

PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS

SECTION DES CHEMINOTS DE LIMOGES



A l'occasion de la tenue des assises ferroviaires du 25 janvier 2014, la Section des Cheminots de Limoges du Parti Communiste Français tient à rappeler les bases du combat qu'elle mène pour un service public ferroviaire réalisé par une entreprise publique responsable devant la Nation.

Face à l'acharnement de l'Union Européenne dans sa politique en faveur des trusts et du Capital et de ses complices nationaux au travers des gouvernements successifs, pour casser le monopole public de transport par rail, les cheminots continuent à résister avec leurs syndicats. (13 juin, 9 octobre, 12 décembre 2013)

Ils doivent aujourd'hui s'opposer au projet de loi du ministre Cuvillier préparant l'éclatement de la SNCF entamé par les gouvernements précédents, qui s'inscrit dans le processus européen de démantèlement des services publics.

Les dégâts causés par cette politique, en Grande Bretagne, en Grèce et récemment en Belgique, sont de plus en plus visibles par le plus grand nombre. Nous affirmons qu'elle n'a aucune légitimité à être appliquée en France, d'autant que les prémices de son application, en ce qui concerne la baisse des moyens alloués à l'entretien des installations ne cessent d'inquiéter. (Accident de Bretigny, par exemple)

Cependant, une réforme du système ferroviaire est nécessaire !

- Au plan social et économique :

C'est près de 100 000 emplois cheminots supprimés en 30 ans, une casse du fret ferroviaire aux conséquences environnementales lourdes mais aussi financières : car les flux de marchandises ne financent plus les infrastructures.

Reproduisant sur le rail ce qui se passe sur la route, le transport de marchandises continue de voir son coût externalisé au détriment des comptes publics.

C'est un prix du billet très lourd qui éloigne l'utilisateur.

Une inégalité de l'offre croissante d'un territoire à l'autre, malgré des politiques régionales dont le succès s'est largement appuyé sur l'unicité du Service Public SNCF.

- Au plan financier :

C'est près de 40 milliards de dette qui sont injustement à la charge du seul ferroviaire. RFF reverse 1 milliard d'euros d'intérêts aux banques. C'est l'équivalent des bénéfices de la *Deutchbhan*. **C'est trois fois plus que les sommes nécessaires à la rénovation du réseau sur notre région !**

La requalification de la dette de RFF et de la SNCF en dette publique permettrait de recourir à des financements nouveaux et éviterait ou limiterait le recours aux Partenariats Public Privé (PPP), particulièrement coûteux aux collectivités. Cette requalification permettrait, par exemple, de trouver les financements de maintenance des voies sans hypothéquer ou condamner la construction de lignes nouvelles !

Malgré les assertions du Ministre des transports et du Directeur de la SNCF, on constate qu'en aucun cas il n'y a réintégration de Réseau Ferré de France dans le giron de la SNCF. La séparation du réseau et de(s) l'exploitant(s) est belle et bien maintenue, condition nécessaire à la volonté de mise en concurrence de ces mêmes exploitants. Elle est même confortée par la volonté d'obtenir, ce qui n'avait pas été possible en 1996 et 1997, le rattachement des personnels dans ces deux entités.

De la même façon, aucune mesure de cette réforme ne permet l'amélioration de la qualité du service, en permettant notamment la mutualisation des moyens et des personnels. La séparation par activités, qui est la cause des dysfonctionnements, est même renforcée.

Le maintien du statut des cheminots est un impératif pour l'efficacité d'une réforme et doit servir de référence !

Les cheminots et les usagers doivent s'opposer à cette réforme telle qu'elle est présentée et refuser l'application des directives européennes.

Nous devons également imposer que la régionalisation préserve les lignes ferroviaires sur notre territoire sans devenir un outil de casse au service du libéralisme.

Les Communistes ont de l'expérience !

Durant deux mandats, les communistes ont présidé la commission transport du Conseil Régional.

Dès 1980, ils proposaient METROLIM, qui est toujours d'actualité, et qui permettrait une plus grande offre de transport collectif, une complémentarité des modes, une valorisation de l'infrastructure sur l'agglomération.

L'action politique, contrairement aux discours ambiants, doit favoriser la réponse aux besoins et dépasser la seule gestion en traçant des perspectives pour les citoyens.

Les communistes proposent un pacte de solidarité durable pour le transport.

Ce pacte s'adresse à tous les acteurs concernés par les enjeux du transport qui ont la volonté de le rendre efficace au plan économique, social et environnemental.

C'est la triple condition qu'exige une véritable réforme pour être efficace !

C'est sur ces bases que nous formulons nos propositions.

Ensemble, exigeons le rétablissement d'un monopole public du transport ferroviaire sous le contrôle de la Nation. (Usagers, Cheminots, Elus).

Les assises aujourd'hui réunies ont pour but de définir les orientations souhaitées régionalement par les usagers. C'est une bonne chose et c'est un niveau pertinent. Mais il est clair que ces orientations ne pourront se réaliser que dans le cadre d'une politique nationale, débarrassée de ses orientations libérales, appliquant une péréquation nationale permettant une politique de transport pour le bien des territoires et des populations.