

## UNE RÉPONSE POLITIQUE NOUVELLE À GAUCHE, C'EST L'URGENCE



La responsabilité de François Hollande et de Manuel Valls est grande dans le basculement massif de départements à droite, dans une nouvelle poussée de l'extrême-droite, dans l'abstention de la moitié des citoyens.

Si le PS recule nettement, n'en déplaise aux censeurs, les listes soutenues par notre rassemblement ont réalisé au 1er tour un score de 9,4 % au niveau national et de 13,6 % sur les 448 cantons où le Front de gauche et EELV étaient présents ensemble.

Il n'y a aucun doute quant à la profondeur de la crise politique. Se sentant trahis, voyant les renoncements du gouvernement face à la finance et aux oukases de l'Union européenne, subissant sacrifices, montée du chômage et de la pauvreté, beaucoup ne savent plus dans quelle direction est l'espoir; ils expriment de la colère, de l'indignation, du dégoût.

La confirmation de la percée du Front national est autant la conséquence de ce désarroi, de ce ras-le-bol généralisé, que celle d'un long processus de banalisation de ses idées qui ont été placées au centre du débat politique et médiatique.

Les Français ont été opposés entre eux, les tensions racistes, communautaires, générationnelles ont été attisées pour détourner le regard des Français des vraies responsables de la crise : les politiques d'austérité, les actionnaires et la finance. Les médias et les responsables politiques qui ont favorisé cette banalisation et le danger qu'elle fait courir à la démocratie sont face à leurs responsabilités.

Ce scrutin sonne clairement comme un appel à un changement de cap politique. Ne pas le faire serait engager la France dans le scénario du pire auquel les communistes ne se résoudront jamais. Dans ce contexte, les résultats des candidats du nouveau rassemblement avec d'autres forces de gauche et écologistes qui s'est dessiné à l'occasion de ces élections, nous encouragent. Construisons ensemble une alternative politique pour sortir de l'austérité avec un projet social clairement à gauche, solidaire et écologique.

Nous avons l'ambition le faire avec toutes les forces citoyennes, politiques et sociales disponibles à la construction d'un mouvement de gauche alternatif. Rien n'est désormais plus urgent que de construire ce rassemblement dans les luttes, dans l'action quotidienne et la solidarité concrète, dans le débat politique. Le retour de la loi Macron au Sénat nous donne l'occasion de nous rassembler avec plus de force encore.

Les communistes sont à vos côtés pour apporter cette réponse politique nouvelle à gauche.

### LOI MACRON

#### *Rien n'est encore joué*

Le texte doit maintenant passer au Sénat jusqu'au 6 mai avant de repasser à l'Assemblée nationale.

Comme chez les parlementaires, ce projet de loi est minoritaire dans la population. Ensemble, nous pouvons contraindre le gouvernement à abandonner cette loi.

La mobilisation est indispensable à l'image de celle du 9 avril.

# LES CONSÉQUENCES DE LA RÉFORME DU FERROVIAIRE

La réforme du ferroviaire a inscrit dans le marbre l'autofinancement du système. Confirmée par les plans stratégiques « Excellence 2020 » et « Réseau 2020 », sa mise en œuvre va affaiblir durablement le service public SNCF et plus largement la place du mode ferroviaire en France. Les conséquences sont maintenant connues :

- Suppressions de 7500 à 15 000 kilomètres de

voies.

- 10 000 suppressions d'emploi sur « SNCF Mobilités ».
- Recours massif à la sous-traitance pour « SNCF Réseau ».
- Diminution de l'offre ferroviaire pour les TET ainsi que les TER hors zone dense.
- Abandon organisé du fret SNCF.

## LES PRÉCONISATIONS DE LA SNCF DE SUPPRESSION DE LIGNES ET DE RÉDUCTION DE L'OFFRE DES TRAINS INTERCITÉS

### DE 9000 À 13 000

C'est le nombre de suppressions de postes à la SNCF d'ici 2020 avec la réforme ferroviaire.

Deux études émanant de cabinets indépendants viennent de confirmer ce que les cheminots en lutte dénonçaient lors de la mobilisation contre la réforme du système ferroviaire. Analyse qui avait été relayée par les parlementaires du Front de gauche à l'Assemblée nationale et au Sénat.

En février, une première étude a été effectuée par le cabinet Degest pour le CCE. Selon cette étude avec la mise en place de la réforme ferroviaire, entre 9 000 et 10 000 d'équivalents temps-plein pourraient disparaître sur les 150 000 emplois existants.

Une seconde étude, réalisée cette fois par le cabinet d'expertise Secafi, vient confirmer cette perte massive d'emplois : la SNCF pourrait supprimer 11 000 à 13 000 postes d'ici cinq ans, soit presque 10 % des effectifs.

### LE RÉSEAU SNCF INTERCITÉS C'EST...

 ... **320** trains par jour

 ... **335** villes desservies par 35 lignes

 ... **32,4** millions de voyageurs par an

### LIGNES SUPPRIMÉES

-  Caen - Le Mans - Tours
-  Paris - Évreux - Serquigny
-  Reims - Dijon
-  Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon
-  Hirson - Charleville-Mézières - Metz
-  Clermont-Ferrand - Béziers

### LIGNES AMPUTÉES Nombre d'allers/retours (A/R) par jour

Paris - Amiens - Boulogne de 14 à 8 A/R

Suppression des dessertes de **Longueau, St-Just-la-Chaussée, Clermont et Creil**

Paris - Rouen - Le Havre de 23,5 à 11,5 A/R

Suppression des arrêts à **Mantes, Vernon, Gaillon, Oissel, Val-de-Reuil, Yvetot, Bréauté-Beuzeville**

Paris - Troyes - Belfort de 13 à 7 A/R

Suppression de 50% des arrêts à **Nogent-sur-Seine et Romilly-sur-Seine**

Paris - Caen - Cherbourg/Deauville de 15,5 à 10 A/R

Suppression des arrêts à **Mantes, Bernay, Evreux, Pont l'Évêque, Bayeux, Lison, Carentan, Valognes**

Paris - Limoges - Toulouse de 10 à 8 A/R

Suppression des dessertes de **Brive-la-Gaillarde, Souillac, Gourdon, Cahors, Caussade, Montauban, Issoudun, La Souterraine, Châteauroux**

Paris-Orléans/Tours de 21 à 16 A/R

Bordeaux - Lyon - Suppression des arrêts à **Libourne, Coutras, Mussidan, Thiviers, St-Sulpice-Laurière, Guéret, Commenry**

Bordeaux - Marseille - Nice

Suppression des arrêts à **Marmande, Montauban, Sète, Arles**

Nantes - Lyon

Suppression des arrêts à **Saincaize et St Germain des Fossés**

## LE STATUT ET LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL DES CHEMINOTS EN LIGNE DE MIRE

La direction a décidé d'attendre la fin de l'année pour s'engager dans la réforme du statut des cheminots.

Elle veut profiter de ce temps pour mener la bataille idéologique et faire accepter par les cheminots une des plus graves régressions que notre entreprise a connue à l'image de ce qu'elle a déjà engagé au Fret.

Elle sait que les cheminots ne resteront pas sans réagir. Elle cherche donc la période propice pour engager cette attaque. Avec les élections professionnelles, elle espère un rapport de force qui lui soit plus favorable. Elle compte aussi s'appuyer sur le 4ème paquet ferroviaire actuellement en discussion au Parlement européen.

### LE FRET SNCF

### CHAMPION DU DUMPING SOCIAL !

Si certains pouvaient avoir des doutes sur l'attitude de la direction de la SNCF lors de la future négociation de la Convention collective nationale, la direction du FRET donne le ton :

Au nom du principe de l'autofinancement du système, elle use du chantage en direction des cheminots : abandonner le RH0077, le dictionnaire des filières ou perdre la charge de travail sur leur site au profit d'un autre.

Les conséquences sont connues : prise de service délocalisée, coupure sur les locomotives...

## QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE UN TEXTE DE « COMPROMIS » INACCEPTABLE

Ce texte présenté par la Commission européenne à la mi-janvier 2015 vise à obtenir un vote d'ensemble sur les deux piliers du paquet ferroviaire :

- Le pilier technique, qui regroupe le règlement sur l'ERA (l'Agence ferroviaire européenne) ainsi que les directives « interopérabilité » et « sécurité ».
- Le pilier politique, qui concerne l'ouverture à la concurrence et la gouvernance des chemins de fer.

Ce texte de « compromis » efface toutes les références sociales obligatoires inscrites dans le cadre de la procédure législative. La concurrence « sauvage » qui ne manquerait pas de s'installer dans le secteur au regard de ces retraits viendrait créer une situation de dumping social sans précédent dans les chemins de fer.

Concernant la gouvernance, ce texte est incompatible avec la réforme ferroviaire. En effet, l'approche de la Commission viendrait mettre un coup fatal au caractère « indissociable et solidaire des 3 Épic » inscrit dans la loi du 4 août 2014, élément qui avait pourtant été utilisé pour la faire accepter.

## L'ÉTAT ROULE POUR LES LOBBYS AUTOROUTIERS

Un avis cousu de fil blanc en faveur des profits du privé a été rendu par le groupe de travail sur les autoroutes mis en place par Manuel Valls, et dont les conclusions font la part belle aux géants du BTP.

Les conclusions, remises au Premier ministre, tournent le dos aux préconisations des 150 parlementaires à savoir la reprise en main par l'État des contrats pour mettre fin à la situation de rente. « Une telle solution ne peut être sérieusement envisagée à l'horizon de la législature », tranche la note. En cause, selon ses auteurs, les « délais » et les « contraintes budgétaires » qu'induirait cette option, chiffrée entre « 20 et 25 milliards d'euros » pour les finances publiques.

Pourtant l'article 38 des contrats de concession permet à l'État d'y mettre fin, moyennant une indemnisation » pour résiliation anticipée. Un emprunt de 25 milliards d'euros au taux annuel de 1,5 % sur 15 ans se traduirait par une annuité de l'ordre de 2 milliards d'euros, largement couverte par les recettes de péages, de l'ordre de 4 milliards d'euros par an.

## DES RETRAITÉS DÉTERMINÉS !

Depuis plusieurs mois, les cheminots actifs et retraités sont descendus dans la rue. Leurs revendications convergent avec celles qui s'expriment dans de nombreux conflits sociaux dans toutes les branches pour imposer une autre politique au gouvernement et au MEDEF.

Combattre l'austérité, réduire le chômage, préserver les droits et tous les régimes sociaux, augmenter les salaires, les retraites, les pensions et les minima sociaux sont les priorités de ces mobilisations.

Les retraités cheminots ont d'autant plus de raisons de se mobiliser que leur pouvoir d'achat baisse depuis des années du fait aussi de l'augmentation constante des dépenses contraintes et des multiples mesures fiscales qui les touchent.

C'est à ce jour 30 mois sans augmentation qui se cumulent avec toutes les autres mesures aussi néfastes les unes que les autres.

Trop de retraités, et particulièrement des femmes, sont en dessous du seuil de pauvreté, y compris avec une carrière complète.

Pour les cheminots, l'attaque supplémentaire contre le versement de leur pension trimestrielle avec un projet de décret pour la mensualisation est inacceptable : reconduit par décret pour l'année 2015, il est de nouveau remis en cause par le gouvernement.

Par cette décision, le gouvernement poursuit sa démarche d'un alignement des droits du ré-



gime spécial sur le régime général dans la perspective d'une réforme globale des retraites pour l'ensemble des salariés.

Les retraités sont déterminés; ils exigent la non-promulgation de ce décret et le maintien du versement des pensions au trimestre à échoir, sans fractionnement.

Ils revendiquent également le retour à la péréquation et l'indexation des pensions sur le salaire moyen.

Ils ont raison, car de l'argent il y en a beaucoup trop pour les actionnaires et pas assez pour les retraités et salariés. Mobilisons-nous pour une autre répartition des richesses.

# C'EST CE COÛT DU CAPITAL QUI PLOMBE NOTRE ÉCONOMIE.

## UNE POLITIQUE POUR LES ACTIONNAIRES

À longueur d'antenne, on nous explique que la solution à la crise serait de diminuer le coût du travail.

Cette politique, orchestrée par le MEDEF, a pourtant montré son inefficacité au regard des objectifs annoncés. Partout où elle est appliquée (en France comme dans d'autres pays européens), elle n'engendre que déficit, chômage et pauvreté.

Elle n'est efficace que pour gonfler des dividendes des actionnaires, rendre les très riches toujours plus riches. L'année 2014 aura été celle des records d'augmentation des dividendes versés aux actionnaires des entreprises du CAC 40!

Malgré ces constats, avec les 30 milliards d'euros du Pacte de responsabilité et la loi Macron, le gouvernement veut poursuivre et accélérer dans cette voie.

Pourtant, l'efficacité de l'ensemble des exonérations sociales et fiscales dont bénéficient les entreprises et qui sont de l'ordre de 200 milliards par an devrait le faire réfléchir. Plus ces exonérations augmentent, plus le déficit se creuse, plus le chômage augmente.

Ces 200 milliards devraient être utilisés autrement, plus efficacement, pour créer des emplois stables, financer les investissements publics et répondre aux besoins sociaux.

## C'EST LE COÛT DU CAPITAL QUI PLOMBE NOTRE ENTREPRISE.

C'est cette politique d'austérité que la direction de la SNCF met en œuvre : le gel des salaires et des pensions de retraite, et la suppression programmée de milliers d'emplois. Mais ce mal qui ronge l'entreprise n'est pas abordé dans la réforme ferroviaire.

Les charges de la dette ferroviaire s'élèvent à environ 3 milliards par ans, autant d'argent qui va directement dans les caisses des banques.

Pour la SNCF, c'est l'équivalent de 8 800 emplois, trente rames TGV, plus de 200 locomotives fret. Pour SNCF réseau, cela représente plusieurs projets de modernisation du réseau classique indispensable au développement du fret.

La reprise de cette dette par l'État dégagerait donc des capacités d'autofinancement importantes et rendrait possibles la création des emplois et la réalisation d'investissements, ainsi que l'augmentation des salaires des cheminots.

C'est ce projet de réforme qu'ont soutenu, l'année dernière, les élus Front de gauche et qui est au cœur du renversement capital/travail dans l'entreprise.

## DES ÉCONOMIES : ON PEUT EN FAIRE !

Pour faire des économies, la direction de la SNCF ne réfléchit qu'au travers d'un seul prisme : il faut baisser le coût du travail.

Elle nous explique que seuls la baisse de l'emploi, le gel des salaires ou encore la suppression des EVS sont les bonnes réponses. L'expérience montre que ces choix à l'œuvre depuis des années sont particulièrement inefficaces.

Les solutions existent :

- Reprise par l'État de sa dette qui coûte 3 milliards d'euros par an au système ferroviaire.

Mais d'autres économies immédiates auraient pu être réalisées :

- Depuis 2007, la SNCF a versé pas moins de 1,274 milliards d'euros à l'État sous forme de dividendes.
- « Ulysse », un contrat avec IBM qui a coûté 150 M€ et abandonné par la suite.
- Le déménagement du siège de Mouchotte a coûté 12,5 M€.
- La location du nouveau siège à Saint-Denis revient à 6 M€/an.

De plus, il y a une certaine indécence de la part de ceux qui prônent la modération salariale à s'augmenter de 10 % en 2014 (augmentation qui concerne les 20 premiers dirigeants SNCF soit environ 1000 €/mois pérennes et liquidables)



## LE GOUVERNEMENT PRÊT À RENONCER À 36 MILLIARDS

La création d'une taxe sur les transactions financières (TTF) européenne pourrait rapporter 36 milliards d'euros par an à la France, mais le gouvernement privilégie d'autres mesures.

Cette taxe ambitieuse sur les actions, obligations et dérivés (taxés à 0,1 % les deux premières et à 0,01 % pour les derniers) générerait des recettes se situant entre 14 et 36 milliards pour la France.