depuis 1936 et qui s'applique aux artistes, techniciens et ouvriers du secteur du spectacle. Il permet une embauche avec un contrat à très courte durée et renouvelable sans limite. Entre deux contrats, un intermittent peut être indemnisé par l'assurance chômage. Il y avait en 2011 en France 254.394 intermittents. Tous co-

tisent au régime et ont droit, s'ils peuvent justifier de 507 heures de travail sur environ dix mois, à une indemnisation pendant huit mois. A titre de comparaison, un salarié « normal » doit pouvoir justifier de 610 heures de travail sur 28 mois.

Selon la Cour des comptes française, le régime des intermittents serait responsable d'un déficit d'un milliard d'euros, différence entre 232 millions d'euros de cotisations collectées et 1,263 milliard d'euros d'indemnisation versés. Pour l'Unédic, association composée des différents acteurs sociaux et gérant l'assurance chômage, le déficit généré par le régime des intermittents ne serait que de 320 millions d'euros.

Des moyens d'action tout sauf orthodoxes

Le 22 mars, sous l'impulsion du Medef, principale organisation patronale française, qui voudrait supprimer ce régime spécial, les syndicats CFDT, FO et CFTC ont signé un accord avec l'organisation patronale sur une nouvelle convention d'assurance chômage. Cette convention plafonnera le cumul entre salaire et indemnités de chômage et fera augmenter les cotisations sociales des

intermittents de deux pour cent. Le « différé », délai entre la perception des derniers revenus et celle des allocations de chômage, concernera désormais près de la moitié des intermittents, contre neuf pour cent en 2003. Cependant, les autres syndicats, comme la CGT, Sud ou encore le syndicat anarchiste CNT dénoncent l'accord conclu en mars. Pour eux, afin de lutter contre le déficit du régime, il faudrait d'abord s'attaquer aux abus de la part du patronat. Ainsi, de nombreuses sociétés de production audiovisuelle auraient recours à des intermittents pour des postes réguliers. D'autre part, le statut spécial des intermittents serait dû au caractère spécial de leur profession, basé sur des contrats de courte durée. En plus, les artistes seraient obligés de répéter à côté, heures de travail non couvertes par ces contrats. Les opposants à la réforme demandent que le gouvernement revienne sur l'accord conclu.

Afin de donner du poids à leurs revendications, les intermittents utilisent des moyens d'action tout sauf orthodoxes : occupations de bureaux du Medef, manif nudistes, envahissement de plateaux télé... et la menace de faire grève au moment des grands festivals d'été. Ainsi, le Festival d'Avignon, connu internationalement

et accueillant chaque année environ 130.000 personnes, pourrait ne pas avoir lieu en cas de grève. Depuis plusieurs jours, différents spectacles, concerts et pièces de théâtre ont dû être annulés à cause des actions des intermittents. Déjà en 2003, le Festival d'Avignon et de nombreux autres événements avaient été annulés après que les intermittents eurent fait grève contre une réforme rendant l'accès à leur statut plus difficile.

Les cheminots et les intermittents ne sont pas les seuls à lutter : les contrôleurs aériens sont en grève depuis mardi contre les moyens trop faibles accordés à la navigation aérienne dans un « plan de performance » pour les années 2015 à 2019, que la France présentera fin juin à Bruxelles. Mercredi, près d'un inspecteur du permis de conduire sur deux était en grève pour contester une réforme qui prévoit entre autres la privatisation des examens théoriques. Depuis cette semaine, les salariés de la SNCM, société maritime de transport en ferry vers la Corse, la Sardaigne, l'Algérie et la Tunisie, sont en grève pour dénoncer la vente de la société par son actionnaire majoritaire.