

SE RASSEMBLER POUR CONQUÉRIR, C'EST AGIR POUR GUÉRIR.

La crise financière : Quelles causes ? Quelles solutions ?

**DÉBAT PUBLIC
entre le PCF, le PS, le
Parti de Gauche, le
NPA, les Verts**

**Jeudi 22 janvier 2009
de 18h à 21h**

**120 rue La Fayette Paris 10ème
(métro Gare du Nord)**

La France traverse une crise dans tous les domaines de la vie : emploi, santé, logements, services publics....

Tous ceux qui hier demandaient que l'État se désengage pour laisser la place au marché, veulent aujourd'hui trouver, dans l'État et ses financements, l'argent nécessaire pour engranger de nouveaux bénéfices et perpétuer le système, sans, bien entendu, aucune contrepartie.

Et au nom de la crise, les licenciements se multiplient. Le gouvernement entend accélérer sa politique antisociale alors que ce sont justement ces mêmes politiques qui sont à l'origine de la crise.

Le peuple souffre alors que les actionnaires continuent à s'enrichir et à licencier.

L'humanité est malade de ce système capitaliste. Tout laisse à penser que la crise est en train de déboucher sur une récession mondiale catastrophique.

Pourtant, rien n'est écrit.

Dans le monde, en Europe, en France, de plus en plus nombreux sont celles et ceux qui réfléchissent, agissent, luttent et sont en recherche d'une autre perspective à ce système en crise. Des mobilisations à l'échelle européenne, comme celle des cheminots, le 13 novembre 2008, se développent.

Nous sommes loin d'être seuls !

Nous sommes de plus en plus nombreux à ne plus accepter le discours sur le thème « les caisses sont vides » pour justifier les régressions sociales au regard des milliards trouvés en quelques jours.

Nous sommes de plus en plus nombreux à penser qu'il faut mettre en place un pôle financier public.

Nous sommes de plus en plus nombreux à vouloir un développement des services publics plutôt que la « concurrence libre et non faussée ».

Aujourd'hui le débat porte sur des questions essentielles et favorise une accélération du mouvement des idées.

C'est ce mouvement des idées qui bousculent la gauche.

Et à l'intérieur de la gauche, nous, les communistes, nous sommes décidés à prendre toutes nos responsabilités.

Nous voulons contribuer à redonner l'espoir comme en 2005 lors de la bataille contre le projet de traité constitutionnel européen, pour une autre Europe.

Nous voulons contribuer à construire un front progressiste plus ambitieux encore que le fut à son époque le Front Populaire. Nous nous y engageons dès maintenant dans la préparation des élections européennes.

Ensemble, nous pouvons faire bouger les lignes à gauche et dans la société.

Ensemble, portons un autre projet de société.

Pour une SNCF du XXI^e siècle

Prenant appui sur le rapport du sénateur Haenel sur l'organisation du système ferroviaire et le bilan de la décentralisation des services régionaux de voyageurs, la réforme Busserau qui s'annonce accélère la casse du système ferroviaire et la privatisation de la SNCF (voir encadré).

La SNCF est détruite par les tenants de la concurrence « libre et non faussée ».

Acceptant de se soumettre aux ordres de Bruxelles et du grand patronat, les gouvernements successifs ont remis en cause le service public SNCF. Ils ont éclaté l'entreprise intégrée et impulsé la mise en concurrence des réseaux, des modes de transports, des salariés. Ils ont refusé d'assumer leur rôle d'actionnaire, contraignant la SNCF à un endettement colossal pour se moderniser.

Malgré les fortes luttes développées par les cheminots français et européens, ils ont abandonné, avec cynisme et sans souci des générations futures, la politique multimodale des transports - politique qui répondait aux besoins de la Nation, des usagers et des chargeurs, en France et en Europe - pour une politique de rentabilité financière immédiate.

Une SNCF pour répondre à quels besoins ?

Réforme de la réforme ou contre réforme ont montré leur inefficacité. Pour sortir la SNCF de l'ornière, il s'agit de révolutionner le système ferroviaire pour le mettre à l'heure du siècle.

Pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux, de quoi avons-nous besoin ?

D'une entreprise produisant du transport de voyageurs et de marchandises, du local à l'international, assurant l'accessibilité à tous, l'aménagement du territoire, le respect du développement durable et sa sécurité. Le statut social du personnel doit être en adéquation avec cette obligation de service public.

Les atouts de la SNCF

La SNCF irrigue un réseau maillé desservant tout le terri-

toire (gares, embranchements particuliers, chantiers multimodaux, ports et aéroports), ouvert sur l'Europe et le monde. Le ferroviaire est un système guidé (sécurité) et le roulement rail/roue est économe en énergie, en espace et en nuisances pour l'environnement.

La SNCF met en oeuvre un système de production liée voyageurs et marchandises. C'est-à-dire qu'elle peut produire, sur les mêmes infrastructures et avec les mêmes moyens techniques et humains du transport de voyageur et/ou de marchandises. Cela économise des coûts de gestion et d'exploitation. Cela renforce l'efficacité. La SNCF est également une entreprise de réseau, à rendement croissant, cela signifie que plus elle développe ses trafics, plus elle augmente son efficacité et abaisse ses coûts de production. C'est la raison d'être de la politique de volume.

Le statut du personnel lui permet de répondre au mieux aux besoins du public et des chargeurs.

Les communistes mobilisés

Pour sortir de la crise des transports, dans la crise globale du système capitaliste, les communistes sont déterminés à s'opposer résolument au projet de société régressif de Sarkozy et de la Droite. Ils font des propositions (page 3).

Ils travaillent aussi à reconstruire une vraie alternative à gauche autour d'un projet de progrès social et démocratique.

Le plan Bussereau

- Attribution d'une part substantielle des travaux de régénération du réseau à d'autres mandataires que la SNCF,
- Modification de la LOTI pour permettre d'expérimenter l'ouverture à la concurrence avec des régions volontaires.
- Création dans la SNCF d'une direction de l'exploitation du réseau, regroupant les 14 400 cheminots en charge de la production et de la gestion des sillons. Cette direction serait séparée du reste de l'entreprise, disposerait d'un budget distinct.

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

Un nouveau type d'entreprise publique.

Facteur de développement économique, de cohésion sociale et territoriale, la politique des transports doit prendre corps autour de services publics forts. Elle doit s'appuyer sur un nouveau modèle d'entreprises publiques, favorisant l'appropriation sociale, capable de dynamiser l'ensemble du secteur au service des hommes. De nouveaux critères de gestion répondant au progrès social et écologique, plutôt qu'à la rentabilité financière, doivent être élaborés.

Cela exige un engagement fort de l'État, le mettant en situation de maîtrise et de régulateur de l'ensemble du secteur. État qui doit se doter de moyens et d'outils pour imposer le respect des règles politiquement définies. Ne faudrait-il pas donner à la SNCF un statut nouveau d'Entreprise publique de Service Public?

Une maîtrise publique et un contrôle citoyen.

La France, au sein de l'Europe (aucun territoire ne doit être exclu de l'accès aux réseaux européens), a besoin d'une politique des transports et de l'équipement d'essence multimodale répondant aux besoins de proximité. Cela suppose démocratisation dans l'élaboration des choix et véritable démarche de solidarité, de complémentarités entre les territoires.

La question des financements est centrale : il faut sortir de la sous-tarification des transports qui pressure les salariés. La construction d'un pôle public financier, en France, est nécessaire afin d'échapper aux contraintes de la rentabilité financière.

La propriété des infrastructures de tous les modes doit être réunie sous la coupe de l'État et du Ministère afin d'être en mesure d'organiser la cohérence, les choix d'investissements et d'utilisation multimodale...

Satisfaire les besoins de transport

Les trajets domicile/travail sont partie intégrante de la capacité à produire dans et par une entreprise. C'est le capital qui organise les éloignements et les concentrations. Il est injuste que les salariés payent toujours plus pour aller gagner leur vie. Plutôt que la mise en concurrence, il s'agit d'instaurer, par région, des pôles publics du transport de voyageurs urbains et régionaux.

Au niveau européen, la mise en place des réseaux de transport aérien et ferroviaire à grande vitesse, doit développer les complémentarités entre modes pour répondre aux besoins de mobilité. Cela pose la question d'un pôle public européen de transport, comme lieu pertinent de gouvernance du système de transport face aux besoins de déplacements à cette échelle.

Pour les transports terrestres de marchandises, un rééquilibrage des trafics en faveur des voies navigables et du ferroviaire, la recherche de complémentarités, de multi modalité, de coopérations constituent un axe majeur de la politique des transports.

La mise en œuvre d'un pôle public de transports de marchandises, du petit colis au train complet, autour de la Poste et ses filiales, de la SNCF et son groupe Sernam, dynamiserait cette stratégie de coopérations multiformes au service du public.

Une réglementation répondant aux besoins sociaux

Il faut prendre appui, dans chaque mode, sur les exigences de sécurité et environnementales pour faire valoir une réglementation sociale de progrès. Il faut reconnaître de nouvelles qualifications servant à étalonner les barèmes de rémunération, à consolider les garanties statutaires et collectives.

Il faut rapprocher les réglementations internationales vers le haut en s'appuyant sur les acquis sociaux les plus favorables. Une tarification sociale obligatoire des transports permettrait aussi de sortir de la mise en concurrence des salariés.

Après 2005, 2009

Enfin un espoir à gauche !

En juin 2009 auront lieu les élections européennes. Dans ce contexte de crise historique du capitalisme, la période est marquée par le développement d'une prise de conscience européenne progressiste : luttes contre la directive Bolkestein, victoires du NON dans les référendums en France, aux Pays-Bas, en Irlande, euromanifestations.

Les communistes sont décidés à prendre une initiative politique pour permettre aux différentes sensibilités progressistes de reprendre l'offensive. Le PCF leurs a lancé un appel pour exprimer ensemble, lors de ces élections, l'exigence de transformations structurelles et dessiner une vision alternative à la construction européenne. Déjà Jean-Luc Mélenchon et de nombreuses personnalités ont répondu à cet appel.

Un nouveau processus est en marche. Enfin un espoir à gauche !

PROJET DE LOI « AUTORITÉ DE RÉGULATION FERROVIAIRE »

Ce projet de loi, déposé par le gouvernement et qui sera discuté au parlement dans le premier trimestre 2009, légifère sur des transpositions des directives des premiers, deuxièmes, et même troisièmes « paquets ferroviaires » s'agissant de l'ouverture pour le Voyageur.

C'est une étape supplémentaire dans le processus de libéralisation. Étape illustré par la modification d'un intitulé passant de « service public de transport ferroviaire » à « services de transport ferroviaire ».

Pourtant cette libéralisation est loin d'avoir fait, depuis sa mise en œuvre, la preuve de son efficacité. Au contraire elle a fait des ravages. C'est même une des raisons de la crise actuelle. Et comment comprendre cette insistance quant cette crise pousse nombre d'institutions, d'économistes, à s'interroger sur les conséquences de ce système d'organisation économique.

Avant toute nouvelle étape, un bilan doit être fait sur la libéralisation des chemins de fer et sur de la réforme ayant créé RFF.

De plus, ce texte est dangereux : les articles 1 et 2 du titre premier, risque de sacrifier la sécurité sous l'autel d'une place à faire, coûte que coûte, aux opérateurs privés.

Il donne aussi à RFF la possibilité de céder à un opérateur de proximité des missions de gestionnaires d'infrastructures actuellement exclusivité de la SNCF. Cette disposition est contraire aux besoins d'un système ferroviaire intégré, global. Cette disposition risque, de plus, de se traduire par un désengagement supplémentaire de l'État, puisqu'elle vise à transférer tout ou partie des charges d'infrastructures de la moitié de la longueur du réseau.

Le service public ne supporte pas les branches

La SNCF est une référence mondiale en matière de transport ferroviaire. Il en a fallu des générations de cheminots pour la placer à ce rang ! Mais s'ils ont mis tous leurs savoirs, leurs savoirs faire, leurs compétences, au service de la SNCF, ce n'est pas pour augmenter de 50 % le chiffre d'affaires ou doubler les bénéfices. C'est pour répondre aux besoins croissants des populations, pour apporter une réponse concrète aux exigences de la société. C'est pour le service public, porteur de valeurs de qualité, de sécurité, de réponse aux besoins partout et pour tous.

Cela exige une entreprise où les salariés travaillent ensemble avec des règles identiques et un statut social commun (jamais la SNCF n'aurait évolué comme elle l'a fait si elle avait été sectorisée en activité ou en domaine).

Cette exigence est en totale opposition avec le projet de PEPY de sectoriser la SNCF en branches sans se soucier des conséquences économiques et sociales. Des branches qui seront obsédées par les résultats financiers à court terme sans se préoccuper ni des salariés, ni des conditions dans lesquelles ces résultats seront obtenus.

Le chiffre

890

C'est en millions d'euros, l'argent déboursé par la direction de la SNCF, sur la seule année 2008, sans mettre un wagon de plus sur les rails, sans faire une embauche supplémentaire. Cet argent n'a pas permis non plus d'augmenter les salaires. Ils se répartissent ainsi :

- 130 M d'€ pour verser des dividendes à son actionnaire unique : l'État,
- 70 M d'€ pour financer les tarifs sociaux à la place de l'État,
- 70 M d'€ pris dans les fonds de réserve de notre caisse de retraite pour les verser à la sécurité sociale,
- 45 M d'€ pour distribuer un dividende salarial,
- 80 M d'€ pour acheter des parts dans NTV, l'entreprise italienne,
- 80 M d'€ pour acheter une entreprise privée de fret en Allemagne,
- 100 M d'€ pour financer à la place de l'État le réseau Transilien,
- 295 M d'€ pris sur les fonds de la SNCF et avancés à Géodis pour que cette dernière achète la logistique d'IBM.

Et pendant ce temps là, on nous dit que les cheminots coûtent trop cher.