

LE FRONT DE GAUCHE LA MEILLEURE CHANCE DE RELANCER LA GAUCHE

**LES 16, 17 ET 18 SEPTEMBRE,
LA FÊTE DE L'HUMANITÉ**



*Dès à présent,
achetez
la vignette 20 €
auprès d'un militant
communiste
et économisez 5€ !*

La crise financière mondiale de 2008 a ouvert une période historique nouvelle. Nous avons alors souligné le caractère global et systémique de cette crise.

Tout ce qui se passe depuis nous fait mesurer l'ampleur des bouleversements en cours. Nicolas Sarkozy n'a fait qu'enfoncer la France dans cette crise et a fragilisé l'économie nationale en sacrifiant la production des richesses aux intérêts du capitalisme financier.

Avec sa politique, c'est la France, la République dans ses fondements qui sont mises en danger. La RGPP, l'asphyxie budgétaire et la réforme des collectivités territoriales, la déstabilisation de l'école, des services de santé, du service public des transports ferroviaires, l'attaque contre la laïcité ... rien de ce qui est stable ou susceptible de faire socle et appui pour le peuple n'est épargné.

Cela heurte de plein fouet les valeurs persistantes du vivre ensemble, de la solidarité, de l'égalité que le pouvoir n'a décidément pas réussi à extirper des tréfonds de notre société.

Vous êtes nombreux à souffrir, mais tout aussi nombreux à ne pas renoncer à l'espoir.

Le pouvoir l'a compris. Il s'acharne pour cela à vous diviser, à vous opposer, à cultiver la peur et le repli, à disqualifier toute résistance, à étouffer dans l'œuf tout espoir de changement.

Face à lui, les résistances demeurent pourtant massives et multiformes. Du mouvement social contre la réforme des retraites à la manifestation du 16 juin des cheminots, toutes les luttes sociales et salariales incessantes depuis 2010 en portent témoignage.

La recherche persistante d'une alternative de progrès continue de mobiliser dans les formes les plus diverses, des millions et des millions d'entre vous.

Comment ouvrir le chemin de cette alternative avec vous ? C'est à cela que nous, les communistes, nous entendons consacrer toute notre énergie.

Dans ces conditions, parce qu'il lie inséparablement ambition d'un projet alternatif et rassemblement, le Front de gauche apparaît bel et bien comme la meilleure chance de relancer la gauche.

Le Front de gauche, c'est pour nous l'espace de coopération de toutes celles et ceux qui veulent construire le nouveau projet alternatif que devrait porter la gauche. Nous mettons des propositions sur la table.

Nous nous adressons à vous, électeurs de gauche, mais aussi à vous qui vous abstenez, à vous qui ne croyez plus en l'action politique pour reconstruire ce nouvel espoir.

GRIGNON

Un rapport pour casser le service public

Le texte du rapport Grignon précise : « *Si l'exposé des motifs du règlement OSP marque le souhait de la Commission que des progrès soient accomplis dans la libéralisation du secteur du transport, y compris pour le transport ferroviaire, aucune disposition de ce texte ne prévoit la disparition du monopole ou des droits exclusifs accordés aux opérateurs historiques en vertu du droit national. L'objet de ce règlement ne consiste donc pas à obliger les états à ouvrir à la concurrence les services de transport conventionnés.* »

Cette constatation confirme ce que nous disions; elle

met en lumière que toutes décisions de libéralisation des transports TER est un choix exclusif du gouvernement français.

De plus, le rapport précise « *Dans tous les cas, la conduite d'une expérimentation portant sur l'ouverture des services régionaux supposera d'adapter la législation française en modifiant les dispositions codifiées de la LOTI.* »

L'objectif est donc clair : enclencher un processus de privatisation et de dumping social dans les services ferroviaires de transport de voyageurs régionaux.

La SNCF et les régions sont mises à contribution

Tout doit être fait pour que le transfert soit attractif pour les opérateurs privés, et surtout rentables pour leurs actionnaires. La SNCF et les régions sont donc mises à contribution.

Le texte du rapport est sans ambiguïté. Tous les secteurs seraient touchés :

Le matériel roulant

« *Dans le cadre de l'expérimentation, ... il ne semble pas pertinent, ... d'obliger l'opérateur à apporter son propre matériel. Il importe dès lors que la Région puisse légalement devenir propriétaire de la totalité ou d'une partie du matériel roulant aujourd'hui possédé par la SNCF, sans perte financière pour l'entreprise, pour pouvoir la transférer à l'opérateur* »

Les Gares

« *il importe en premier lieu qu'un nouvel entrant puisse avoir accès, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, aux services en gare.* »

Les centres de maintenance

« *L'accès aux centres de maintenance et de logistique gérés par la SNCF constitue une prestation minimale à laquelle chaque entreprise ferroviaire peut prétendre, sur une base transparente et non discriminatoire, contre le versement d'une redevance à la SNCF.* » Et de préciser : « *Le recours aux personnels de ces centres ne constitue pas, en revanche, une prestation minimale qui doit être offerte par la SNCF.* »

La SUGE

« *Les dispositions législatives devraient être adaptées en vue de permettre aux nouveaux entrants de disposer d'un service propre bénéficiant des mêmes caractéristiques que la SUGE.* »

Une machine de guerre contre notre statut

Le texte est sans ambiguïté : « *L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs sur un périmètre limité, retenu "à titre expérimental", ne peut se faire sans introduire de nouvelles règles du jeu social au niveau de la branche et par voie de conséquence, à la SNCF.* » en précisant « *l'opération doit être acceptable pour le nouvel opérateur... il convient de veiller à ce qu'il ne se voie pas imposer de contraintes sociales incompatibles avec l'intérêt économique du contrat.* »

Retraite, statut, durée du travail : tout est remis en cause

« *Il existe, actuellement, un grand écart entre le régime de droit social applicable aux agents et salariés de la SNCF et celui applicable aux salariés des autres entreprises de la branche. Cet écart rend a priori peu attractive la perspective d'un transfert de son contrat de travail de l'agent de la SNCF au nouvel opérateur tant pour l'agent que pour le nouvel employeur. Cet écart tient notamment au régime spécial de retraite des agents de la SNCF, à certaines garanties qu'offre le statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel mais aussi, en dehors de ce statut, à la réglementation relative à la durée du travail.* »

Le chiffre

12,5 en millions de trains-kilomètres, c'est, selon le rapport, ce qui sera transféré à l'horizon 2018 vers les opérateurs privés.

Le service public plus efficace !

Pour développer les transports voyageurs régionaux, on nous explique qu'il faut ouvrir ce secteur à la concurrence.

Le rapport Grignon cite l'Allemagne qui a libéralisé ses transports en 1993.

Les chiffres mentionnés dans le rapport sont pourtant sans appel. L'offre de transport en France a progressé de 2001 à 2009 de 31%. Celle de l'Allemagne de 1994 à 2008 de 25%.

Rapportée à une moyenne annuelle, la progression en France a été le double de celle de l'Allemagne (3,4% contre 1,7%)

Les Régions vont encore payer

Pour justifier son projet, Grignon pointe le poids grandissant des transports dans le budget des Régions. Celui-ci devient effectivement insupportable.

Mais la proposition que fait le rapport va encore aggraver cette situation : les régions sont appelées à mettre la main à la poche (rachat de matériels roulants, d'ateliers de maintenance...).

5 propositions de gauche pour les TER

- Faire un bilan des dix ans de décentralisation du TER au niveau des régions.
- Lancer une réflexion incluant les usagers et les citoyens sur les moyens financiers à mettre en œuvre à partir des atouts du TER au regard du Grenelle de l'environnement.
- Répondre aux besoins en matière de régénération et de modernisation des infrastructures. Pour cela l'État doit apurer les 28 milliards d'euros de dette de RFF.
- Mettre à niveau les dotations de l'État aux Régions pour développer l'offre TER et acheter du matériel roulant en conséquence.
- Redonner à la SNCF ses capacités d'action avec l'embauche de cheminots, la remise en marche performante de l'entreprise.

Refonte du 1er paquet ferroviaire Attention danger !

Sous couvert de simplification du cadre administratif et juridique du secteur des chemins de fer en Europe, cette refonte n'a pour but que de déstructurer les entreprises publiques pour ouvrir le marché au profit des entreprises privées.

Si elle passe, les conséquences risquent d'être considérables : droit de grève, statut d'EPIC pour la SNCF, prise de pouvoir de la Commission Européenne sur les organisations ferroviaires nationales, mise à disposition des nouveaux entrants des ateliers de maintenance, gares..., priorité donnée aux Partenariats Public/Privé...

Pacte pour l'euro

C'est une nouvelle attaque contre les droits sociaux et la souveraineté populaire que le Conseil européen a engagée dans le cadre du « Pacte pour l'Euro », un coup d'État contre la démocratie, un pacte contre l'Europe sociale.

Un pacte contre les peuples

L'objectif est de comprimer au maximum les salaires, de favoriser la précarité et la flexibilité, allonger l'âge de la retraite et adopter des plans d'austérité d'une brutalité insoutenable.

Chaque année, les États devront rendre des comptes à la Commission européenne sur la base de 4 axes.

Décryptage :

- “ *renforcer la compétitivité* ” traduire par : comprimer et comparer les salaires, mettre en concurrence les travailleurs des pays européens.
- “ *promouvoir l'emploi* ” traduire par : favoriser la précarité et la flexibilité, plus connues sous le nom de flexicurité ».
- “ *améliorer la viabilité des finances publiques* ” traduire par : allonger l'âge de la retraite, casser les services publics et niveler par le bas les prestations sociales.
- “ *renforcer la stabilité financière* ” traduire par : plan d'austérité imposé aux pays qui ont recours à l'UE, la BCE et le FMI

Le Parti communiste au cœur des rassemblements populaires et citoyens pour changer les politiques en France et en Europe

- Je désire être informé-e des initiatives du Parti communiste français
- Je décide d'être membre du Parti communiste français
- Je verse € (Chèque à: Association de financement du PCF)

Prénom et nom

Adresse

Téléphone, courrier électronique

Renvoyer à : PCF, collectif cheminots 2 place du colonel Fabien 75019 Paris / T : 01 40 40 12 12 / @ : cheminots@pcf.fr

La politique des transports est devenue un enjeu incontournable pour les années à venir.

Pour atteindre les objectifs de réduction de GES, une réorientation du système des transports est plus que jamais à l'ordre du jour. C'est possible : les transports routiers (voyageurs et marchandises) entraînent 80 milliards d'euros de coûts externes supportés par la collectivité. Autant d'argent qui pourrait être redéployé en faveur d'un financement des modes alternatifs à la route dans une conception multimodale et intégrée. La promotion des transports collectifs doit être un objectif prioritaire afin de proposer un service public de qualité pour les usagers.

Les communistes mettent en débat des propositions crédibles qui changent réellement la donne dans ce secteur.

DES INFRASTRUCTURES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS

- Donner la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants. Les banques doivent contribuer à cet effort financier avec des emprunts à taux très bas.
- Désendetter le système ferroviaire afin de dégager des capacités d'autofinancement supplémentaires.

UN RÉÉQUILIBRAGE MULTIMODAL AMBITIEUX

- Mettre en œuvre une nouvelle conception de transport multimodal. Avec le groupe SNCF, la France dispose d'un outil industriel sous maîtrise publique inespéré pour impulser ce report modal.
- Inscrire dans la loi le wagon isolé (messenger ferroviaire) comme un service d'intérêt général, éligible à des subventions publiques.
- Pour le fret, instaurer une tarification sociale et écologique contraignante pour ceux qui veulent faire du dumping.

SORTIR DU DUMPING SOCIAL METTRE EN PLACE D'AUTRES LOGIQUES

- Créer un Pôle Public National de Transports Publics. Il sera à la disposition des autorités organisatrices pour assurer le droit au transport pour tous et l'égalité de traitement des usagers.
- Dans tous les contrats, imposer des critères sociaux, environnementaux et de qualité de service contraignants.
- Mettre en place un véritable statut des salariés du transport en prenant comme repère les garanties statutaires et réglementaires actuelles les plus avancées.
- Pour sortir du low-cost aérien, stopper les aides aéroportuaires, les défiscalisations, les exonérations de taxes locales accordées à ces compagnies.

DES MOYENS NOUVEAUX

- Octroyer aux Régions les moyens de donner la priorité au transport de qualité pour tous.
- Doubler les recettes du Versement Transport (payé par les entreprises) en le généralisant et le modulant pour le rendre plus juste.
- Instituer, pour toutes les Régions, un Versement Transport Additionnel reposant sur les entreprises.
- Mettre en place une nouvelle taxe pour faire payer davantage les bénéficiaires réels des transports (grandes surfaces commerciales, promoteurs immobiliers, parcs de loisirs, industrie du tourisme, compagnies d'assurance automobile...).

UNE GESTION DÉMOCRATISÉE

- Démocratiser la gestion des infrastructures pour avoir une maîtrise publique et stratégique de l'ensemble des modes et de la finalité de leur utilisation.
- Démocratiser la gestion de la SNCF, la RATP et Air France : ces entreprises devant demeurer ou redevenir des entreprises publiques nationales intégrées.
- Reconnaître aux élus, aux associations d'usagers et aux organisations syndicales de salariés de nouveaux droits d'intervention.

DES TRANSPORTS ACCESSIBLES À TOUS

- Aller vers des cartes d'abonnement à tarification unique, l'employeur devant financer intégralement ces cartes pour ses salariés pour le trajet domicile travail.
- Prendre en charge intégralement le trajet domicile-école.
- Mettre en place la gratuité pour les personnes à faibles revenus.

VOUS AUSSI, DONNEZ VOTRE AVIS

cheminots@pcf.fr