



www.npa2009.org

cheminot.anticapitaliste@gmail.com

Aujourd'hui dans la rue, demain on continue !

Aujourd'hui 22 mai, nous sommes des milliers de cheminots dans les rues de Paris. Nous sommes venus de tout le pays pour manifester contre cette réforme ferroviaire, qui veut détruire la SNCF et le RH 0077, pour accélérer le processus de privatisation et nous sur-exploiter. Et aussi parce que nous savons que si la réforme passe, d'autres mauvais coups nous attendent, comme les menaces sur nos facilités de circulations, les milliers de suppressions de postes... Et comme si tout ça ne suffisait pas, Pépy a récemment annoncé son "plan de départs volontaires", qui n'est rien d'autre qu'un plan de licenciement. Bref, nous avons beaucoup à perdre !

La réforme est proposée par le gouvernement, sur ordre du MEDEF et de la direction de la SNCF (Pépy en tête). Et ils ont beau se cacher derrière les « impératifs » de Bruxelles, comme si tout cela leur était imposé, la réalité est toute autre : ce sont bien eux qui ont le pouvoir, et cette réforme est leur choix politique. Ce gouvernement au service du patronat veut faire passer la réforme à l'Assemblée Nationale le 16 juin : dans exactement 25 jours. Cela veut dire une chose : le bras de fer est engagé entre les cheminots et le gouvernement, et nous avons 25 jours pour le faire reculer et obtenir le retrait du projet de réforme.

Est-ce que le retrait de la réforme est un objectif ambitieux ? Bien sur ! Certains pensent même que

l'histoire est déjà écrite, que nous avons perdu d'avance... Nous pensons au contraire que rien n'est joué d'avance, et que l'issue de ce combat dépend principalement de ce que feront les cheminots eux-même ! Le retrait de la réforme est le seul objectif qu'on peut se fixer, à moins de se résigner à aller négocier des cacahuètes... Nous devons donc nous battre pour le retrait : parce que nous n'avons pas le choix, mais aussi parce que c'est possible de le gagner !

Le gouvernement qui veut nous imposer cette réforme est affaibli et impopulaire, et nous pouvons le faire plier. De plus, il a pris le risque d'attaquer en même temps plusieurs secteurs qui ne se laissent pas faire : les intermittents du spectacle luttent contre la baisse de l'assurance chômage, les fonctionnaires ont fait grève le 15 mai contre les suppressions de postes et le gel des salaires... Dans ce contexte, une grande grève des cheminots pourrait devenir le pire cauchemar du gouvernement, en secouant la société dans son ensemble, et en permettant la convergence de différents secteurs en lutte !

La question que chaque cheminot doit donc se poser n'est pas « *Est-ce que nous pouvons gagner le retrait de la réforme, ou pas ?* », mais plutôt : « *Comment faire pour gagner le retrait ? Quelle stratégie suivre ?* »

La réforme ferroviaire, c'est la privatisation !

Depuis ses débuts, l'histoire du chemin de fer illustre les liens qui unissent l'Etat et les grands groupes capitalistes, avec une intervention plus ou moins importante de l'Etat selon les périodes. Par exemple, la création de la SNCF en 1937 a été la conséquence d'une faillite généralisée de la plupart des compagnies ferroviaires privées. Cette création a permis la centralisation et l'intégration industrielle de réseaux fragmentés jusque là. Elle a aussi permis d'enlever au patronat la charge des énormes investissements nécessaires à l'exploitation du réseau ferré. Ce réseau dont le bon fonctionnement a toujours été essentiel pour ses profits, en assurant le transport des marchandises et des travailleurs.

Le bilan de 15 ans de destruction...

C'est dans cette perspective qu'il faut comprendre la politique de restructuration menée par la direction de la SNCF ces quinze dernières années : préparer l'entreprise pour le moment où la reprivatisation de certains secteurs serait à nouveau à l'ordre du jour. Pendant cette période, la direction a imposé des économies massives aux dépens des cheminots : des gains de productivité imposés brutalement, notamment grâce à des milliers de suppressions de postes (moins 20 000 postes en 10 ans !). Et dans le même temps, elle a mis en place un découpage de la SNCF par activités et par régions, quasiment à l'image de ce qui se pratiquait avant 1937... Et elle s'est efforcé de transformer chaque activité en une entité bien délimitée, avec un budget séparé et une quasi-obligation de faire des bénéfices. Bref, elle a tout préparé pour une séparation totale et une privatisation morceau par morceau...

Le vrai but de la réforme ferroviaire

Alors que le secteur ferroviaire nécessite des investissements à long terme (et porte un lourd endettement à long terme), la réforme ferroviaire du gouvernement vise à donner les moyens au

patronat d'extraire des profits à court terme. Par exemple, le transfert des cheminots de la SNCF, selon leurs fonctions, vers l'une des nouvelles entités (SNCF Réseau ou SNCF Mobilités) répond à cet objectif. En réalité, aucun patron n'est sérieusement prêt à acheter le matériel, à embaucher et former le personnel nécessaires à l'exploitation d'un réseau, dans le cas où il remporterait un appel d'offre. Les cheminots et le matériel déjà en place feront l'affaire : il n'y a plus qu'à les transférer...

Statut et RH 0077 = trop chers !

Le seul problème, ce sont les droits sociaux que les cheminots ont acquis, à travers l'histoire et les luttes. Le projet "d'harmonisation du cadre social" (avec l'abrogation du RH 0077) s'inscrit dans l'offensive générale contre le "coût du travail" : les travailleurs, du public comme du privé, coûteraient trop cher aux patrons ! L'objectif est de généraliser des conditions de travail et de rémunération abaissés sur le plus petit dénominateur, de manière à maximiser le taux de profit. On est donc bien loin de l'objectif d'un service public à la population, efficace et le moins cher possible...

Retour vers le futur...

Si ce projet de loi venait à aboutir, il s'agirait d'une régression historique, du point de vue de l'organisation du réseau (un retour en arrière de plus de 70 ans !), comme du point de vue des conditions de vie des cheminots (ex : la perte de 10 jours de repos par an...). C'est pourquoi nous devons nous battre pour la réunification de tous les cheminots (public, privé, filiales, sous-traitance...) dans une seule et même structure, la SNCF, et pour l'harmonisation par le haut de leurs conditions de travail. N'oublions pas que la grande grève des cheminots de 1920 a arraché un même Statut pour tous les cheminots, alors qu'ils étaient divisés entre différentes entreprises !

Pour quelles revendications nous battons-nous ?

RETRAIT DE LA REFORME FERROVIAIRE !

→Système ferroviaire

- Non à la division en 3 EPIC
- Réintégration de RFF dans la SNCF
- Pour un monopole public ferroviaire

→Conditions de travail

- Pas un repos en moins, pas une heure de travail en plus !
- Statut et RH 0077 pour tous les travailleurs du rail (SNCF, filiales, sous-traitants, boîtes privées...)

Préparer la grève reconductible

Nous le savons tous, la manifestation d'aujourd'hui ne sera pas suffisante pour faire reculer le gouvernement. Par contre, cette manifestation doit nous servir de tremplin pour lancer la bataille du rail ! Car c'est une grève reconductible qu'il nous faut construire pour obtenir le retrait de la réforme. Ils veulent faire passer la réforme à l'Assemblée Nationale le 16 juin : nous devons donc commencer la grève reconductible début juin et réussir à paralyser le pays avant le vote de la loi !

Une grève active

Dans l'affrontement qui nous attend, la grève et son caractère massif sera un élément indispensable, mais pas suffisant pour faire pencher la balance en notre faveur. Ce qui sera déterminant, ce sera aussi la capacité des grévistes à être actifs et à prendre leurs affaires en main. Il ne suffira pas de faire grève à la maison : il faudra un maximum de participation aux Assemblées Générales, pour que les grévistes puissent contrôler eux-mêmes le mouvement et ne pas dépendre des états-majors syndicaux (qui seront tentés d'aller négocier des aménagements à la marge du projet de loi...). Il faudra aussi un maximum de participation aux actions et aux manifestations, pour construire et renforcer la grève, pour convaincre encore et toujours les collègues non grévistes de nous rejoindre, pour faire du bruit en dehors de l'entreprise... Nos actions durant le conflit seront donc déterminantes pour faire reculer le gouvernement.

Stopper la circulation des trains

L'arrêt des circulations doit être un objectif de la grève. Les lois qui attaquent le droit de grève tentent

de limiter l'impact des grévistes sur les circulations. Contre ces manœuvres, il n'y a pas de secret : une grève massive peut rendre caduque ces restrictions, si assez de cheminots sont dans le mouvement. Mais il ne faut pas se priver d'autres moyens : nous savons faire circuler des trains, nous savons donc comment les arrêter. Toutes les grosses mobilisations cheminotes ont su faire preuve d'inventivité quand il le fallait : occuper les voies, les postes d'aiguillage, mettre en place des piquets de grève... Tout cela ne doit pas être un tabou.

Un impact au-delà des cheminots !

Une grève reconductible des cheminots peut avoir un fort impact sur le climat social global : quand la circulation des trains est perturbée ou arrêtée, cela impacte la société toute entière, le fonctionnement des entreprises... Et dans le climat actuel, c'est une chance à saisir, car la cure d'austérité imposée par le gouvernement suscite des mécontentements dans divers secteurs : fonctionnaires, intermittents du spectacle... La grève des cheminots pourrait donc permettre la convergence de l'ensemble des secteurs qui veulent se battre contre les mauvais coups du gouvernement et du patronat !



Et au delà de la réforme...

→ Pas touche aux Facilités de Circulation !

→ Emploi

- Arrêt immédiat des suppressions de postes et des « départs volontaires »
- Retour des 20 000 postes supprimés depuis 10 ans

→ Salaires

- + 300 € pour tous
- Pas un salaire sous les 1700 € nets

La réforme ferroviaire et l'Union Européenne

Cette réforme ferroviaire s'inscrit dans un processus de libéralisation du rail à l'échelle européenne. Depuis le début des années 1990, ce processus a pour objectif de mettre fin aux monopoles publics et d'ouvrir à la concurrence les réseaux des pays membres. Des ensembles de lois adoptées au niveau européen (les « paquets ferroviaires ») encadrent ce processus. La création de RFF en 1997, ou bien l'ouverture à la concurrence dans le Fret et le transport international de voyageurs, ont donc été mis en place au même rythme, à l'échelle européenne.

“C'est pas moi, c'est Bruxelles”

Mais quand la direction de la SNCF et les dirigeants politiques français prétendent obéir aux diktats de Bruxelles, ils ne font que se cacher derrière leur petit doigt : les directives européennes sont décidées par des représentants des différents gouvernements, et sont appliquées (ou pas) par ces gouvernements. Et comme chacun de ces gouvernements défend les intérêts des patrons de son pays, les gagnants sont les patrons des pays les plus forts dans l'Union Européenne... Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, les deux grands gagnants seront donc évidemment la direction de la Deutsche Bahn allemande et la direction du groupe SNCF.

Quand la SNCF s'autoconcurrence...

Depuis longtemps, la SNCF ne se limite plus à l'EPIC SNCF. Véritable holding capitaliste du transport, second transporteur mondial, le groupe SNCF est présent dans 120 pays. Partout en Europe, les filiales de la SNCF (comme Keolis) jouent au jeu de la concurrence avec les entreprises publiques nationales, en Allemagne, en Angleterre ou encore en Grèce. En France, le premier concurrent de la SNCF est bien souvent la SNCF elle-même, à travers ses filiales de droit privé (Itirémia, VFLI, Géodis...).

Grâce à ces filiales, la SNCF tire vers le bas la qualité du service et les conditions de travail des cheminots : c'est tout simplement ce qu'on appelle du « dumping social ». Des filiales de la SNCF concurrencent directement l'EPIC SNCF, dans des secteurs comme le transport de Fret, l'accueil en gare et la prise en charge des voyageurs handicapés, et même la vente de billets TER dans certaines gares !

Pour un monopole public ferroviaire

Comme n'importe quelle entreprise capitaliste, la SNCF essaye de tirer son épingle du jeu en mettant en concurrence les salariés de l'EPIC et ceux de ses filiales de droit privé. Donc, pour préserver les conditions de travail des cheminots et un service public digne de ce nom, c'est-à-dire étranger à toute logique de profit, il faut comprendre que la direction de la SNCF n'est pas dans le même bateau que nous : il faut même se battre contre elle.

Et il faut aussi se battre contre les traités et directives de cette Union Européenne capitaliste, qui gravent la libéralisation dans le marbre. Il faut reconstituer un monopole public du transport, regroupant l'ensemble des travailleurs du rail (cheminots de l'EPIC SNCF, de ses filiales, de ses sous-traitants, et des entreprises ferroviaires privées), et placé sous le contrôle des travailleurs et de la population.

Lutter : dans les urnes et dans la rue !

Un premier geste pour cela, ce sera de voter pour les listes NPA aux élections européennes de dimanche prochain. Mais surtout, il faut bloquer la réforme de Pépy et du gouvernement : si nous, cheminots de la SNCF, nous arrivons à mettre en échec ce processus de privatisation, ce sera un formidable encouragement à faire de même pour tous les cheminots d'Europe. A nous de jouer !

Contre l'Union européenne des banques et des patrons

MEETING du NPA ce soir à 20h

Avec Olivier BESANCENOT et des invités européens

Gymnase de la rue de la Bidassoa, M° Gambetta