

SIGNAL ROUGE

JOURNAL DE LA SECTION DES TRAVAILLEURS DU RAIL DE L'UNION DES
REVOLUTIONNAIRES-COMMUNISTES DE FRANCE - CONSTRUCTION DU PARTI



www.urcf.fr

N°4

JUILLET 2014

REFORME DE LA SNCF : VALLS RECULE POUR MIEUX SAUTER

L'ouverture à la concurrence des réseaux de la SNCF initiée par la droite et mise en oeuvre pour l'essentiel sous Gayssot, ministre PCF du gouvernement Jospin, a séparé RFF et la SNCF, créant deux EPIC. Ce dispositif a multiplié le nombre d'entreprises privées sous-traitantes pour «entretenir» et «faire fonctionner» le système ferroviaire. Le dispositif de privatisation que la création de RFF a permis, a mis en concurrence les réseaux sous prétexte de diminuer la dette SNCF. RFF gagne donc son autonomie pour financer des entreprises privées qui font du profit en exploitant les travailleurs du rail soumis à une productivité accrue. Les redevances payées à RFF par les entreprises ferroviaires sont fixées alors par l'Etat et frappent principalement la SNCF cliente de RFF mais épargne les sociétés privées. Résultat, un certain nombre de marchés de la SNCF ont été cédés à celles-ci. L'exploitation du travail salarié s'est aggravée. Le statut des cheminots est mis en concurrence avec le privé. Les acquis sociaux se dégradent, la SNCF s'endette davantage, les accidents du travail se multiplient et les tarifs des transports sont sans cesse augmentés. La SNCF, qui exécute gratuitement les tâches de la circulation et de l'entretien pour

RFF dans le cadre d'une convention entre les deux EPIC, veut maintenant, avec le gouvernement, une réforme qui accélère la distribution des fonds publics vers le privé en dénationalisant progressivement mais rapidement la totalité des transports ferroviaires. La proposition de loi consistait à diviser la SNCF en trois EPIC, SNCF maison mère, SNCF réseaux et SNCF mobilité. L'incorporation du nom SNCF dans ceux des trois EPIC ne servait qu'à illusionner ceux qui veulent bien l'être sur une soi-disant réunification de l'entreprise. C'était un piège grossier démobilisateur dans lequel la bureaucratie syndicale et la «gauche» politique veulent entraîner les travailleurs. En effet, revendiquer la fusion des EPIC revient à ne pas poser la question du retour au service public unique et nationalisé. Au contraire, l'extension du privé, financée par l'Etat, pourra se poursuivre. Si les luttes ne s'engagent pas contre le capitalisme, non pour l'aménager, mais pour reconstruire le service public, si on continue à faire confiance aux gouvernements bourgeois en passant des accords avec eux, l'avenir du rail sera jeté aux appétits des monopoles. Le gouvernement HOLLANDE obéit à la Commission Européenne qui a adopté le 30 Janvier 2013 le «4^e paquet ferroviaire»,

et le processus pour son vote par le parlement de l'UE est lancé. Ce paquet de mesures voulues par les monopoles vise à généraliser en Europe la privatisation du secteur ferroviaire depuis les années 90. Ainsi, pour s'attaquer aux conquêtes historiques de la classe ouvrière, le Capital brise les entreprises publiques dans tous les pays de l'UE, en supprimant les acquis sociaux et en réalisant toujours plus de profit sur le dos des travailleurs. En effet, la «concession» de VALLS aux syndicats n'empêchera ni le développement de la privatisation de la SNCF, ni la remise en cause du statut des cheminots. Quant à la dette de 45 milliards, ce n'est ni Bouygues ni Veolia qui la régleront mais les travailleurs et les usagers.

Selon les mêmes schémas, des attaques se multiplient contre les travailleurs de l'énergie, des télécommunications, de la poste... Les travailleurs du privé ne peuvent pas non plus espérer des améliorations sociales lorsque tous ce qui est au-dessus de leurs avantages est détruit dans le public pour cause de privatisation. Lorsque l'Etat bourgeois avec le PS remplit les poches des monopoles avec le pacte de responsabilité en plus des aides publiques qu'ils leurs attribuent, les travailleurs ne doivent pas accepter le renoncement à leurs acquis sociaux

pour payer les dettes des spéculateurs et des capitalistes. Contrairement à la mollesse d'une gauche qui ose s'appeler «radicale» et qui, comme le Front de Gauche, accompagne la crise du capitalisme en proposant un aménagement des contre-réformes à la politique d'austérité et s'allie aux élections avec le PS, l'URCF apporte aux travailleurs une perspective de rupture avec le capitalisme condamnant l'Etat bourgeois et organisant la révolution socialiste.

Que propose L'URCF ?

- D'abord de continuer la lutte car il convient d'exiger le retour au service public nationalisé, le départ des entreprises privées avec intégration des acti-

tivités dans le service national des chemins de fer et unification des statuts des travailleurs sur le régime SNCF.

- Ni réformes ni contre-réformes, il faut s'opposer au démantèlement du statut des cheminots en contrant le capital.

- Organiser les luttes en bas d'abord, en assemblées générales des cheminots et en faisant appel à la solidarité de classe de tous les travailleurs du pays et de l'Union Européenne victimes des mêmes

LES CHEMINOTS SE PRENNENT EN MAIN

La grève contre la réforme-privatisation a révélé un décalage croissant entre la volonté de lutte des travailleurs et l'inscription des bureaucraties syndicales dans l'accompagnement et l'aménagement des politiques des monopoles.

Les agents SNCF, au début du mouvement de grève, avaient fait part de leur indignation devant «le désert syndical» qui existait dans l'entreprise. Des agents ont été informés par la télévision qu'un mouvement de grève commencerait le 10 juin! Manque d'information, intentionnel peut-être, qui s'est ajouté à la division très forte, entre les différents services de productions, à l'intérieur de la SNCF. Perte de confiance des travailleurs envers leurs syndicats et division de ces derniers... tout était réuni pour une grève très limitée.

En dépit de cela, les travailleurs à la base et de nombreux militants syndicaux ont mené une lutte courageuse. Des opérations de blocages de la production ont été réalisées. Des rassemblements réunissaient les grévistes devant les Invalides, le ministère, le parlement, aux différents bureaux de la direction SNCF. Les cheminots ont reçu du soutien dans d'autres branches: intermittents du spectacle, travailleurs d'Air France, enseignants refusant de jouer le rôle de briseurs de grève que leur assignait le gouvernement...

La manifestation du 22 mai avait été une mesure du rapport des forces, avant l'appel à la grève du 10 juin. Avec 22000 cheminots dans la rue, les syndicats avaient annoncé une victoire. Mais, n'y a-t-il pas une distinction à faire entre un succès et la victoire? 22000 cheminots dans la rue c'est bien, mais qu'est-ce qui est fait pour mobiliser les 150000?

Sans base politique, les syndicats accompagnaient la réforme ferroviaire, en se gardant de

toute dénonciation de la véritable cause de cette destruction organisée des chemins de fer: le capitalisme. Pourtant, les outils nécessaires pour cibler le capitalisme étaient réunis. Une des préoccupations des cheminots qui revenait dans les discussions, concernait l'incertitude de leur avenir, en raison de la prolifération des entreprises privées, qui absorbent tous les secteurs de production de la SNCF (trains voyageurs, travaux de Infrastructure, administration...) Les syndicats prônaient une concurrence égalitaire, afin que la SNCF et ses cheminots aient les moyens de travailler face à ces monopoles. Les syndicats ne faisaient aucun lien avec les capitaux de ces monopoles, leur accroissement qui, dès l'ouverture à la concurrence, s'étendrait, et qui absorberaient tous les secteurs de production des chemins de fer. Les revendications des directions syndicales sur ces réformes étaient à l'image de leurs dégénérescences bureaucratiques et opportunistes. Elles ont abandonné leur sens de classe, piétinant ainsi l'héritage de lutte que la CGT avait acquise, il y a plusieurs décennies.

Quelques commentaires sur les revendications syndicales contre ces réformes:

1- Contre l'abrogation du RH 0077. La lutte pour le statut cheminot est effectivement importante, vitale, mais concentrer toutes les forces sur cette seule revendication, c'est laisser de côté le combat contre la privatisation et pour le retour au monopole public nationalisé.

2- Pour une entreprise unique de service public. Entreprise unique de service public, mais dans le cadre d'une SNCF prestataire de service et dépendante de RFF. C'est RFF qui est propriétaire du réseau et la SNCF est chargée de son entretien.

Depuis la transformation de la SNCF en prestataire de service, en 1997, avec la création de RFF, aucune revendication n'avait été lancée dans ce sens. A noter aussi que les entreprises privées ont intégré les chemins de fer bien avant 1997!

3- Pour l'extension du RH 0077 à l'ensemble du secteur ferroviaire. Cela veut-il dire une extension du RH 0077, c'est-à-dire du Statut cheminot, à toute la SNCF service public? Ou en intégrant dans le statut cheminot les travailleurs des entreprises privées? Aucune argumentation politique dans ce sens, alors que, sur le terrain, les travailleurs de la SNCF et ceux du privé sont mis en concurrence.

4- Pour la reprise de la dette ferroviaire par l'Etat. La dette et sa reprise par l'Etat est présentée sans une analyse de la nature de classe de l'Etat. La richesse est créée par les travailleurs qui produisent la plus-value et, ensuite, la plus-value globale est distribuée dans la classe exploiteuse. Que cela soit la SNCF ou l'Etat qui détiennent cette soi-disant dette, ce seront toujours les travailleurs du public et du privé qui créeront les profits.

Les bureaucraties syndicales se sont positionnées tel un co-gestionnaire du budget de l'Etat bourgeois. Un pacte de modernisation avait été signé entre le gouvernement, la CFDT et UNSA, et ce pacte a été dénoncé par la CGT. Plus tard, des amendements concernant la loi sur la réforme ferroviaire avaient été signés par la CGT, avant leur passage au parlement. De la contradiction entre organisations syndicales à une entente, main dans la main, concernant une réforme qui détruit le service public... quel saut périlleux! Comportement en cohérence avec le mot d'ordre «pour une autre réforme», alors que l'Etat déblaye le chemin des monopoles. Des accords ont donc été trouvés entre les directions des syndicats, la direction SNCF et le

gouvernement; dans le même temps, la direction syndicale cible le gouvernement avec son habituel verbiage social-réformiste: «ils refusent le dialogue social»!

Les cheminots sont de plus en plus nombreux à prendre conscience de la nécessité de faire vivre la démocratie ouvrière à la base, quand les directions syndicales, par leurs recherche de sortie du conflit et de dialogue social, montrent leur hantise de tout mouvement de masse de grande ampleur qui remettrait en cause le système capitaliste et sa compétitivité.

L'URCF soutient les cheminots dans la lutte contre la réforme ferroviaire et la privatisation, en développant l'information et la solidarité de classe dans les grosses entreprises, les cités populaires et la jeunesse, afin de constituer un front uni des exploités autour de la classe ouvrière, sous le mot d'ordre de défense du service public et d'expropriation du Capital sous contrôle ouvrier. Nos journaux d'entreprises, notre journal national, continuent à propager les revendications des cheminots et leurs luttes.

REUNION DE LUTTE ET DE SOLIDARITE

A l'initiative du collectif «Défense» pour l'emploi et les revendications des travailleurs, l'URCF vous invite à un débat sur le thème «luttés pour les revendications des travailleurs et perspectives révolutionnaires pour le socialisme»

LE DIMANCHE 6 JUILLET DE 9H A 12H à SAINT-DENIS,
Au 40 rue de la BOULANGERIE (métro Saint-Denis Basilique ou Porte de Paris, bus 153, 253,
239, tram T1 Basilique ou cimetière de Saint-Denis)

VENEZ NOMBREUX !

INTERNATIONAL

Les cheminots suédois sont aussi en grève contre le monopole français VEOLIA. Ce-

suédois), celui-ci divisé ensuite en 7 entreprises dont certaines seront privatisées. Le rail a ensuite été ouvert aux compagnies privées: Deutsche Bahn, CFL (Luxembourg), et surtout VEOLIA.

lui-ci a récemment licencié des travailleurs pour les réembaucher sous contrat «zéro heure», c'est-à-dire que le salarié n'est payé que sur le temps de l'accomplissement de missions, dépendant ainsi uniquement des besoins en main-d'œuvre du Capital.

La Suède, comme d'autres pays scandinaves, est présentée par la bourgeoisie comme un «modèle social», où les travailleurs bénéficient de hauts salaires, d'avantages sociaux et d'une qualité de vie élevée. En réalité, les acquis, obtenus par des luttes et surtout accordés à l'époque où l'URSS et le camp socialiste étaient puissants, obligeant la Capital à céder aux revendications et à intégrer les directions syndicales, fondent comme neige au soleil depuis la chute du Mur puisque le capitalisme est, provisoirement, sans adversaire.

Comme en France, la privatisation a commencé en 1988 par la séparation de l'infrastructure confiée à BV (Rail national suédois) et l'opérateur SJ (Chemins de fer

Le syndicat SEKO (services et communications) revendique la limitation du nombre de travailleurs précaires et l'obligation de les embaucher au bout d'une année.

La bourgeoisie suédoise, relayant les monopoles étrangers, et ses médias usent des mêmes calomnies que chez nous pour dresser les usagers et les autres travailleurs contre les cheminots, en vain. Ceux-ci ont rencontré le soutien des travailleurs de la métallurgie, de l'hôtellerie, des services communaux et de bien d'autres secteurs. 70% des Suédois se déclarent pour le retour au monopole public sur les chemins de fer. Les travailleurs de France, où roulent aussi des trains de VEOLIA, un des piliers de l'impérialisme français, ont donc une grande convergence d'intérêts avec leurs frères de classe des autres pays d'Europe. Tous doivent s'unir dans une même lutte pour le renversement du capitalisme et la liquidation de l'Union Européenne.

COURRIER DES LECTEURS

Un camarade retraité de la SEITA (aujourd'hui ALTADIS) nous a envoyé un témoignage en réaction à ce qui se passe à la SNCF:

(...) D'autres salariés du secteur public et nationalisé ont connu ce cheminement, les premiers furent les salariés de la SEITA. En 1995, l'entreprise qui était elle aussi dans l'EPIC fut privatisée à partir d'une liste établie par le PS de 21 entreprises du secteur public et nationalisé à privatiser.

C'est SARKOZY - ministre du Budget du gouvernement BALLADUR - qui a concrétisé l'affaire. À l'époque, la privatisation fut présentée aux salariés comme un élément de dynamisation: débarrassée de la tutelle de l'État, l'entreprise deviendrait prospère, florissante.

En réalité, ce fut une véritable purge au niveau de l'emploi et des droits: de 5000 salariés en 1995, il n'en reste plus que 300 en 2014! De 10 unités de production en 1995, aujourd'hui il n'en reste plus qu'UNE! Le centre de recherche a été démantelé et le service commercial décapité. Inversement, les nouveaux actionnaires (GAS) (BOLLORÉ, Banque STERN, etc.) se sont accaparés 47% des 680 millions de francs des bénéfices de 1995, 54% des

2,8 milliards d'euros en 2007. Quant au PDG de l'ex-SEITA, avec la privatisation, il a doublé son salaire (80 millions de F/mois). Avec l'OPA qui a suivi d'IMPERIAL TOBACCO, il s'est vu attribuer une retraite chapeau (500000 €/an, des stocks option).

Faut-il rappeler qu'au moment de la privatisation, la SEITA rapportait à l'État 3 à 3,5% des recettes dans le budget annuel. Elle a également contribué à financer:

-L'écurie LIGIER de F1 (85-87) sur la base de 400 millions de F sur 3 ans

-Un placement financier hasardeux de 400 millions de F en 1993

-Un organisme privé en lui accordant 400 millions de F pour la gestion du régime de retraite

-Une caisse noire de 400 millions de F

-Un outil industriel, avec un parc de machines, les plus modernes du monde

-Un service de distribution avec un serveur le plus sophistiqué d'Europe

-Un centre de recherche avec des chercheurs se préoccupant de la santé publique

Ainsi fut bradée (évaluée 12 milliards de F, vendue 6 milliards de F) au privé, une entreprise performante du secteur public et nationalisé.

BULLETIN DE CONTACT

◇Je souhaite être informé des initiatives de l'URCF

◇Je souhaite recevoir les prochains numéros de Signal Rouge

◇Je m'abonne à *Intervention Communiste*, le journal de l'URCF (1 an (6n°): 19€, Étudiants, privés d'emploi ou de salaire: 10€, Soutien à partir de 30€)

NOM : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ VILLE : _____

Chèque à l'ordre des "AMIS D'OULIANOV"

Pour nous écrire ou s'abonner : «LES AMIS D'OULIANOV» B.P.40084 75862 PARIS cedex 18

A diffuser. Ne pas jeter sur la voie publique, Imprimé par nos soins