

À LA RECONQUÊTE DU BIEN COMMUN !



Didier LE RESTE

Conseiller PCF de Paris

Candidat aux législatives
dans la 5e circonscription
de Paris

Notre pays connaît une situation politique, sociale, économique et institutionnelle inédite. Le pire côtoie le meilleur, l'avenir est incertain. Cela renforce l'exigence qui monte de plus en plus et que porte le PCF depuis de longs mois, à savoir le rassemblement sur des contenus forts de la gauche anti-austérité.

C'est là une condition incontournable pour être en capacité d'imposer des politiques progressistes en rupture avec les options néolibérales. On peut se féliciter pour y contribuer que les questions liées à un nouveau mode de production, à la réponse aux besoins sociaux par un développement des services publics soient au cœur des préoccupations de nos concitoyen-nes et commencent à s'imposer dans le débat politique.

Dans ce cadre, la relance d'un grand service public ferroviaire de qualité est indispensable pour répondre aux enjeux essentiels d'aménagement du territoire, d'amélioration de l'environnement, de santé publique, de droit à la mobilité, d'égalité d'accès et de traitement, de développement économique... Va-t-on enfin obliger les décideurs politiques à mettre en adéquation les discours lénifiants sur le développement durable, entendus à la COP 21 par exemple, et les actes ?

Pour ce faire, il convient qu'il y ait plus de députés progressistes, singulièrement du PCF - Front de gauche, là où se font les lois, à savoir à l'Assemblée nationale et ce, en appui des luttes sociales.

Voyons bien que s'il s'était trouvé plus de députés communistes sur les bancs de l'Assemblée nombre de propositions de lois favorables au monde du travail auraient été adoptées. La situation aujourd'hui serait fort différente !

Il en est ainsi de celles ayant trait au RAIL PUBLIC, au maintien d'une entreprise unique, au statut des cheminots et aux conditions sociales qui s'y attachent et aux droits des usagers.

Après avoir lancé en 2015 le MANIFESTE pour un grand SERVICE PUBLIC ferroviaire d'avenir, le PCF engage en 2017 une vaste campagne nationale intitulée « Nos gares, nos lignes, nos trains ».

Ce sont là des points d'appui qui doivent alimenter les convergences d'actions visant à mettre en échec les fossoyeurs du Service Public et à faire vivre nombre de propositions alternatives que portent et que porteront les candidat-es PCF - Front de gauche dans les campagnes électorales qui s'engagent.

Je fais partie de ceux-là et j'entends m'appuyer sur cette leçon de l'histoire qui n'a jamais été démentie : aucune grande avancée sociale et démocratique n'a été rendue possible sans l'influence de cette gauche combative et inventive que continue d'incarner le PCF - Front de gauche.

23 avril et 7 mai 2017
ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE
Votez Jean-Luc MÉLENCHON

11 et 18 juin 2017
ÉLECTIONS LÉGISLATIVES
Votez pour les candidats soutenus par le PCF

DES INFRASTRUCTURES À L'ABANDON

Plusieurs organismes indépendants l'affirment : 10 000 km de lignes ferroviaires sont aujourd'hui menacées de fermeture, soit 1/3 du réseau ferré national. C'est l'ensemble des lignes capillaires qui irriguent finement le territoire.

La SNCF étranglée par sa dette n'envisage plus aucun financement de ces infrastructures qui sont, pour la plupart, dans un état critique et ne permettent plus une circulation sécurisée.

La Direction SNCF est dans l'obligation de réaliser des investissements massifs sur les voies du grand réseau classique national qui a été abandonné durant les 3 dernières décennies. De ce fait, elle délaisse les lignes ferroviaires de catégorie inférieure et donc les territoires qu'elles desservent.

L'État de son côté se désengage totalement du financement de la rénovation du réseau. Il laisse la SNCF s'endetter toujours plus pour maintenir et régénérer les infrastructures.

Il demande aux régions politiques, déjà en étranglement financier, de participer pécuniairement à certains travaux de renouvellement de voies ferrées.

La politique des transports menée ces trente dernières années nous conduit dans une spirale du déclin du transport par rail, alors que la France occupait une des premières places mondiales dans le domaine.

L'État engage dix fois plus d'argent public à entretenir et développer les routes que le rail. Nous sommes bien loin des discours environnementaux et des promesses de réduire les dégagements de gaz à effet de serre comme les émissions de particules fines.

Exigeons une autre politique des transports, basée sur la complémentarité entre les modes et privilégiant les modes de transports doux et en site propre.

UNE DETTE QUI S'AGGRAVE

Depuis la fin des années 1990, la dette du système ferroviaire français est passée de moins de 30 milliards d'euros à plus de 50 milliards.

Dans l'esprit de chacun, la question de la dette concerne l'Epic Réseau : il porte à lui seul une grande part de la dette historique, environs 43 milliards.

Mais dans la dernière période, à cause de financements hasardeux à l'étranger, l'Epic Mobilité a lui aussi fait exploser sa dette. L'épic mobilité sert en effet de banque pour le développement à l'international. Il organise également sa propre concurrence, par exemple avec « OuiBus ».

C'est cette stratégie et la politique d'emprunt sur les marchés financiers qui fait s'envoler la dette. Ce n'est en aucun cas le coût de la masse salariale des cheminots, comme le gouvernement et la direction de SNCF voudrait le faire croire.

Par ailleurs, l'État porte la principale responsabilité de cette dette :

- Il n'a pas réglé cette question avec la loi sur la réforme ferroviaire.
- Il décide la création de lignes à grande vitesse sans en assurer les financements alors que toutes les études montrent que l'exploitation sera déficitaire comme la ligne Sud Europe Atlantique.
- Il impose des projets comme le "Charles de Gaulle express" en Île de France dont on sait d'ors et déjà que ce sera un gouffre financier.

- Il se désengage de son rôle en tant qu'autorité organisatrice de transports, en abandonnant des trains d'équilibre du territoire.
- Après avoir abandonné la filière industrielle ferroviaire, il demande à la SNCF de financer l'achat de nouvelles rames.

Aujourd'hui, malgré des taux d'intérêt bas, la dette du groupe SNCF entraîne des frais financiers d'environ 1,5 Md€ par an.

Dans les mois à venir, ces frais financiers peuvent s'envoler :

Les taux risquent de repartir à la hausse dans les prochains mois.

Les Epic empruntent pour rembourser les frais financiers et non le capital !

Toute évolution de l'entreprise, par exemple vers une Société Anonyme, ferait s'envoler les taux d'intérêt.

Alors que cette dette du système bloque des investissements, le ratio financier défini par la loi Macron risque d'aggraver considérablement la situation.

Il est urgent de régler la question de la dette.

Sur la période 2010-2014, le secteur des transports a dégagé des résultats positifs cumulés de 5,4 Md€. Ceux-ci ont été entièrement annulés par les dépréciations d'actifs du groupe SNCF enregistrées en 2015.

2017, L'humain d'abord !

PCF
Parti communiste français

**FRONT
DE GAUCHE**

UNE SÉPARATION INUTILE ET DANGEREUSE

Les Français ne sont pas informés et pourtant depuis le 1er juillet 2015, en application de la loi du 4 août 2014, la SNCF, Société Nationale des Chemins de fer Français n'existe plus.

C'est un groupe scindé en trois entreprises et plus de 1000 filiales qui en a pris la place.

Il s'agit là d'une des plus grandes escroqueries du quinquennat qui s'achève.

Le secrétaire d'État de l'époque, Frédéric Cuvillier, affirmait que sa réforme ne changerait rien. Il fustigeait les cheminots dans l'action les accusant de faire une grève incompréhensible et inutile. Il prenait la parole à l'Assemblée nationale pour expliquer que cette loi allait régler tous les problèmes du ferroviaire dans notre pays et que la séparation en plusieurs entreprises nous était imposée par le 4ème paquet ferroviaire européen.

Deux après, qu'en est-il ?

Cette organisation du système ferroviaire éclatée en trois entités a largement complexifié son fonctionnement et dégradé la qualité de service. La régularité comme la sécurité ne se sont pas améliorées, bien au contraire. L'endettement s'aggrave et le réseau continue de se dégrader.

Gilles Savary, le député rapporteur de la loi, reconnaît aujourd'hui que le saut qualitatif espéré par la loi n'est pas au rendez-vous.

Dans le même temps, le dernier paquet ferroviaire a été

adopté par le parlement de l'Europe sans aucune obligation d'éclatement des entreprises historiques.

Cet éclatement de la SNCF est d'autant plus incompréhensible que nous savons que l'Espagne, qui a séparé la gestion des infrastructures et leur exploitation il y a plus de 20 ans, travaille à une réunification de son système ferroviaire pour améliorer la qualité et la sécurité.

Exigeons une politique des transports allant vers une entreprise ferroviaire publique nationale unique et intégrée.



LES DÉPUTÉS PCF AVEC LES CHEMINOTS POUR UN GRAND SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Quelques extraits de l'intervention d'André Chassaigne Président du groupe Front de gauche à l'Assemblée nationale lors du vote du 24 juin 2014 sur la réforme du système ferroviaire.

« Nous sommes engagés en Europe, depuis plus de vingt ans, dans un processus continu de libéralisation des services publics des transports. »

« **Le projet de réforme soumis à notre vote aujourd'hui s'intègre à ce vaste programme de libéralisation.** »

« Ce processus de libéralisation ne porte aucune volonté d'améliorer la qualité du transport due aux populations dans le cadre d'un service public. Il ne porte aucune ambition de report modal, qui est pourtant un élément clef de la transition écologique. »

« **Le seul but est de disloquer les entreprises publiques historiques, de garantir le libre accès au réseau ferroviaire et de mettre en concurrence des entreprises privées, sur fond de dumping social.** »

« En l'état, votre texte n'ouvre cependant aucune perspective nouvelle sur le financement de la rénovation et du développement

du réseau, à l'origine de la majorité des désagréments quotidiens des usagers. Il insiste au contraire sur la nécessité pour le système ferroviaire de réaliser des gains de productivité qui se traduiront inévitablement par une diminution des investissements, une hausse des tarifs, une pression supplémentaire sur l'emploi et les conditions de travail, au détriment du service public. »

« Sans moyens de financement renouvelés, il ne sera pas possible de rebâtir le grand service public ferroviaire que nous appelons tous de nos vœux, un service public qui réponde aux attentes des usagers et relève le défi de la transition écologique. »

« **C'est cette aspiration à rebâtir un grand service public ferroviaire qui était au cœur des revendications des cheminots.** »

« Leurs craintes comme leurs aspirations rejoignent notre appréciation sur un texte qui n'est pas à la hauteur des enjeux. »

« **À l'issue de cette première lecture, nous sommes conduits à émettre un vote négatif.** »

TRANSPORT FERROVIAIRE : 9 PROPOSITIONS DU PCF

1 UN BILAN EUROPÉEN

Au niveau européen, le PCF exige un bilan de la mise en œuvre des 3 premiers paquets ferroviaires qui ont eu pour conséquence d'ouvrir à la concurrence les transports ferrés de marchandises et des trains internationaux de voyageurs.

Ce bilan est inscrit dans la directive 91/440 à l'origine de cette libéralisation mais n'a jamais été appliqué.

Nous pourrions ainsi faire le constat que les politiques libérales appliquées à plusieurs pays d'Europe n'ont produit que des effets négatifs :

- hausse des tarifs,
- baisse de la qualité de transport et du niveau de sécurité,
- augmentation du nombre de poids lourds sur les routes,
- dégradation des conditions sociales des cheminots.

Ce sont les usagers du rail fret et les voyageurs, les citoyens par la pollution atmosphérique et les accidents de la route, les salariés du secteur qui font les frais de ces choix politiques.

4 LE RÉSEAU FERRÉ PAYÉ PAR L'ÉTAT

L'État doit prendre en charge la régénération du réseau ferroviaire et son développement.

Les infrastructures ferroviaires sont partie intégrante de l'aménagement du territoire qui doit être sous la responsabilité entière de l'État au même titre que les routes ou le réseau fluvial.

Il appartient donc à ce dernier de garantir son entretien et de financer son extension.

7 UN HAUT NIVEAU SOCIAL

Le PCF s'engage à garantir aux cheminots un haut niveau social par le maintien de leur statut, une amélioration de leur protection sociale et une formation professionnelle apte à assurer la qualité et la sécurité du transport ferré.

2 LA COOPÉRATION POUR DÉVELOPPER LE RAIL

Pour le PCF, l'organisation des systèmes ferroviaires doit être une prérogative de chaque État membre de l'Europe, par contre le PCF prône une coopération entre les pays de l'UE pour favoriser le développement du rail.

Aucun État n'a la même configuration géographique, ni la même histoire et les mêmes infrastructures en matière de transport.

Par la coopération entre pays et entreprises historiques, nous pourrions considérablement réduire le transport routier et favoriser les échanges européens tout en préservant l'environnement.

5 UN SYSTÈME FERROVIAIRE RÉUNIFIÉ

Le PCF s'engage à revenir à un système ferroviaire réunifié au sein d'une entreprise publique unique et intégrée.

Il développera une politique des transports basée sur la complémentarité entre les modes en lieu et place de la concurrence exacerbée intra et intermodale en favorisant partout où cela est possible les modes les moins polluants et les moins « accidentogènes » tels le fluvial et le rail.

8 RÉGLER LA DETTE FERROVIAIRE

En France, l'État doit prendre en charge la dette du système ferroviaire qui est une dette publique, car contracter par la SNCF sur son ordre.

Les possibilités sont multiples : soit une prise en charge totale ou partielle de la dette, soit la création d'une structure de défaisance de la dette alimentée par des fonds dédiés (taxe poids lourd, taxation ou renationalisation du réseau autoroutier, mobilisation d'une épargne populaire spécifique, etc.), soit un mix des deux propositions.

3 UNE EUROPE SOCIALE POUR LA SÉCURITÉ

Le rôle de l'Europe doit être de partager nos connaissances et expériences pour améliorer et développer les technologies ferroviaires, améliorer la sécurité et la qualité du transport.

L'Agence européenne du Rail doit avoir cette mission et veiller à une application rigoureuse des règles de sécurité par toutes les entreprises ferroviaires et pour ce faire garantir des normes sociales de haut niveau qu'il s'agisse des conditions de travail ou de la formation.

6 L'ABANDON DES P P P

Le PCF abandonnera les partenariats publics-privés.

Quel que soit le domaine, il est aujourd'hui reconnu que de tels montages financiers ne sont établis que pour permettre à l'État de limiter son engagement et surtout pour que quelques multinationales du BTP se gavent d'argent public.

Dans le ferroviaire, après le scandale financier de la ligne Perpignan-Figueras, c'est la LGV Tours Bordeaux qui est en train de montrer la filouterie élaborée par le gouvernement Sarkozy-Fillon pour servir leurs amis des groupes Vinci, Eiffage et autre Bouygues.

Le PCF propose la création d'un pôle financier public autour d'organismes bancaires détenus majoritairement par l'État et sous contrôle citoyen.

9 UN VERSEMENT TRANSPORT RÉGIONAL

Au regard de leurs prérogatives étendues, les régions doivent avoir une ressource propre pour les transports collectifs. Le PCF propose de généraliser le versement transport à toutes les régions et de l'appliquer à toutes les entreprises.

2017, L'humain d'abord !

PCF
Parti communiste français



**FRONT
DE GAUCHE**