



Les forces existent pour gagner le retrait de la « réforme ferroviaire »

condition d'un redéveloppement du service public nationalisé SNCF et de la reconquête du monopole public

Le gouvernement a peur des cheminots et de leur mobilisation. Il a peur de l'exaspération des usagers, de l'attachement du pays à la SNCF, entreprise historique et structurante. Il a peur de la montée d'une lutte conséquente contre un point central de sa politique antisociale « d'austérité », massivement rejetée : la casse des services publics, de l'emploi et du statut du travail. Il a peur que la colère et les luttes qui se développent dans quantités de secteurs, La Poste, le nettoyage, les hôpitaux, les raffineries etc. soient renforcées par la mobilisation cheminote.

Voilà pourquoi le gouvernement a déjà reporté de plus d'un an le passage de sa « réforme ferroviaire » au Parlement pour placer son examen au milieu des vacances. Voilà pourquoi Hollande et Valls n'ont pas soufflé mot de la « réforme », pourtant si centrale dans leur politique, dans leurs dernières déclarations. Incroyablement : Pas un média officiel n'a annoncé la manifestation nationale du 22 mai.

En revanche, ils se sont répandus sur les rames de TER trop larges pour de nombreux quais de gare. Les ministres, sans honte, se succèdent pour expliquer que la « réforme ferroviaire » va corriger l'aberration. C'est tout le contraire évidemment. La poursuite de la division du ferroviaire, la course au profit privé, vont amener encore plus d'abandons dans les budgets consacrés à la mise à jour des données du réseau. Demain, des wagons avec des matériaux dangereux risquent de passer sous des ponts, dans des tunnels trop bas !

Le PDG Pépy n'ose quand même pas dire que la « réforme ferroviaire » qu'il vante et ses « économies » de maintenance, auraient empêché la catastrophe de Brétigny.

Tous les arguments fallacieux du pouvoir à destination des cheminots sont tombés à l'eau.



Il ne reste qu'une réalité : celle de l'expérience dramatique des privatisations en France et dans les autres pays que la « réforme » et l'UE veulent maintenant débrider.

Le fret SNCF s'est effondré aux dépens de l'activité économique et de l'environnement, aux profits des transporteurs privés (dont les filiales privées de la SNCF). Le chaos ferroviaire en Grande-Bretagne ou en Grèce est effrayant. Le début du processus de privatisation en France amène des hausses de tarifs, des suppressions de lignes et d'arrêts, de guichets, de services etc. qui révoltent les voyageurs. Des dizaines de milliers d'emplois ont été cassés. Les conditions de travail sont attaquées comme l'esprit du service public qui est la mission des cheminots.

NON, laisser – provisoirement – le sigle SNCF dans le nom des nouvelles entités ferroviaires créées par la « réforme » ne change rien à l'éclatement programmé de l'entreprise pour permettre la privatisation d'activités, isolées, profitables.

NON, la « réforme » ne limite pas la nocivité des directives européennes de mise en concurrence : elle les applique à la lettre pour préparer la privatisation!

NON, la perspective d'une « convention collective des travailleurs du rail » ne protège rien des acquis sociaux des cheminots SNCF (dont l'organisation du travail avec la RH077). Elle a pour but de rendre possible la concurrence. Elle amène à négocier de nouveaux reculs sur la base d'un « compromis » entre le statut SNCF, déjà lourdement dégradé, et le droit commun. Pourtant, 95% des cheminots sont SNCF ! Les 5 autres % doivent y être intégrés !

Dans l'entreprise, les cadres dirigeants tentent d'opposer les agents, d'en rassurer certains (en douce). **NON** ! Ceux qui tomberaient dans SNCF-Réseau n'ont pas à se sentir protégés ! Le président PS des régions de France et président d'Aquitaine, Rousset, vient d'annoncer la couleur à l'occasion de la réception des rames TER trop larges : « Il faut un coût de maintenance correspondant à ce que peut faire le privé, parce que sinon, un jour, la maintenance, quand nous deviendrons en totalité autorités organisatrices, nous la mettrons en concurrence ».

Communistes, de la SNCF, d'autres entreprises, des quartiers et campagnes, nous considérons que la lutte contre la « réforme ferroviaire » est essentielle. Nous la soutenons pleinement. Nous essayons d'y contribuer par nos analyses et nos initiatives.

Pour nous, il n'y a qu'un seul moyen et une seule solution: la lutte consciente et déterminée. Après la manifestation du 22 mai, le gouvernement portera seul la responsabilité des mouvements de grève reconductible que les syndicats décideront. Nous combattons la propagande visant à diviser cheminots et usagers.

Pour nous, c'est clair :

- Personne ne peut être dupe des négociations bancales dans lesquelles vont rentrer les syndicats de collaboration de classe, qu'ils prétendent accepter la « réforme » telle quelle ou vouloir l'amender.
- La régionalisation ne correspond pas à une meilleure définition des besoins de transports mais à la création de féodalités locales encore plus asservies aux capitalistes. La « réforme ferroviaire » est encore aggravée par l'annonce de la constitution de grandes « euro-régions » par Hollande. Pépy se réjouit d'avoir obtenu dans la convention tout juste signée avec la Région Centre l'acceptation de TER sans contrôleur à bord ! Nous appelons les élus qui se disent progressistes dans les régions à s'élever contre la « réforme ferroviaire ».
- Il n'y a rien à attendre « d'amendements » au Parlement. Les élus communistes relayeront les luttes. Mais elles seules sont décisives.
- La rupture avec les directives de l'Union européenne à la solde des capitalistes se joue et s'organise dans chaque pays. Les camarades syndicalistes et communistes des autres pays nous apportent un précieux concours avec leur expérience. Il n'y a rien à attendre au niveau européen, dans les institutions illégitimes de Bruxelles ou de Strasbourg. Pas de diversion ! La mise en échec de la « réforme ferroviaire » en France apporterait un souffle à toutes les luttes nationales contre la casse des services publics. Il existe un rapport de force en France et c'est là que cela se joue pour nous !

Le monopole public des transports ferroviaires, acquis en 1937, confirmé à la Libération, est plus que jamais la forme optimale d'organisation pour la réponse aux besoins. La concurrence n'est qu'un leurre visant à faire le lit d'oligopoles privés tout en saignant les usagers et les contribuables pour les infrastructures. Le monopole public SNCF existe encore quasiment, de fait. La défense et la reconquête du service public nationalisé SNCF, intégré, avec la réintégration des activités de RFF et de ses 800 salariés, est fondamentale.

La défense du statut des cheminots SNCF, correspondant à cette réalité et aux acquis des luttes, est indissociable de cette nécessité de la réponse aux besoins.

RETRAIT DE LA REFORME FERROVIAIRE !

C'est la condition d'une vraie réforme des financements, de la « dette », des rapports avec les territoires et les usagers, correspondant aux principes et objectifs du service public !

Les forces existent dans le pays pour converger et mettre en échec la « réforme ferroviaire ».

.....
Organisez votre colère : adhérez* !

Nom : **Prénom :**

Adresse :

Email/tél : **Signature :**

PCF - Section de Saint-Quentin - 22 rue de la Pomme Rouge - 02100 - Saint-Quentin
Tél : 03.23.64.12.71 - 06.26.09.26.48 - mail : pcfquentin@gmail.com - Facebook : Pcf Saint Quentin
Permanences tous les lundis, mercredis et jeudis de 17h à 19h - <http://pcf saintquentin.unblog.fr>

* Le montant des cotisations est fixé à 1% du revenu et peut être adapté en fonction des situations personnelles
La cotisation donne droit à une réduction fiscale à hauteur de 66% du montant annuel de celle-ci