

## **Dossier hebdomadaire d'aide à la communication de proximité**

Semaine du 16 au 20 mai 2018

---

édito :

**privatisation de la SNCF : les masques tombent !**

articles :

**AIR FRANCE**

**l'avenir passe par un nouveau décollage social**

**BICENTENAIRE DE LA NAISSANCE DE MARX**

**une œuvre d'une actualité saisissante**

**DETTE DE LA SNCF**

**propositions communistes**

## **Privatisation de la SNCF**

### **Les masques tombent !**

La presse s'en est fait l'écho. Contrairement à toutes les dénégations du gouvernement et de la direction de la SNCF, c'est bien la privatisation à terme de la SNCF que le pouvoir prépare. Comment interpréter autrement la volonté de la SNCF de limiter « l'incessibilité » de la SNCF à la seule holding ? Comment justifier la volonté de filialiser les trains régionaux ? Il n'y a qu'une explication : la volonté de privatiser la SNCF « à la découpe », morceau par morceau.

La pantalonnade de la pseudo-concertation organisée par le gouvernement n'a que trop duré. Les Français doivent être consultés après un débat démocratique. Les syndicats de la SNCF ont, à juste titre, engagé une consultation de tous les salarié-es. Le PCF demande solennellement au gouvernement de suspendre la réforme de la SNCF, et de consulter les Français-es par voie de référendum. Les Français-es ont droit à un débat public, contradictoire.

L'avenir de la SNCF, c'est l'avenir de la mobilité et de l'aménagement du territoire, un enjeu crucial du point de vue environnemental. On ne peut brader la SNCF d'un trait de plume, sans un véritable débat national.

Le PCF renouvelle sa demande d'entrevue auprès du Premier ministre afin de lui présenter son plan de développement de la SNCF, qui s'appuie sur des propositions de financements simples et efficaces pour reprendre la dette que l'Etat a fait porter à la SNCF.

AIR FRANCE

## **l'avenir passe par un nouveau décollage social**

**Apprenant le vote des salarié.e.s d'Air France, Pierre Laurent, au nom du PCF, a tenu à saluer leur courage des salarié.e.s.**

“Malgré toutes les pressions ils ont dit non au chantage, oui à l'augmentation des salaires.”

Plus de 80% des salariés d'Air France se sont en effet exprimés sur le référendum proposé par son PDG.

55,44% d'entre eux ont répondu non aux propositions de Jean-Marc Janaillac. Les

salariés disent donc OUI aux propositions de l'intersyndicale qui sont défendues par les parlementaires communistes à l'Assemblée nationale et au Sénat.

“Je prends acte de la décision de Jean-Marc Janaillac de démissionner de son poste de PDG, ajoute Pierre Laurent, suite à ce résultat. C'est tout à son honneur.”

Maintenant, il revient à l'actionnaire principal, l'État, de prendre la main et de mettre fin au conflit d'Air France en donnant satisfaction à celles et ceux qui font la richesse de cette entreprise, c'est-à-dire les salarié.e.s ■

## **BICENTENAIRE DE LA NAISSANCE DE MARX**

# **une œuvre d'une actualité saisissante**

**A l'occasion du bicentenaire de la naissance de Karl Marx à Trèves, le PCF réaffirme son attachement à la contribution du philosophe et à son rôle majeur, avec Friedrich Engels, à l'élaboration d'un projet et d'une organisation au service de l'émancipation des classes exploitées.**

Leurs travaux ont ouvert une nouvelle étape dans le mouvement des idées par leur volonté non pas d'interpréter le monde mais de le transformer. Leur contribution a été décisive à la naissance d'un mouvement ouvrier structuré et organisé autour d'un manifeste politique à visée universelle. A l'heure d'un capitalisme hyper mondialisé, du défi écologique lié notamment à la prédation d'un 1% de la population, leur analyse garde toute sa pertinence.

Si le capitalisme a connu des bouleversements majeurs, imposés notamment, par des luttes sociales qui ont contribué à son évolution, sa nature profonde n'a pas changé. Les avancées théoriques de Marx restent d'une brûlante pertinence : accumulation, exploitation capitaliste, rapports

sociaux de production... sont encore des concepts opérants pour comprendre notre société. En Europe, comme sur l'ensemble des continents, des milliers de chercheurs contribuent à renouveler cette pensée critique.

A travers le monde, des milliers d'initiatives et de publications marquent ce bicentenaire. En France, la jeunesse montre un intérêt renouvelé pour les écrits de Marx. Les communistes français saluent ce mouvement utile pour tous ceux qui recherchent un chemin d'émancipation.

Les communistes français, dans les conditions d'aujourd'hui, portent et renouvellent cette ambition de transformation sociale par la mise en mouvement des hommes et des femmes à travers les pays. L'avenir de l'Humanité dépend de sa capacité à dépasser les logiques de mise en concurrence, de domination et d'exploitation. Il est urgent d'élaborer des réponses nouvelles de partage de richesses, de coopération et de développement partagé. Partout, dans des conditions spécifiques, des millions de femmes et d'hommes œuvrent dans cette perspective.

Cette recherche d'un nouveau mode de développement et de production est aujourd'hui un hommage à l'œuvre de Karl Marx ■

## DETTE DE LA SNCF

# propositions communistes

### **Dans une lettre au Premier ministre, Pierre Laurent avance les propositions communistes concernant la dette de la SNCF.**

Vous connaissez tout mon attachement au bon fonctionnement du système ferroviaire de notre pays. La réforme que vous avez initiée soulève, à juste titre, une très forte opposition auprès des cheminots et de leurs organisations syndicales et n'est pas, de mon point de vue, à même d'apporter une amélioration du système ferroviaire. Je me réjouis néanmoins que vous ayez accepté d'ouvrir des négociations et qu'une première réunion de travail soit engagée [...] avec les organisations syndicales. Vous avez déclaré que la question de la reprise de la dette de la SNCF serait abordée. Cette question de la reprise de la dette est essentielle et il est grand temps d'y apporter des solutions. La SNCF et les cheminots ne sont en rien responsables de cette dette, qui est la conséquence du sous-financement par l'État des investissements structurants de la SNCF durant des décennies.

Le règlement de cette question ne peut toutefois se faire aux conditions inacceptables que vous semblez envisager, qui organiseraient une pression durable contre les investissements et les embauches nécessaires et transfèreraient la charge sur les contribuables. Nous pensons que la dette doit être reprise en créant les conditions de nouvelles sources de financement et d'emprunt plus saines pour le ferroviaire. Nous soumettons au débat deux pistes de travail.

Concernant la dette, nous suggérons qu'elle soit reprise par une institution publique comme la Caisse des Dépôts, qui prêterait ensuite l'argent nécessaire à la SNCF et rembourserait les créanciers. La Caisse des Dépôts devrait alors se refinancer auprès de la BCE, ce qui nécessite que la France mène la bataille pour activer en ce sens la politique non conventionnelle de la BCE, qui permet de prêter aujourd'hui aux banques à 0%. Cette possibilité

doit pouvoir s'appliquer aux services publics, pas seulement aux banques privées. Dans le domaine ferroviaire, ce serait utile à de nombreux pays européens.

Par ailleurs, nous avons avancé, dans notre contribution aux Assises de la mobilité, d'autres sources potentielles de financement.

Pour financer le Grand Paris Express et le Plan de mobilisation des transports en Ile-de-France, des recettes pérennes ont su être dégagées par de nombreux gouvernements différents depuis 2010. Vous avez-vous-même récemment confié au député Gilles Carrez une mission pour dégager de nouvelles recettes affectées pour le financement du Grand Paris Express à insérer dans la Loi de Finances 2019, à hauteur de plusieurs centaines de millions d'euros par an. Je relève aussi que les pistes de réflexion identifiées sont en phase avec les propositions du Parti communiste et des élus communistes.

Ce qui a été possible pour les transports publics en Ile-de-France, soit dégager des recettes pérennes, doit l'être aussi pour les transports ferroviaires dans notre pays. Il serait totalement inégalitaire que seule la région capitale profite de recettes pérennes et pas les transports publics dans l'ensemble du territoire.

Il me semble ainsi qu'une extension des taxes affectées existant en Ile-de-France à l'ensemble du pays et une augmentation de leurs taux permettraient de dégager des recettes très conséquentes, en particulier via la taxe locale sur les bureaux et la taxe sur les parkings d'hypermarchés. Par ailleurs, la création d'une éco-taxe « poids lourds » au niveau régional serait également à même de générer des recettes très conséquentes. Ces trois sources de financement pourraient générer des recettes annuelles de l'ordre de 5 milliards d'euros par an, soit largement assez pour permettre de relancer les investissements de la SNCF.

Je souhaiterais pouvoir vous rencontrer pour échanger sur ces propositions ■