

UNISSONS NOS FORCES POUR RECONSTRUIRE L'ESPOIR

2013 restera comme l'année qui aura été marquée par des catastrophes ferroviaires.

Elle restera aussi une année de souffrance pour la majorité des Français.

Beaucoup parlent déjà de 2014 comme une année de tous les dangers.

Et si c'était l'inverse ?

Si, après avoir été sonnées par les renoncements du gouvernement, les forces de gauche anti-austérité reprenaient le dessus ?

C'est le défi que nous vous proposons de relever. Ensemble, unissons nos énergies pour construire un nouvel espoir.

Nous nous adressons à vous, à tous ceux qui n'ont pas renoncé à en finir avec cette société du fric, à retrouver le chemin de l'action, de l'unité, de notre force commune.

C'est possible parce que, dans notre pays, nous sommes toujours aussi nombreux à préférer « l'humain d'abord » au « chacun pour soi ».

Parce que les richesses sont là, confisquées par les prédateurs financiers, et qu'il est possible d'en produire beaucoup d'autres, encore mieux, en libérant le travail et les entreprises du pillage des actionnaires, de la finance et des banques.

Parce que nous ne sommes pas condamnés à ce que les intérêts de la finance continuent à contrôler nos vies et les choix du pays. La France est capable de créer suffisamment de richesses pour que nous vivions ensemble dans la justice et l'égalité.

Parce que les cheminots, par leur mobilisation, leur unité syndicale, ont montré en 2013 qu'il était possible de se rassembler sur des objectifs de défense du service public.

Emploi, salaires, services publics, réforme du système ferroviaire... Nous ne lâcherons sur aucun de ces objectifs, en démontrant autant qu'il le faudra que c'est le coût du capital et non celui du travail qui est la cause de la crise.

Pendant toute cette année 2014, nous vous invitons, à unir nos forces pour reconstruire l'espoir et répondre aux défis qui attendent notre entreprise.

Les cheminots communistes vous souhaite une bonne année 2014.

4^{ÈME} PAQUET FERROVIAIRE

LA MOBILISATION NE FAIT QUE COMMENCER !

Le 17 décembre 2013, la commission Transport du parlement européen a entériné les principes du 4^{ème} paquet ferroviaire.

L'ouverture à la concurrence du transport voyageurs est prévue en 2022.

Publié le 30 janvier dernier, ce quatrième paquet comporte 6 rapports, propositions de directives et de règlements, dont le seul but est d'ouvrir grand les portes de la mise en concurrence du transport de passagers, comme pour le fret.

Ces rapports, qui visent à achever la libéralisation du rail, ont obtenu un large soutien, au-delà de la majorité de droite.

Les deux rapports composant le volet politique de ce paquet, le rapport de Mathieu Grosch sur l'ouverture du marché et celui de Saïd El Khadraoui sur la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ont été adoptés avec respectivement 28 voix pour et 8 contre, et 28 voix pour et 11 voix contre. Le groupe GUE-NGL, dont font partie les élus du Front de Gauche, a déposé de nombreux amendements pour reconnaître les droits des travailleurs du rail ou les droits des collectivités à décider

de leur politique de transport. Aucun d'entre eux n'a été adopté !

Les premiers paquets ferroviaires ont seulement mené à des hausses des prix pour les passagers et à une détérioration des conditions de travail pour les salariés. Malgré ces échecs, certains veulent à nouveau répéter les mêmes erreurs dont la logique est de continuer à servir exclusivement les intérêts des grands groupes financiers.

L'avis du groupe GUE-NGL sera annexé au rapport officiel pour affirmer son refus de cette nouvelle étape de la libéralisation.

Ce vote ne sonne pas la fin du débat sur l'avenir du rail, mais le début de la mobilisation.

La Commission européenne veut terminer le travail avant les élections européennes ! Ne la laissons pas faire !

Nous soutenons le rassemblement d'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) fin février à Strasbourg.

Le train est le moyen de transport le plus sûr et le plus écologique. Faisons de la préservation d'un service public du rail accessible à tous l'un des sujets phares d'ici les élections européennes de 2014.

RAPPEL Les principales mesures du 4^{ème} paquet ferroviaire

- Appel d'offres obligatoire pour les transports ferroviaires régionaux de voyageurs
- Séparation totale de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation
- Ouverture à la concurrence du transport voyageurs prévue en 2022 : elle remettrait en cause le principe fondamental du service public
- Abrogation de la loi de 1969 garantissant l'équilibre budgétaire de notre régime : elle remettrait en cause notre protection sociale de santé et de retraite
- Séparation intégrale de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation : son seul objectif clairement avoué est de faciliter l'ouverture à la concurrence.
- Modification du rôle de l'Agence ferroviaire créée en 2004 : elle deviendrait le guichet unique en matière de certification des véhicules et de certificats de sécurité pour faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs.

Nos propositions

Un projet de loi a été déposé par le Front de gauche. Il précise que le gouvernement de la France doit engager une réorientation de la politique des transports au niveau européen. Pour cela, il propose un moratoire sur les trois paquets ferroviaires. Il réalise un bilan contradictoire et indépendant sur l'impact de la libéralisation du transport ferroviaire en termes d'emplois, d'aménagement du territoire et de qualité du service rendu. Il effectue un bilan carbone de ces politiques européennes.

Sur cette base, il prévoit :

- l'abandon du dogme libéral de la concurrence effrénée,
- la maîtrise publique des infrastructures,
- l'unité du réseau d'infrastructures ferroviaires,
- l'objectif assumé de permettre un aménagement équilibré du territoire.

Réforme du ferroviaire : des élus interpellent le gouvernement

Le 11 décembre 2013, 24 parlementaires du Front de Gauche et 11 vice-présidents au transport dans les régions ont interpellé le gouvernement pour qu'il confirme son engagement d'un débat parlementaire sur la réforme du ferroviaire. S'il était reporté, voire oublié, cela « *laisserait les décisions sur l'avenir du système ferroviaire français au diktat de la commission européenne et de son 4ème paquet ferroviaire. Le 1er Ministre et le Ministre des Transports doivent s'engager solennellement à respecter le calendrier qu'ils ont décidé !*

Les Présidents des entreprises publiques SNCF et RFF mènent une grande campagne de communication. Face aux indécisions gouvernementales, ils tentent de mettre en place leur réforme avant le débat parlementaire et le vote de la loi, pensant ainsi rendre leur nouvelle organisation incontournable. C'est inacceptable !

C'est l'avenir du système ferroviaire et du Service public ferroviaire tant fret que voyageurs qui est en jeu.

Depuis le 16 octobre, les syndicats, associations et partis politiques de gauche et écologiste, soulèvent le manque d'ambition du projet de loi et portent l'exigence d'une réforme du ferroviaire à la hauteur des défis à relever.

Face à l'accélération de la dégradation des infrastruc-

tures, des dysfonctionnements de l'exploitation, face à la décision gouvernementale de suspendre l'écotaxe, il y a urgence à mettre en œuvre une réforme ambitieuse intégrant les questions du désendettement, des nouveaux financements pérennes, d'une véritable intégration industrielle du système ferroviaire.

Il appartient au Gouvernement et au Parlement de prendre en compte les exigences qui s'expriment afin de construire un projet de loi répondant aux besoins de la Nation et des usagers, à partir d'un système ferroviaire intégré, seul capable de répondre aux enjeux de sécurité, d'aménagement du territoire et d'égalité de traitement.

Les enjeux sont d'une telle importance qu'ils appellent un grand débat public, qui dépasse le cercle des spécialistes. Nous appelons aux rassemblements et aux actions les plus larges sur tous les territoires. »

La SNCF et l'État convoquent l'austérité sur les rails.

La SNCF a présenté son budget pour l'année 2014.

La crise continue de se faire sentir chez les usagers des transports tant dans les trains du quotidien que dans les TGV. Le budget 2014 prévoit en ce sens une croissance limitée du chiffre d'affaires : +2,5 % à périmètre et charges constants. Malgré cela, la direction SNCF voudrait maintenir sa marge tout en subissant les décisions de l'État en matière d'imposition et taxes (+ 2,1 %) et d'augmentation des péages (+6,3 %). Elle entend donc faire supporter aux cheminots et aux usagers le coût que cela entraîne.

Avec 2500 suppressions de postes envisagées - 1000 dans les gares et les trains, 856 à « Fret SNCF » - c'est un véritable plan d'austérité qui serait imposé aux cheminots et au service public.

Ce budget, traduction financière du projet d'entreprise « Excellence 2020 », priorise le développement des filiales hors de l'entreprise publique SNCF. Comme en 2013, la direction va détourner de son sens le « Crédit Impôt Compétitivité Emploi » (CICE), versé par l'État pour limiter l'augmentation de la dette, alors qu'il doit favoriser les embauches.

Le chiffre

1,7

C'est en milliard ce que RFF reverse par an d'intérêts aux banques, suite à une dette qui est une dette d'aménagement du territoire. Cela au moment où l'on dit qu'il manque entre 1,5 et 2 milliards au système ferroviaire en France.

Nos propositions

- L'État doit désendetter le ferroviaire et impulser une politique des transports multimodale et complémentaire.
- Les infrastructures ferroviaires doivent relever d'une maîtrise publique exercée par la SNCF sous tutelle de l'État propriétaire.
- La SNCF doit être réunifiée et organisée de manière à mutualiser ses ressources pour redynamiser le service public. Cette organisation garantit l'unicité du réseau et son entretien, ainsi que le respect des principes du service public, comme l'égalité d'accès.
- La cohérence nationale apportée par une SNCF intégrée permet une évolution du rôle des Régions. En leur confiant la coordination des autorités organisatrices de transport sur leur territoire, cela permettra d'organiser la réponse aux besoins de transport de manière plus efficiente.
- Le Conseil d'Administration de la SNCF doit être majoritairement composé de représentants des usagers et du personnel, d'élus régionaux et parlementaires.

DROIT AU LOGEMENT :

UN ENJEU INCONTOURNABLE

Un an après la loi Duflot, dans un contexte d'austérité généralisée et d'atomisation sociale, l'état du logement en France continue d'être catastrophique. Tous les indicateurs sont au rouge comme le montre encore cette année la Fondation Abbé Pierre. L'effondrement de la production d'habitations est

Combien de mal-logés en France ?

Pas moins de 3,5 millions, dont près de 700 000 enfants. À ces chiffres, il convient d'ajouter 2 millions de personnes qui ont des impayés et 7 millions en situation dite de « réelle fragilité », toutes au bord du gouffre et pouvant basculer dans la pauvreté absolue du jour au lendemain.

désormais évalué à plus d'un million de logements. Par ailleurs, les loyers des foyers modestes ne vont pas baisser ; les aides aux propriétaires sont maintenues, alors que l'Aide Personnalisée au Logement (APL), qui concerne 6,5 millions de ménages dont la moitié vit sous le seuil de pauvreté, est gelée dans le budget 2014 et ne suivra pas l'inflation.

Avec le dispositif Duflot, l'argent public est orienté et fléché vers le privé, entérinant la loi Boutin.

Les salariés ont de moins en moins accès aux logements sociaux, réservés aux plus démunis, faisant éclater la mixité sociale, remède indiscutable à la ghettoïsation des cités.

Quant à la Garantie Universelle des Loyers (GUL), elle n'est pas une garantie sociale du logement, mais un système assurantiel qui va se substituer à la caution. Une autre façon de détourner le « 1 % patronal » (en réalité 0.47 %).

Plus que jamais, le logement reste le premier poste de dépenses des ménages en France, élément constitutif du pouvoir d'achat.

La hausse des loyers, des prix de l'énergie, la stagnation des salaires pèsent sur la situation sociale des cheminots et sur leur famille.

La politique globale du logement par la SNCF doit reposer sur la réponse aux besoins des cheminots.

Les cheminots de moins en moins bien logés

Les cheminots n'échappent pas à ce constat. Pourtant, ils se sont construit, au fil de l'histoire, un patrimoine de logements conséquent, qui, par le biais des Lois Molle et Allur leur échappe.

La Direction voit ce parc comme une activité lucrative, servant sa politique de mobilité des personnels :

- Augmentation des loyers à la relocation, obligeant les agents à rester dans un logement trop grand ou trop petit ;
- Utilisation abusive des baux complémentaires au contrat de travail pour contraindre les cheminots prenant leur retraite à céder leur logement. La forte augmentation des loyers n'est ni tolérable ni concevable pour ces agents ;
- Vente du parc social et du parc libre par la filiale ICF Habitat. Les transferts entre bailleurs sont très souvent défavorables aux locataires.

Nos propositions

Des priorités sont à dégager pour que l'État reste le garant de la solidarité nationale :

- Abrogation de la loi MOLLE, des surloyers et des conventions d'utilité sociale.
- Blocage des loyers et des charges pendant trois ans.
- Augmentation des aides à la pierre à hauteur de 800 millions d'euros.
- Doublement du livret A, dont l'argent doit servir le logement social.
- Révision du « 1 % logement » pour le rétablir à 1 % effectif à partir de 10 salariés.
- Augmentation des plafonds pour l'accès au logement social.
- Révision du montant des APL et versement au 1er euro dès le 1^{er} mois.
- Interdiction des expulsions locatives pour les personnes en grande difficulté.
- Définition d'un mécanisme d'encadrement de la valeur du foncier.