

# RESISTANCE SOCIALE

La République sera sociale ou ne sera pas !

Numéro 36

AVRIL 2006



## *Le mot de la Présidente*

Après les retraites et la sécurité sociale, le Premier Ministre, Dominique de Villepin, a décidé voici deux mois de s'attaquer à un autre pan du modèle social français, à travers le contrat de travail. Après une expérience plutôt réussie – de son point de vue – avec le CNE, mis en place par ordonnances en plein mois de juillet 2005, à une période où la mobilisation syndicale ne pouvait évidemment prendre corps, et, ce, d'autant moins que rares sont les entreprises concernées par le CNE qui comptent un délégué syndical, il a donc récidivé avec le CPE, espérant pouvoir passer en force, après un simulacre de débat au Parlement, et sans la moindre concertation préalable avec les organisations syndicales.



Il en est aujourd'hui pour ses frais avec une mobilisation syndicale, étudiante, lycéenne qui n'a cessé de prendre de l'ampleur, soutenue par une forte majorité de Français, affirmant clairement son refus d'avoir la précarité pour seul horizon, lasse de ces millions de chômeurs et de précaires dont le nombre ne cesse de grandir malgré les effets de manche des gouvernements depuis 20 ans.

En s'arc-boutant à son CPE, le Premier Ministre aura au moins réussi une chose : recréer l'unité entre le monde du travail et la jeunesse, dont on a parfois déploré la passivité et l'absence d'engagement ces dernières années. Quelle que soit l'issue de ce combat, le libéralisme et le projet de rupture de Sarkozy en auront pris un coup. Le référendum sur le traité constitutionnel européen avait déjà permis à nos concitoyens de comprendre ce qu'étaient l'Europe et la mondialisation. Le combat contre le CPE aura permis de mettre en lumière ce qu'est le projet social de la droite, que les sociaux-libéraux ne prennent d'ailleurs pas les moyens de combattre.

A un an de la prochaine élection présidentielle, cela doit plus que jamais inciter les responsables politiques de la gauche à travailler ensemble à l'élaboration d'un projet commun anti-libéral et porteur d'espérance. Une simple alternance avec la reprise par la gauche sociale-libérale des projets de la droite ne ferait que cristalliser encore davantage le fossé entre le peuple et ses gouvernants. Ce serait alors la démocratie elle-même qui se trouverait en danger. C'est pourquoi les semaines et les mois qui viennent vont être cruciaux pour l'avenir.

A chacun d'apporter sa pierre pour bâtir enfin une véritable alternative au service de notre peuple. Résistance Sociale y est prête pour sa part.

## SOMMAIRE

Actualité Internationale  
(Page 2)

Les transports publics  
(Page 3 à 5)

Rions un peu  
(Page 5)

Hôpitaux en Grande  
Bretagne : l'échec du  
partenariat public/privé  
(Page 6)

Actualité sociale  
(Page 7)

Coup de Gueule  
(page 8)

**Marinette BACHE**



# SOLIDARITE INTERNATIONALE

*Par Emilie KERDUJAL*

## CANADA

Les 2000 travailleurs de l'usine de camions Sterling à Saint-Thomas, en Ontario, filiale Freightliner de Daimler Chrysler, ont fait grève au mois de mars pour les salaires, les avantages sociaux et la caisse de retraite.

La dernière grève, qui a duré deux semaines, était survenue en 2003 en pleine période de ralentissement et de mises à pied. Il restait alors moins de 1000 travailleurs dans l'usine de Saint-Thomas. Depuis, les ventes ont augmenté, les travailleurs mis à pied ont repris le service. Tout ce que veulent les syndiqués, c'est leur juste part des profits, affirme Diane Agar, vice-présidente de la section 1001 des TCA, le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada.

## USA

Le syndicat IBT, en compagnie de différentes associations (CRASH et PATT), s'est pourvu en appel devant un tribunal de Colombie le 27 février pour empêcher une seconde tentative visant à rallonger le temps de travail des camionneurs.

Le Département fédéral américain chargé de la sécurité des transports motorisés (FMCSA) a publié en août dernier son règlement sur les temps de service qui augmente le temps de conduite journalier autorisé pour les chauffeurs de camion la faisant passer de 10 à 11 heures. Cela permet aux chauffeurs de conduire jusqu'à 60 heures par période de sept jours ou 70 heures par période de huit jours. Ils peuvent ensuite «redémarrer» ce calcul après 34 heures ou plus de repos consécutif.

## BRESIL

La grève des dockers du port brésilien de Vitoria, les 22 et 24 février pour protester contre l'emploi d'une main-d'œuvre non syndiquée et non immatriculée par les opérateurs portuaires, a incité les employeurs à revenir sur leur décision.

Lors d'une réunion le 24 février convoquée à l'issue des grèves largement suivies - le terminal étant totalement paralysé - les employeurs ont accepté de licencier les 68 travailleurs non immatriculés et d'employer uniquement des dockers figurant sur le registre officiel, qui sont tous membres du syndicat.

## GRECE

Une nouvelle grève générale a touché le 17 mars toute la Grèce : transports bloqués, banques et administrations perturbées, médias publics plongés dans le silence... L'appel à cesser le travail, lancé par les deux plus grosses centrales du pays, la GSEE et l'Adedy (fonctionnaires), était motivé par la politique sociale et économique du gouvernement de Costas Caramanlis.

Au pouvoir depuis deux ans, ce dernier mène une sévère cure d'austérité. À la fin de l'année 2005, il a annoncé une série de privatisations et une baisse des effectifs dans les entreprises publiques, particulièrement celles des télécoms et les banques. Parallèlement, les traitements des fonctionnaires n'ont été que faiblement revalorisés.

La colère des syndicats se porte également sur la politique sociale du gouvernement. L'âge du départ à la retraite a été repoussé et le niveau des pensions diminué pour les employés du secteur bancaire. Le Code du travail a été « assoupli » et les contreparties financières accordées pour les heures supplémentaires ou effectuées le soir et le week-end ont fondu.

## ESPAGNE

La radio-télévision espagnole (RTVE) a annoncé la suppression d'ici 2008 de 3 133 de ses 7 988 emplois fixes (soit 39 %), et même 3 740 si l'on tient compte des intermittents et des titulaires de contrats de mission, soit 44 % de l'effectif total. Au terme de ce plan, en 2008, la télévision compterait ainsi 3 220 salariés, et la radio nationale 1 148 salariés. Le comité d'entreprise a décidé d'appeler à une grève de 24 heures le 5 avril.

## GRANDE BRETAGNE

Les fonctionnaires britanniques ont fait massivement grève le 28 mars pour protester contre les projets du gouvernement de porter l'âge de la retraite à 65 ans.

## VENEZUELA

Le Président du Venezuela, Hugo CHAVEZ a annoncé le 3 avril que les compagnies pétrolières seraient désormais détenues à hauteur de 60% par l'état, les multinationales ne contrôlant plus que 40% du marché.

# PLACE AU DEBAT

## Les transports publics

Par Marinette BACHE

***On ne peut pas parler des transports publics en les isolant d'une politique générale des transports.***

*De tout temps, en France, l'Etat s'est préoccupé des déplacements, ceux des personnes mais aussi ceux des biens. La politique des transports a toujours été très révélatrice de notre système d'organisation territoriale : depuis le découpage en départements, où chaque point de ceux-ci ne devait pas être à plus d'une journée de cheval du chef-lieu, jusqu'aux différents réseaux : routier, ferroviaire, fluvial (canaux) qui s'affichent en étoile à partir de Paris. Ce souci nous a permis, jusqu'à une époque récente, de nous enorgueillir de moyens de déplacement particulièrement performants et en bon état : le moindre petit village français est, depuis déjà longtemps, desservi par une route goudronnée.*

*Dans ce contexte, il était logique que l'Etat mit en place des sociétés publiques au service d'une politique de transports publics.*

### **Les transports publics concernent majoritairement deux grands domaines :**

- les transports en commun de voyageurs en ville (on songe à la RATP ou à la RTM par exemple),
- les transports en commun de voyageurs et de marchandises desservant l'ensemble du territoire (Air France ou la SNCF sont alors les deux sociétés qui viennent à l'esprit).

**A travers les différents statuts de la SNCF, on a une vision claire de l'évolution de l'appréhension par les politiques de la politique des transports.** (On aurait pu faire une démonstration parallèle avec Air France mais cela concerne un moins grand nombre de citoyens).

La SNCF est née en 1937/1938 du regroupement des différentes sociétés privées. Son réseau ferré couvrait l'ensemble du territoire national. Elle avait compétence aussi bien sur les lignes et le matériel que sur le transport de voyageurs et le fret. Le principe était celui de l'égalité : la péréquation assurait un prix du Km. En 1982 (loi effective en 1993), la SNCF est transformée en EPIC. On ne peut, à cette époque, se cacher derrière une directive européenne : il s'agit bien d'une volonté française de

transformer une société nationale, bras armé d'une politique gouvernementale, en un EPIC, entreprise autonome qui passe contrat.

La directive européenne de 91 (« 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire ») initiera la « casse » de l'entreprise SNCF, casse entendue au sens strict du terme puisqu'il s'agira, avec la création de RFF (Réseau ferré de France), de séparer le gestionnaire des infrastructures (ici, le rail), de l'exploitant. Là comme ailleurs, cette étape est un préalable à toute privatisation. On commence en effet toujours par privatiser ce qui rapporte et ce qui rapporte ce sont les trains –surtout les grandes lignes-, pas les infrastructures. Le « 2<sup>ème</sup> paquet ferroviaire » arrivera en mars 2004 avec l'ouverture à la concurrence sur le fret, ouverture planifiée en deux temps : l'international en 2006 puis l'ensemble en 2007. Enfin, le « 3<sup>ème</sup> paquet ferroviaire » prévoit, sur le même modèle, d'ouvrir le trafic voyageurs à la concurrence en 2008 et 2012.

La SNCF comme agent d'une politique de transports publics aura vécu.

### **Alors que faut-il faire ?**

**Il faut avoir du courage. Et revenir sur cette « démantellisation » imposée par l'idéologie libérale.**

Les choix de transports publics sont une responsabilité de l'Etat., éventuellement des Régions, en tout cas du pouvoir élu. Elle ne peut être abandonnée aux seuls intérêts d'actionnaires financiers.

320 millions de voyageurs circulent sur les grandes lignes –dont 87 sur les lignes TVG- contre 572 millions qui empruntent les lignes de banlieue en Ile de France. Il est impensable de laisser les seuls intérêts de la finance déterminer quelles doivent être les priorités d'investissement (quoi ? comment ? quand ? où ?) entre ces objectifs de transports. Seul le pouvoir issu du vote des citoyens et responsable devant eux a la légitimité de le faire.



# PLACE AU DEBAT

(suite de la page 3)

Il est évident que les actionnaires donneraient la priorité à ce qui est rentable au détriment, de plus, du confort et de la sécurité des usagers. C'est ainsi qu'on prévoyait de « pré-privatiser » la gestion des billets TGV (la direction de la SNCF a –provisoirement– reculé face à la grève).

Seule une « reprise en main » de la SNCF permettrait de revenir à l'égalité de traitement des usagers. Aujourd'hui l'identité du prix du Km n'est plus qu'un souvenir : il était pourtant constitutif d'une politique d'aménagement du territoire.

Coté transport des marchandises, même constat. La SNCF, prévoyant (préparant ?) sa privatisation, avait décidé de se recentrer sur, uniquement, 45 grandes entreprises, les autres n'étant pas suffisamment rentables pour de futurs actionnaires. Seule une société nationale, au service d'un but fixé par le pouvoir politique comme, par exemple, de lutter contre la désertification des campagnes, peut penser globalement.

De la même manière, c'est l'Etat qui peut décider d'une véritable politique de reconquête du marché du fret face au transport routier dont on connaît l'impact sur l'environnement mais aussi sur la facture énergétique. Or, la politique autonome de la SNCF aboutit à une baisse d'activité dans ce secteur de 2,5% en 4 ans soit 650000 camions /an de plus sur les routes françaises. Notons que la grève a permis d'obtenir un plan de modernisation des triages de la SNCF, un plan de reconquête des parts de marchés de fret et l'affectation à RFF de 72 millions d'euros pour l'entretien et la réparation des voies. Soucis qui ne sont pas ceux des actionnaires. Pourquoi vouloir reprocher à un capitaliste son but premier d'enrichissement immédiat ? C'est son essence.

Au tout contraire, la gauche républicaine ne peut qu'avoir le souci de mettre au service de tous les citoyens un outil (des outils) efficace.

**Ce qui est ci-dessus largement décrit au niveau du territoire national, se décline au niveau régional ou local.**

La RATP est ainsi menacée par les dernières directives européennes.

Son réseau de bus est très nettement dans le « colimateur » et la CONNEX est sur les rangs.

Mais il n'est pas, non plus, farfelu d'imaginer que les lignes de métro puissent être, à l'unité, cédées à des sociétés privées ; l'entretien des structures restant ou non dans le domaine public.

A quoi servira le STIF, autorité soi-disant régulatrice des transports en Ile de France, qu'il appartienne au ministre des transports ou au président de la région, sinon à subventionner les profits des sociétés privées avec lesquelles il faudra passer des contrats pour essayer de mener une politique régionale des transports ?

Autre exemple, celui de la RTM, à Marseille, qui vient, malgré la courageuse grève de ses employés, de passer en DSP (délégation de service public), nouvelle façon d'adapter les services publics à la pensée européenne et d'en faire de simples SIEG. La CONNEX, qui a emporté le marché, fait une bonne opération puisqu'elle empochera 49% des recettes et le coût des prestations de services ! Quant à la logique d'une politique de transport dans l'agglomération, ce n'est plus qu'un rêve puisque, déjà, le métro et le tramway se feront allègrement concurrence !

Et je n'évoquerai le cas de la SNCM que pour faire remarquer que confier une mission de continuité territoriale (avec les conséquences de choix financiers) à une société privée relève d'une grande naïveté. Sans parler des conséquences sociales...

**Les transports publics, de proximité comme ceux relevant de l'aménagement du territoire, sont, je le crois, d'une importance vitale dans tous les domaines de la vie quotidienne, économique, sociale, familiale, professionnelle des citoyens de ce pays. Ils ne peuvent être confiés qu'à des sociétés exécutrices de la volonté politique.**

(suite page 5)

# PLACE AU DEBAT

(suite de la page 4)

## Et les ROUTES ? !

Il ne s'agit pas de transports publics, cependant tant pour des raisons d'emploi comme de vie quotidienne, les transports routiers sont une question essentielle.

La France n'avait pas à rougir de son réseau qui s'affichait en étoile sur les cartes des écoles primaires : les plus anciens s'en souviennent. Sans remonter aux routes gauloises qui valaient bien les pavés romains (mais si, mais si !), on peut signaler que nos routes sont toutes carrossables depuis plus de 100 ans et goudronnées depuis 60 ans. Un record mondial ! Que, bien sûr, certains tempèreront en disant que nous étions un peu moins bons pour les autoroutes.

Aujourd'hui, ce réseau est confronté à la décentralisation : la loi du 14/08/06 transfère en effet l'entretien de celui-ci à différentes collectivités locales. Pour dire la vérité, le ver était déjà dans le fruit : Giscard, en brave pionnier du libéralisme, avait déjà abandonné aux départements la gestion des routes nationales « à 3 chiffres » -les transversales. Il s'agissait de l'instauration sur le sujet de la première inégalité territoriale. Cette absurdité va donc se généraliser et nos nationales, artères de la vie productive, vont dépendre de la richesse de chaque département. Quant à ceux qui n'auront pas un budget suffisant, ils pourront toujours instaurer un octroi sur les ponts. Ce n'est pas un blague : la loi le permet.

Les autoroutes, celles qui devaient prochainement tomber dans le domaine public comme celles dont la concession devait être renouvelée, sans souci particulier pour l'entretien et la sécurité, vont être privatisées... puisque c'est rentable ! Y compris d'ailleurs celles qui étaient jusqu'alors gratuites puisqu'entièrement construites par l'Etat, dans les zones montagneuses du Massif central par exemple où cela n'intéressaient pas les financiers ! Maintenant que l'investissement est fait et qu'il n'y a plus qu'à passer à la caisse, le privé se pointe !

## Quant aux canaux...

En la matière, il faut remonter à 50 ans pour avoir un réseau réellement entretenu et utilisé.

Peu à peu on a abandonné ce transport pourtant essentiel pour les marchandises. Seuls les plus larges et les plus utilisés ont été entretenu ; D'autres sont dévolus au seul tourisme, fort agréable par ailleurs. Mais on pourrait faire beaucoup mieux.

Il va de soi, pourrait-on penser, que les canaux aient le soutien de chacun : c'est le transport alternatif idéal à la circulation des camions. Une vraie opportunité pour préserver l'environnement sans brimer la production et les échanges... Ca n'a pas empêché certains pseudo-écologistes de s'opposer à la construction ou l'élargissement de canaux. Il est vrai que leur côté « bobos » les porte plus vers le tourisme fluvial que vers la défense de l'emploi !

Les canaux doivent être, eux aussi, contre toute logique –ils relient les régions entre elles et ne sont pas spécifiquement liés à l'une d'entre-elles- décentralisés par la loi d'août 2004. Il faudrait plusieurs milliards d'euros pour remettre en état ce réseau... Qui croit que les régions et les départements concernés pourront le faire ?

L'afflux des camions polonais, tchèques et bulgares sur les routes de notre pays n'est pas en voie de décroître !

## Rions un peu ...

On remarque en lisant la presse, en écoutant les hommes politiques ou en parcourant certains messages sur Internet, que les mots n'ont pas toujours le sens que l'on croit, et que leur donne l'Académie Française. Je pense donc que notre langue a évolué, et qu'il faut réactualiser notre dictionnaire, afin que les gens sachent bien de quoi on parle. A cet effet, je propose les définitions suivantes, en vrac :

**Pragmatique**: Se dit d'une mesure favorisant les riches au détriment des pauvres, les forts au détriment des faibles.

**Archaïque**: Se dit d'une mesure favorisant les pauvres ou les faibles.

**Modernité**: La modernité consiste à supprimer tous les droits sociaux des salariés, et à donner un maximum de privilèges aux employeurs. Synonyme: ultra-libéralisme

**Social**: Système archaïque et dépassé empêchant la modernité. Le système social français est un modèle hérité des soviéto-communistes, condamné à disparaître.

**Loi du marché**: Loi divine consistant à appauvrir les pauvres et à enrichir les riches. **Patron**: Bienfaiteur de l'humanité. ex: «le patron est bon». Synonyme : Bwana, Seigneur, Prince

**Salarié**: Paresseux jamais content, bénéficiaire des bienfaits du patron. Synonyme : esclave, serf

**Jeune**: Ce mot a deux sens, en fonction du contexte  
1. Salarié jetable. Ex: «je vais embaucher un jeune en CPE»  
2. Voyous de banlieues. Synonyme : Racaille.

**Chômeur**: Fainéant fraudeur essayant de profiter du système social français.



# PLACE AU DEBAT

## Hôpitaux en Grande-Bretagne : l'échec du partenariat public/privé

Par Violette OSMAIN

Au Royaume-Uni, pionnier du partenariat public-privé (PPP), le système de financement de la rénovation du parc hospitalier vétuste est en panne. La récente décision du gouvernement Blair de réexaminer le plus gros marché hospitalier de ce type, le Barts/Royal London Hospital, portant sur 1,15 milliard de livres (1,68 milliard d'euros), illustre l'inquiétude croissante devant l'escalade du coût pour l'Etat de ces projets de financement mixte.

Le transfert de la charge des dépenses d'infrastructures du niveau national aux autorités locales, via les trusts hospitaliers, a contraint les collectivités à réduire leurs dépenses de santé. L'annulation, il y a deux ans, de la rénovation de St Mary Paddington, la quasi-faillite du Queen Elizabeth Hospital, à Woolwich, et du principal hôpital de Greenwich, ainsi que la suppression de 12 000 lits depuis l'arrivée au pouvoir, en 1997, de Tony Blair témoignent des dysfonctionnements d'un modèle cité en exemple dans de nombreux pays, dont la France.

En vertu des PPP, lancés en 1996 par le gouvernement conservateur, le secteur privé construit et exploite les hôpitaux pour le compte de l'Etat. Le remboursement de la dette des hôpitaux est échelonné sur une période allant de vingt-cinq à quarante ans. Cette charge, dont une partie est à taux variable, obère d'autant plus le budget opérationnel des hôpitaux que leurs revenus, assurés par le ministère de la santé, sont tributaires de la réalisation des objectifs fixés en nombre de patients traités.

Aux yeux du Trésor, le partenariat public-privé permet à l'Etat de mener à bien un programme ambitieux d'investissements sans alourdir la dette nationale. A ce jour, trente-huit hôpitaux PPP sont opérationnels. Quarante-deux

projets pour 12 milliards de livres (17,6 milliards d'euros) ont été également approuvés. Les sociétés de bâtiment et travaux publics (BTP) comme Bugues ou Skanska, qui sont assurées d'une sorte de rente sur trente ans en moyenne, y trouvent également leur compte, avec un rendement de leurs investissements estimé à 15 %.

Cependant, ces projets ont fortement accru le déficit des trusts hospitaliers, qui ne parviennent plus à respecter leurs engagements.

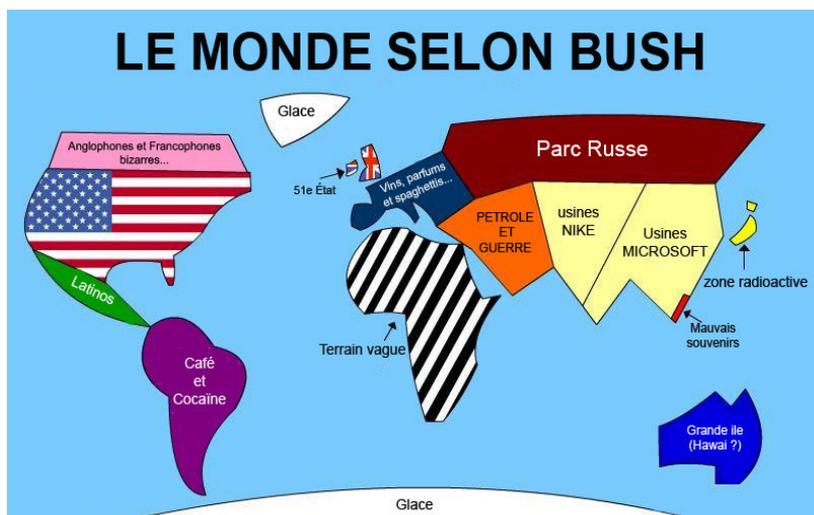
Par ailleurs, certains des hôpitaux construits sont manifestement surdimensionnés, au moment où l'accent est mis aujourd'hui sur les soins de proximité.

A cela s'ajoute des projets contestables qui répondent plus aux préoccupations du secteur privé de protéger ses marges bénéficiaires en contrôlant les coûts qu'aux besoins des malades. Le scandale des chambres minuscules de la nouvelle aile du Royal Brompton and Harfield Hospital l'atteste.

Le secteur du bâtiment est aussi accusé d'avidité au gain pour avoir créé un marché informel de rétrocession des contrats, en développant la sous-traitance à des fins spéculatives.

Alors qu'en France ce système n'en est encore qu'à ses débuts, il serait urgent d'en mesurer les risques, faute de quoi nous pourrions bien connaître dans les prochaines années les mêmes déboires qu'en Grande Bretagne.

*Erratum* : dans le Coup de gueule de Février sur le modèle suédois de Jean-louis Ernès, il fallait bien sûr lire « patients suédois » et non « patrons suédois » La rédaction



# ACTUALITE SOCIALE

## S.T. DUPONT

Le groupe S.T. Dupont, spécialisé dans la maroquinerie, les stylos, montres et briquets de luxe, a annoncé le 17 mars 2006 la suppressions d'environ 200 postes, soit plus de 20% de ses effectifs.

Le groupe prévoit de supprimer entre 190 et 205 postes sur un effectif total de 850. Entre 160 et 170 postes devraient être supprimés en France et entre 30 et 35 à l'étranger.

Le groupe possède des filiales en Allemagne, au Bénélux, en Italie, en Suisse, à Hong Kong, Taïwan, Singapour, en Malaisie, au Japon et en Chine.

## MARIONNAUD

Le groupe de distribution de parfums Marionnaud, racheté l'an dernier par le groupe AS Watson, propriété du Chinois Li Ka-shing, va supprimer 250 postes en France.

Le groupe AS Watson avait pourtant indiqué, en janvier 2005, au moment du rachat de Marionnaud, qu'il n'y aurait pas de plan social, son PDG, Ian Wade, affirmant que son groupe n'avait "jamais procédé à des plans sociaux importants".

## Coup de force contre le Livret A

*Par Pierre-Yves LAOT*

Que les marchés financiers applaudissent le projet de rapprochement entre les Caisses d'Epargne et les Banques Populaires, en vue de fusionner leurs activités de banque d'investissement, n'a rien que de très logique : cela entraînerait à coup sûr une baisse des effectifs donc des coûts salariaux et une augmentation des dividendes versés aux actionnaires.

Mais parce que les Caisses d'Epargne occupent une place à part dans le paysage bancaire français, jouant un rôle-clef dans la rémunération de l'épargne populaire et donc dans la collecte des fonds finançant le logement social, ce projet doit évidemment être d'abord examiné sous l'angle de l'intérêt général. Les missions d'intérêt général des Caisses d'Epargne sont d'ailleurs inscrites dans la loi et font de celles-ci une banque à part.

Or, vu sous cet angle, le projet prend une autre allure : il est éthiquement choquant et politiquement dangereux.

Déjà, le rachat d'Eulia, fin 2002, par les Caisses d'Epargne, incluant notamment la banque d'investissement Ixis, jusqu'alors filiale commune de la CDC et des Caisses d'Epargne, constituait de facto une privatisation de l'un des joyaux du secteur public financier. Nul doute que si le projet de fusion des Caisses d'Epargne et des Banques Populaires arrivait à son terme, la privatisation de la CDC s'en trouverait confortée et le livret A fortement menacé.

Certes, officiellement, Charles Milhaud, le Président des Caisses d'Epargne, et son nouvel allié, Philippe Dupont, qui préside aux destinées des Banques Populaires, se défendent de nourrir des desseins cachés. Ils assurent en chœur que leur projet vise d'abord à créer une très grande banque d'investissement. Leur alliance n'aurait aucune répercussion prévisible sur le Livret A.

Mais que vaut cet engagement ? Rien, évidemment ! Simple question de bon sens : imagine-t-on un seul instant

qu'un pacte entre M. Milhaud, chargé de veiller à une mission d'intérêt général, la rémunération de l'épargne populaire déposée sur le Livret A, et M. Dupont, qui est l'un des banquiers les plus en pointe dans le combat contre le même Livret A, soit sans signification ni prolongement ?

En ligne de mire de cette opération, il y a évidemment ce que l'on appelle la "banalisation" du Livret A. C'est-à-dire la fin de l'exception française, qui veut que l'épargne populaire bénéficie d'un mode de rémunération privilégié, organisé autour d'un réseau de distribution spécifique, et qu'elle serve à financer le logement social.

Quand on connaît les difficultés pour construire des logements sociaux en France, il y a de quoi s'inquiéter à la perspective d'une telle opération, d'autant que le livret A comme le livret bleu du Crédit Mutuel sont en ligne de mire de la Commission Européenne sous prétexte d'entrave à la concurrence dénoncée précisément par Monsieur Dupont ...

# COUP DE GUEULE

## Qui peut encore croire au « capitalisme patriotique » ?

Par Aure ANDRE

Pas moi en tous cas ! Je n'aurais pas cette naïveté ! Le Général de Gaulle – qui, il est vrai, ne fait pas partie de mes plus grandes références - se désolait de n'avoir pu rendre les patrons patriotes. Je ne lui reprocherais pas d'avoir essayé : c'était une autre époque, et puis, il y avait derrière cela quelques relents de doctrine chrétienne à laquelle je ne fais pas allégeance.

Aujourd'hui, voici bien que Monsieur de Villepin veut nous refaire le coup ! Et à plusieurs reprises ! La dernière en date : la fusion Suez-GDF pour « sauver un énergéticien français » ! Le seul côté amusant de l'histoire, c'est que ça met en rogne nos ultras-libéraux qui auraient voulu que Suez soit avalé par l'américano-italien Enel au nom de la totale libre concurrence appliquée à tous sauf aux Etats-Unis.

Mais soyons sérieux : qui peut croire que Monsieur Mestrallet, actuel dirigeant de Suez et futur PDG de la société, au passage privatisée (au passage, comme c'est bizarre !), aura pour premier objectif de préserver les intérêts français, de sauvegarder l'indépendance

énergétique de la France ? C'est une (mauvaise) plaisanterie. Qui a déjà vu un patron sacrifier ses profits à l'intérêt supérieur du pays ?

Monsieur Breton assure que l'Etat gardera une minorité de blocage dans le nouveau groupe. Oui, on a déjà eu l'occasion d'en mesurer l'efficacité lors de précédentes privatisations !

Les patrons et une majorité d'actionnaires du groupe Suez-GDF seront français, ... et alors ?

En quoi cela les dispensera-t-il de continuer à se conduire comme ils le font : demander toujours plus de bradage du droit social, utiliser les délocalisations, museler les salaires mais pas les tarifs... ?

Après avoir prétendu défendre notre indépendance énergétique en la confiant à des « financiers français », quel nouvel nouveau fleuron du secteur public le gouvernement bradera-t-il aux capitalistes ?

Ca suffit ! Une gauche responsable devra nationaliser ce groupe en arrivant au pouvoir.

**Vous aussi refusez la résignation,  
adhérez à Résistance Sociale !!!**

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

**Siège social :**

57 bd de Ménilmontant 75011 PARIS

Tel : 06 20 23 91 27

**Site Internet :**

<http://membres.lycos.fr/resistancesociale>

Courriel : [resistance.sociale@laposte.net](mailto:resistance.sociale@laposte.net)

Présidente de RESO et directrice de la publication : **Marinette BACHE**

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

ADRESSE : .....

.....

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

E-mail : .....

J'adhère à Résistance Sociale et je verse 10 euros

Je m'abonne au bulletin « Résistance Sociale » et je verse 5 euros

**À retourner à :** RESO 57 BD DE MENILMONTANT 75011 PARIS  
(chèque à l'ordre de Résistance Sociale)