

(Suite de la page 1)

La dette découle des décisions gouvernementales, pas des choix de la SNCF, encore moins des cheminots :

53 Milliards € dus au sous-engagement de l'Etat et à son choix du programme TGV. Ainsi chaque année, 2,7 Milliards € sont versés aux banques au titre de la dette... l'équivalent de 26.000 emplois. (Pour info, l'Etat allemand a pris à sa charge la dette de la Deutch bahn NDLR).

Une autre réforme possible: nouveaux financements et entreprise publique confortée.

Outre la prise en charge de la part de la dette revenant au gouvernement, on peut dégager 3 milliards € pour de nouveaux investissements à la SNCF...

Comment peut-on trouver des moyens pour le métro parisien et pas pour une bonne desserte ferroviaire sur le territoire, dans le rural et pour les villes moyennes ?

Il suffirait d'appliquer les mêmes mesures qu'en Ile de France : extension à l'ensemble du pays de la taxe locale sur les bureaux et les parkings de super marchés, versement « transports » payés par les entreprises à toutes les Régions, mise en place d'une « écotaxe poids lourds ».

Le retour à une entreprise unique et intégrée, à 100 % publique, sous contrôle démocratique, protectrice des agents et des usagers est indispensable pour un renouveau du rail, avec un vaste plan de remise à niveau d'ensemble du réseau et de reconquête du fret par le rail et pas par le routier de manière à réduire les pollutions et améliorer la sécurité sur la route (la SNCF est devenue, avec Géodis, le premier transporteur routier du pays NDLR).

Le 7 mars à Capdenac : succès du débat public du PCF.

Soixante dix personnes venues débattre du financement public et d'une « autre utilisation de l'argent » permettant un autre budget national, orienté vers le progrès social... tous convaincus qu'en supprimant les cadeaux ou exonérations fiscales et de charges consenties aux entreprises en pure perte, on peut récupérer 60 Milliards € pour relancer les services publics, dont la santé », l'école et les transports, tout en ramenant en cinq ans la France au niveau des 3 % de déficit exigés par Bruxelles. Le plus caricatural étant le CICE : 26 Mds d'allègements de charges « pour l'emploi », reconnu « inefficaces », mais néanmoins transformé en réductions pérennes et définitives, montrant ainsi que l'objectif était bien de gonfler les marges bénéficiaires et non l'emploi !

Le débat a fait apparaître que « utiliser autrement l'argent » ne pouvait se réduire à la fiscalité et aux politiques budgétaires de l'Etat, mais devait concerner aussi le rôle des banques et l'urgence de réformer leurs missions. Dans ce sens la distinction entre financement bancaire des entreprises et financement sur le « marché financier » (la Bourse) mérite d'être éclairci pour bien comprendre les propositions du PCF en la matière...

Nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

Citation du moment :

« La régression sociale ne se négocie pas, elle se combat ! »

Henri KRASUCKI
Ancien secrétaire général

TSI EN GRÈVE

Une négociation s'étant ouverte, les travailleurs, tous handicapés, de l'entreprise TSI de Capdenac ont suspendu leur grève pour leurs salaires et conditions de travail, jusqu'au 3 Avril, où ils jugeront des résultats. L'Union Locale CGT organisait ce Jeudi un rassemblement de soutien devant l'entreprise... Elle a notre soutien actif.



On ne peut prétendre agir contre la désertification rurale en matière de services publics et ne pas soutenir la lutte des cheminots... C'est certes pour le rail qu'ils se battent, mais leur lutte est indissociable de celles des services publics en général et celle pour l'aménagement du territoire en particulier... Combattre la réforme gouvernementale est la condition sine qua non à l'aboutissement des négociations positives engagées entre la Région Occitanie et la SNCF en matière de dessertes ferroviaires dans notre région... Sans victoire des cheminots, ce sont des nouvelles fermetures de lignes et de dessertes qui seraient à l'ordre du jour, et /ou la hausse des tarifs et / ou des impôts locaux.