France : 1) Sur les rails de la privatisation. 2) Quand le PCF vote les crédits publics à une école privée

Chronique hebdo n°19 du 4 au 11 janvier 2010

supplément à

la Commune journal en langue française de militants du NPA membres du courant international Mouvement Socialiste des Travailleurs-International-(IV^{ème}Internationale)

n°19 du 4 au 11 janvier 2010.

"La lutte de classe est nationale dans sa forme, internationale dans son contenu"
(Karl Marx)

SOMMAIRE:
France :
1) Sur les rails de la privatisation.
2) Quand le PCF vote les crédits publics à une école privée

Nos liens :

Venezuela:www.aporrea.org
www.mareasocialista.com

Argentine : www. mst.org.ar

France : www.npa2009.org

SNCF, RATP

Sur les rails de la privatisation

En ce début d'hiver, les transports publics n'ont pas résisté aux tout premiers assauts du froid. Les TGV ont accusé de sérieux retards, l'Eurostar est resté en rade 17 heures durant sous le tunnel de la Manche. Du jamais vu à cette échelle. Dans le même temps, des grèves sectorielles ont touché des lignes de RER, des dépôts SNCF. En particulier, la ligne B du RER B cet automne (grève victorieuse par bien des points, commune aux roulants SNCF et RATP, en dépit de la défection de la CGT-cheminots aux premières heures du conflit) et la ligne A du RER qui s'est achevée au bout de trois semaines, après avoir été maintenue dans un isolement étanche par les appareils syndicaux. La toile de fond de ces derniers événements et de cette suite d'incidents, dans laquelle s'intercale le

déraillement du RER C, c'est la privatisation à marche forcée du réseau ferré, face à laquelle les directions syndicales mènent, il faut bien le dire, une drôle de bataille du rail.

Pourtant, le mot privatisation est rarement prononcé. Côté direction SNCF, on parle de mise en concurrence, de libéralisation du trafic ferroviaire, de " destination 2002 ". Côté syndicats, on parle le plus souvent de démantèlement, de filialisation d'activités, d'éclatement, de désintégration et autres euphémismes plus ou moins " lisibles ".

De la privatisation rampante à la privatisation " à la découpe "

Or, nous sommes passés de la privatisation rampante, amorcée dans les années 1980 par la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs, du ministre PCF des transports Charles Fitterman, propice au désengagement financier de l'Etat, qui fait obligation à la SNCF d'équilibrer ses comptes) à la privatisation à la découpe, amorcée par la " gestion par activité " et la régionalisation qui a pris son essor à la fin des années 90, sous la houlette d'un autre ministre PCF, Jean-Claude Gayssot, sur la base de la loi du 17 février 1997 de son prédécesseur de droite Bernard Pons. Loi que le gouvernement Jospin-Gayssot n'a pas voulu abroger.

Le dispositif de privatisation de la SNCF est une véritable usine à gaz, produit du croisement des projets technocratiques pompidoliens initiés à partir de 1969 en vue de rentabiliser les services publics (et singulièrement la SNCF, confère l'avenant à la convention du 31 août 1937, signé le 27 janvier
1971.), de directives européennes (à commencer par la directive 91 440) et de la régionalisation. -

Quant à la lenteur de ce processus proprement dit, elle est due à la résistance des cheminots dont le point d'orgue aura été la grande grève de 1995, débordant largement les appareils.

Mais, on peut dire que la marche à la privatisation commence réellement à prendre de la vitesse à partir de 1997.

Une loi jamais abrogée

Le 17 février 1997, les députés adoptent la loi scindant la SNCF en deux établissements publics industriels et commerciaux (EPIC).

D'un côté, la SNCF est chargée de l'exploitation, de la gestion et de l'entretien des lignes de chemin de fer. De l'autre, Réseau Ferré de France devient propriétaire des lignes et infrastructures y afférant.

Dans ce nouveau canevas, la SNCF doit verser des péages à RFF pour faire circuler ses trains sur les lignes de chemin de fer dont la SNCF est dépossédée. Pour exemple, ces péages viennent d'augmenter tout dernièrement de 8% d'un seul coup. RFF agit comme une sangsue vidant la SNCF de sa substance.

Au moment du vote de cette loi, le sénateur Jean-Claude Gayssot proposait la création d'un holding chapeautant les deux EPIC, entérinant ainsi la séparation entre " exploitation " et " infrastructure " (qui, rappelons-le, découle de la directive européenne 91 440)

On l'aura compris, cette séparation de la SNCF en deux entités distinctes va permettre de faire circuler sur les lignes de chemin de fer d'autres opérateurs, à commencer par les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires, tels Eurostar, Thalys qui relèvent du pur privé, puis des boites privées " nationales ". (Air France s'apprête à faire rouler ses propres TGV. A charge de revanche, la branche Fret SNCF en voie de filialisation, envisage de se placer sur le créneau du Fret aérien pour se refaire une santé tandis que Veolia et Trenitalia se placent en pôle position pour pénétrer le " marché " du trafic voyageurs)

D'ores et déjà, les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires sont des filiales européennes de droit privé dans lesquelles la SNCF peut s'intégrer aux côtés de sociétés allemandes, italiennes, publiques, semi-privées, privées en vue d'exploiter telle ou telle liaison ferroviaire- Paris/Rome, par exemple- dans tel ou tel créneau horaire. Donc, tant que cette liaison est occupée, aucune autre ne peut s'établir sur cette ligne, entre Paris et Lyon, par exemple, sauf si une desserte Paris-Lyon s'avérait plus rentable.

Il faut dire que l'opération visant à créer artificiellement RFF (qui reste une structure fantomatique de quelque 200 salariés au plus) s'est présentée comme un marché de dupes dans lequel les directions syndicales se sont complaisamment laissées prendre, (mais aussi quelques autres comme Lutte ouvrière prétendant que cette restructuration ne changeait rien à rien puisque les cheminots, dans un cas comme dans l'autre (maintien de l'unicité de la SNCF ou non) continueront à se faire exploiter, opposant la lutte pour les salaires et les effectifs à la mobilisation unie pour le retrait de RFF), FO approuvant chaudement la création de RFF et la CGT cherchant à obtenir des " garanties dans la loi " et opposant une consultation des cheminots à la grève unie pour le retrait du projet de loi réformant ainsi la SNCF.

Marché de dupes

Ce marché de dupes s'énonçait ainsi : RFF était mis au point, soit disant, pour décharger la SNCF du fardeau d'une dette de 135 milliards de francs, pour laquelle elle versait des intérêts exorbitants. En réalité, RFF - n'allait prendre à son compte que la moitié de cette dette accumulée, 74 milliards restant à la charge de la SNCF. Maldonne !

En effet, le versement des intérêts de cette dette aux banques depuis 1985 représentait 120 milliards cumulés, soit 10 milliards en moyenne par an, correspondant peu ou prou au déficit annuel moyen de la SNCF.**(1)**

Ces intérêts étaient équivalents, selon la CGT, à 60 000 emplois statutaires. D'ailleurs, dans le passé, la CGT avait régulièrement fait valoir qu'un cheminot sur quatre travaille pour les banques.

D'autre part, du fait du désengagement financier de l'Etat, la SNCF avait dû s'embourber toutes les dépenses lourdes d'installation et d'entretien des lignes TGV et des installations " multi-techniques " destinées au transport combiné rail-route dont les maîtres d'oeuvre sont les gros transporteurs routiers privés.

(1) Source : l'Humanité 22/01/1997

Régionaliser pour privatiser

Autre aspect de cette loi jamais abrogée : les subventions que l'Etat versait à la SNCF au titre des services régionaux voyageurs sont désormais attribuées aux Régions administratives. Ainsi, s'agissant des TER, la SNCF devient un sous-traitant des Régions (ce qui plaît beaucoup à Jean-Paul Huchon, le roitelet " socialiste " de la région Ile-de-France martelant sans cesse que les transports sont sa priorité n°1). Dans ces conditions, les régions peuvent faire appel à d'autres entreprises que la SNCF pour faire rouler les TER ou encore favoriser d'autres " modes de transports " (liaisons par car une fois que la ligne SNCF a été fermée).

En résumé, la loi Pons ne poursuivait d'autre fin que l'ouverture du réseau ferré à la concurrence, la fin du monopole de la SNCF dans le droit-fil des prescriptions des commissaires " européens ". En outre, la création de RFF n'assainit en rien la situation financière de la SNCF puisqu'une fraction croissante de ses recettes est engloutie dans les frais de péages RFF qui augmentent bien plus vite que l'inflation et dans le versement d'intérêts exorbitants aux banques.

1996/2009 : Massacre à la tronçonneuse

Quelques mois après la grande grève de 1995, un nouveau PDG entre en scène à la SNCF, armé d'un Projet industriel. Louis Gallois, précédemment PDG de l'Aerospatiale (partie prenante d'EADS, après avoir fusionné avec Matra) est aussi un ancien conseiller de Chevènement.

Ce projet industriel établi sur mesure à la demande du ministre Pons sera maintenu en l'état par son successeur, Jean Claude Gayssot. L'idée- force de ce projet est " le pilotage par activités ", au nom de quoi, chacune des activités de la SNCF doit s'autofinancer. Voilà qui permet de tronçonner l'entreprise en plusieurs branches : GL (grandes lignes), FRET (trains de marchandises), TER (trains express régionaux), Ile de France qui deviendra " transilien ", SERNAM (service national des messageries), Gestion de l'infrastructure (prestataire de service de RFF pour l'entretien des voies, équipements, aiguillage, caténaires, etc)

A noter que GL se subdivise alors en deux entités : TGV et TRN (trains rapides nationaux autres que TGV appelés à disparaître à plus ou moins long terme au profit d'une " articulation " TGV/TER **(2)**

Point n'est besoin de comprendre que de l'autofinancement à la filialisation, il n'y a qu'un pas. Première branche touchée : le SERNAM, filialisée en 1999. Cette filialisation s'est soldée par un plan de licenciement et par l'absorption du SERNAM dans le groupe GEODIS
Deuxième branche aujourd'hui sur la sellette : le Fret qui va d'abord être dépecé de tout ce qui n'est pas immédiatement rentable, à savoir l'acheminement de wagons isolés en tous points du territoire, par gares de triages successifs. Ainsi, en l'espace de vingt ans, nous sommes passés de 22 triages à 3 " hub " (nouvelle dénomination des triages).

Pendant que Gallois mettait en oeuvre son projet, Gayssot flirtait avec le lobby routier, en annualisant le temps de travail des chauffeurs salariés et en s'arc-boutant contre la fermeture définitive du tunnel du Mont-blanc aux poids lourds revendiquée à la suite de l'incendie du 24 mars 1999. Cet incendie, provoqué par un camion frigorifique belge a causé la mort de 39 personnes.

Depuis lors, la SNCF embauche de plus en plus de personnel hors statut, sur des postes précaires, fait de plus en plus appel à la sous-traitance.

(2) Aujourd'hui, les activités de la SNCF se décomposent comme suit :

VFE = Voyages France Europe (ex-Grandes Lignes) (indice 1 sur les locomotives)

CIC = Corail Inter-Cités (ex-TIR Trains Interrégionaux, ex-Grandes Lignes) (indice 2)

FR = Fret (indice 4)

TER = Trains Express Régionaux (indice 5)

INF = Infrastructure (indice 6)

IDF = Transilien (indice 8)

La privatisation nuit à la sécurité de l'exploitation ferroviaire

Dans La Vie du Rail du 15 avril 2009, deux anciens salariés de Veolia Cargo témoignent sur les risques que prend cet opérateur privé du " Fret ferroviaire " lorsqu'il met des trains en circulation. Ces risques, rappelons-le, se sont déjà matérialisés à Montauban, le 26 avril 2008, lorsqu'un train de cette société privée a mis 3 kilomètres 300 pour s'arrêter grâce au frein d'urgence. Ce train fou à été à deux doigts de percuter un TER ! Les organes de frein étaient défaillants au moment de ce grave incident. Et, pour cause : un ancien salarié de cette entreprise aux dents longues pointe " l'absence d'essais de frein au départ ou des essais mal exécutés ". Ces contrôles-clés n'étaient pas systématiques avant départ. " Ne pas procéder aux essais (de frein) ou les bâcler est extrêmement dangereux. Le conducteur n'a aucune assurance que le freinage du train est opérationnel. A la SNCF, les cheminots y sont très sensibilisés " prévient-il ". Et de préciser : " A Obernai, près de Strasbourg, il n'a pas été procédé aux essais plusieurs semaines durant l'été 2007. Les essais prennent une heure. Or, les agents ne disposaient que d'une vingtaine de minutes entre le moment où le train arrivait et le moment où il repartait. ". Revenant sur l'incident de Montauban, la Vie du Rail cite le rapport du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre. Ce rapport fait froid dans le dos dans la seule mesure où il établit que le départ de ce train a été donné sans que cette vérification du freinage sur l'ensemble du train n'ait été effectuée.

Et ce n'est pas tout. Les deux anciens salariés de Veolia font état des excès de vitesse, des ordres de manoeuvres par portables et non par radio sol-train. " les radios sol-train étaient quelquefois en panne, mais il était interdit de le signaler (...) sinon le train aurait été supprimé ". Et pour couronner le tout, ces témoignages soulignent le manque de formation des conducteurs.

Un mois plus tard, deux trains FRET entraient en collision entre Bordeaux et Angoulême. Selon l'AFP (dépêche du 21 mai 2009,

1h15) :

Quelque 10.000 voyageurs de la ligne TGV Paris-Bordeaux sont restés à quai mercredi matin, à la veille du pont de l'Ascension, à la suite d'un accident entre deux trains de fret survenu dans la nuit en Charente.
La circulation des trains, interrompue dans les deux sens, "a été rétablie à 14H30 grâce à la réouverture de l'une des deux voies endommagées", a indiqué la SNCF dans l'après-midi.

Vers 00H40 mercredi, "un choc" s'est produit lors d'un croisement entre un train de fret SNCF et un train, transportant des tractopelles, de la compagnie privée Euro Cargo Rail (ECR) à hauteur de Charmant, près d'Angoulême, pour une raison indéterminée, selon la SNCF.

Le choc est "probablement lié à un chargement déplacé" sur le train d'ECR, a indiqué lors d'une conférence de presse Pierre Izard, directeur général des infrastructures de la SNCF, précisant qu'il s'agissait du troisième incident dans la nuit impliquant ce train d'ECR.

Le premier s'est produit à 00h12 en gare d'Angoulême, où un autre train a été "frotté" par le train d'ECR, et le deuxième à 00h36 avec un autre train, qui a déclaré une avarie importante et s'est arrêté à Angoulême, a-t-il ajouté.

Le conducteur du train SNCF, qui a le poignet cassé, a été hospitalisé.
Après la reprise du trafic, "des retards pouvant atteindre une heure sont cependant à prévoir à l'arrivée ou, parfois, au départ des trains", a précisé la SNCF.

La compagnie a demandé "aux clients qui n'ont pu prendre leur train (mercredi) matin, avant la reprise de trafic, de ne pas se présenter en gare et de décaler leur voyage" à jeudi.

Les TGV circulant en cette période de pointe, mercredi et jeudi matin "étant complets en réservation", la SNCF a cependant assuré qu'un "trafic renforcé en TGV sera mis à la disposition des clients dès demain (jeudi, NDLR) après-midi".

"Les voyageurs ayant décidé d'annuler leur voyage seront entièrement remboursés", a précisé la SNCF, qui a appelé ses clients à s'informer sur le site www.sncf.com ou au 3635.

Le nombre de voyageurs qui "n'ont pas pu voyager normalement" est évalué à 30.000, selon David Azéma, directeur général délégué de la SNCF, ajoutant que 30 trains ont été annulés dans les deux sens et que 10.000 voyageurs n'ont pas pu voyager du tout.

En fin d'après-midi, le TGV 8457 pour Bordeaux est parti à l'heure de Montparnasse. Il était complet mais des dizaines de voyageurs sont montés sans billet, a constaté un journaliste de l'AFP. Des employés de la SNCF distribuaient des bouteilles d'eau et renseignaient le public.

Le syndicat Sud-Rail a dénoncé "la libéralisation des transports ferroviaires" qui entraîne "un abaissement du niveau global de sécurité sur le réseau ferré".

La CGT-cheminots a dénoncé pour sa part une "recrudescence" des incidents depuis l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence, et demandé la création d'un "gendarme du rail" pour vérifier les conditions d'exploitation et le niveau de sécurité.

Des tractopelles ont glissé d'un wagon, ce qui a entraîné cette collision. Une nouvelle fois, c'est un train "privé" qui est responsable. Et, pour cause ! La course effrénée à la rentabilité, dans la logique de la concurrence "libre et non faussée" n'est pas compatible avec le respect des règles de sécurité de l'exploitation ferroviaire et avec le maintien de la chaîne des opérations qui garantissent la sécurité.

Ainsi, il y a quelques années, les trains venant d'un autre réseau ferré subissaient une visite technique d'échange à la frontière, laquelle comportait une vérification des chargements, et de la conformité de leur arrimage (il existe des règles précisés d'arrimage des marchandises consignées dans des documents réglementaires). Il y avait des "conseillers-chargement", des "contrôleurs industries privées" pour veiller en amont au bon conditionnement des produits transportés et au bon état des wagons. Il fallait s'assurer que les marchandises chargées sur les wagons "n'engagent pas le gabarit" en hauteur et en largeur. Il existait des agents qualifiés, formés qui avaient l'oeil affuté à toutes ces vérifications : les visiteurs de gare, métier en voie d'extinction (leur nombre a été divisé par 5 en vingt ans et les visites techniques qui étaient systématiques avant départ de tous les trains formés dans les triages ont été remplacées par des reconnaissances aléatoires). Que reste t-il de toutes ces prestations non rentables faites pour assurer la sécurité des circulations ?

Résultat de la collision du 20/05/09

" 2012, Vous étiez prévenus... "

Destination 2012, c'est le dernier cri de la " Com " SNCF. A cette date, le trafic voyageur, après le trafic marchandises sera ouvert à la concurrence. Ce sera la dernière phase des préparatifs de privatisation des diverses activités de la SNCF, par externalisation de certaines d'entres elles, filialisation d'autres. Il va sans dire que la réforme du régime des retraites, l'autonomisation de la caisse de sécurité sociale des cheminots, la déréglementation du temps de travail, découlent de cette logique qui vient de loin.

Bien entendu, elle n'est pas encore irréversible. Aussi bien, appartient-il aux fédérations de cheminots CGT, SUD, FO, CFDT/FGAAC, CGC, UNSA de réaliser un front de refus sur l'axe : halte à la privatisation ! Il leur appartient d'impulser un collectif national contre la privatisation de la SNCF, dans le cadre du combat pour la défense de tous les services publics, partie intégrante d'un plan d'urgence anticapitaliste en faveur des travailleurs, des chômeurs, de la jeunesse et de la population.

Pour ce faire, la SNCF doit être soustraite au critère de rentabilité capitaliste contraire à la notion même de service public telle qu'elle prévalait au lendemain de la guerre jusqu'en 1969. Tout service public qui se respecte doit être dégagé des impératifs de rentabilité afin de permettre la satisfaction la plus complète des besoins auquel chaque service public doit répondre, en tendant vers la gratuité.

Manifestation en décembre 1995

Cela implique nécessairement :

·- Le réengagement financier de l'Etat, plein et entier et, à tout le moins :

-- l'abrogation de la loi de 1997 créant RFF, l'arrêt de la gestion par activité,

-- La réintégration du Sernam au sein de la SNCF,

-- l'annulation de tout projet de fermeture de triages, de gares, de dessertes, l'arrêt de la régionalisation des transports,

-- l'arrêt de toutes les suppressions d'emplois et l'embauche massive de chômeurs sur des postes statutaires

-- La transformation de tous les CDD en postes statutaires,

-- l'annulation de la dette.

Daniel Petri, sympathisant NPA Alfortville, le 3 janvier 2009

Quand le PCF vote les crédits publics à une école privée

On trouvera ci-dessous un article publié dans notre journal national Tout est à nous de fin décembre et signé de notre camarade Eric Schatz, du NPA Pau, ancien conseiller municipal de cette ville. l'article de notre camarade Eric se passe de tout commentaire.

Une précision cependant : Olivier Dartigolles est un des élus PCF a avoir voté avec le PS cette motion au conseil municipal. Particularité : Dartigolles est le porte-parole national du PCF et bras droit de Marie-George Buffet. Autant dire que son vote n'a pas seulement valeur locale...A l'heure où nombre de négociations avec le PCF s'éternisent un peu trop à notre goût, il est bon de faire connaître ce vote à Pau qui n'est pas, et de loin, innocent ou une "erreur" regrettable. D'autant que le dénommé Dartigolles revendique haut et fort sa prise de position. Qu'on se le dise.

Pedro Carrasquedo

PAS D'ARGENT PUBLIC POUR LE PRIVÉ

Lors du conseil municipal du 14 décembre à Pau, la majorité municipale PS/PCF a présenté une délibération visant à céder gratuitement un terrain municipal d'une valeur de 353000 euros à l'Eisti, une école privée d'ingénieurs établie dans la ville, et à assumer le coût de la démolition des bâtiments vétustes occupant le terrain pour quelques dizaines de milliers d'euros supplémentaires.

Les jours suivants la presse locale se fait le relais d'une vague de protestations, notamment de la part du NPA et de deux syndicats, le Snesup et le Snasub.

Le NPA interpelle les élus communistes par voie de presse en les interrogeant sur leur complicité et leur silence face à ce cadeau consenti avec de l'argent public en faveur d'une école qui, ne s'adresse qu'à une minorité de familles privilégiées.

Les réponses d'Olivier Dartigolles, élu palois et porte-parole national du PCF, sont lourdes de sens. Il reproche au NPA d'être l'allié inconditionnel de la droite puisque nous avons le toupet de critiquer une mesure de droite votée par le PS et le PC. -

Comprenons que pour Dartigolles, celui fui reproche à la " gauche" de mener une politique de droite ne peut être qu'un suppôt de Sarkozy. Le bon citoyen ne doit avoir le choix qu'entre voter pour un élu de gauche qui applique une politique de droite et un élu de droite qui applique une politique de droite ! En outre, il précise qu'il ne s'agirait pas d'un "cadeau" à cette école privée, puisque selon ses propres termes, "si cette école choisissait de se livrer à d'autres activités que celle d'enseigner, la mairie pourrait récupérer le terrain ".

On appréciera que le porte-parole national du PCF nous confie de façon assez affligeante que finalement il ne voit aucun mal à ce qu'une collectivité publique finance l'enseignement privé, allant jusqu'à assumer cette position publiquement.

Les militants communistes apprécieront au même titre que tous ceux qui se battent pour défendre un enseignement public, laïc et gratuit !

Par ailleurs, la clause restrictive évoquée par l'élu communiste n'est aucunement mentionnée dans la délibération soumise au conseil municipal.

Éric Schatz (NPA Pau-centre, ancien conseiller municipal à Pau).

Modifié le dimanche 10 janvier 2010

Voir aussi dans la catégorie Lettre de la Commune - Chronique Hebdo

Il y a quelque chose de pourri au royaume de Macron

Un pouvoir en marche pour sa réélection qui n'en finit pas de traîner des casseroles judiciaires ... Une classe politique en décalage total avec la clairvoyance des masse ... la fin de régime... »

« La colère sociale est là » ...

A la question ; « Craignez-vous un printemps social ? », Philippe Martinez, secrétaire général de la CGT, invité au Grand Jury RTL-Le Figaro-LCI du 31 janvier 2021, avait répondu : « Non, je... »

Nous sommes en guerre ... contre Macron !

Leurs élections valent plus que nos vies ! Au plus haut niveau de l'État, toutes et tous savaient, aucun.e n'a rien fait ! C'est l'aveu de l'ex-ministre de la santé, Agnès Buzyn, fait... »

Pour en finir avec Macron !

La Lettre de La Commune, nouvelle série, n° 124 - Jeudi 30 janvier 2020 Après 56 jours d'un conflit historique, c'est peu dire que Macron et sa politique sont rejetés p une grande majorité... »

PAS DE RETRAIT, PAS DE TRÊVE ! PAS DE RETRAIT, PAS DE RENTRÉE !

La Lettre de La Commune, nouvelle série, n° 123 - Samedi 28 décembre 2019 Déjouant tous les pronostics, la détermination et la pugnacité des grévistes restent intactes au 24ème jour de grève... »

Contre Macron et sa réforme des retraites : grève générale !

La démonstration de force des salariés contre la réforme des retraites engagée le 5 décembre se poursuit et certains secteurs très déterminés comme les transports publics (SNCF, RATP),... »