

POUR L'EUROPE DES GENS CONTRE L'EUROPE DE L'ARGENT



PAGE CENTRALE :

INTERVIEW DE

GILBERT GARREL
CHRISTINE MÉQUIGNON
SÉBASTIEN NUGOU

CHEMINOTS

CANDIDATS

SUR LA LISTE CONDUITE PAR

IAN BROSSAT

Depuis Maastricht, le PCF a toujours combattu et combat toujours le « modèle européen » que l'on veut nous imposer. Ce « modèle » soumet la construction européenne et les relations entre les peuples d'Europe au marché et à la concurrence, quitte à bafouer la souveraineté des peuples.

Les cheminots et les usagers de la SNCF en subissent les conséquences. De la première directive 91440 au 4e paquet ferroviaire, les promoteurs de l'Europe libérale s'attaquent au service public pour mettre dans les mains d'entreprises privées l'ensemble du transport par voie ferrée.

Nos gouvernements successifs se sont appuyés sur ces orientations pour engager la casse de notre entreprise, la SNCF.

Aujourd'hui, Macron veut aller plus loin que les règlements européens ne l'obligent.

Pourtant une autre vision de l'Europe existe. Celle d'un espace européen qui respecte la souveraineté des peuples et leur permette de construire des coopérations entre eux, plus nécessaires que jamais. Cette conception n'est pas nouvelle : nous l'avions portée par exemple lors du référendum de 2005.

Nous ne sommes pas seuls en Europe ! Notre liste porte l'ambition de rapprocher des travailleurs, des progressistes d'autres pays européens, à dégager des convergences, à organiser des initiatives communes : l'union fait la force ! Le PCF y est engagé de longue date au sein du groupe de la « Gauche unitaire européenne » du Parlement de Strasbourg, du « Parti de la Gauche européenne » ou encore avec des militants syndicaux, des acteurs du monde associatif, des personnalités progressistes de différents pays.

Avec eux, à propos des services publics, nous portons l'idée d'un moratoire sur de nouvelles libéralisations et d'une évaluation des libéralisations déjà décidées. Nous voulons les extraire du droit européen de la concurrence.

Nous militons pour la création d'un fonds européen pour le développement des services publics, de développement social et écologique financé par la BCE.

Nous menons la bataille pour une approche sociale de la transition écologique où le rail a toute sa place. Nous proposons d'élaborer au niveau européen d'une stratégie industrielle de développement écologiquement soutenable par exemple en faveur d'un vaste programme pluriannuel de ferroutage.

Mais pour que ça change, il nous faut reprendre le pouvoir.

Le 26 mai, lors des élections européennes, ça sera le moment de le faire !

Votez pour vous

Pour plus de pouvoir d'achat, de justice fiscale et de démocratie.

LE 26 MAI, C'EST VOTRE MOMENT ! Votez Ian BROSSAT

QUESTIONS À GILBERT GARREL

CHEMINOT SYNDICALISTE.

1 ° Quels sont les grands enjeux européens pour les transports ferroviaires ?

Les commissaires européens, dans leur frénésie libérale, veulent aller au bout de la dérèglementation du transport ferré par une concurrence exacerbée mise en œuvre dans toute l'Europe pour les transports de fret comme les voyageurs.

Chacun des paquets ferroviaires produits depuis 1998 n'a qu'un seul but, la casse des services publics et le démantèlement des entreprises publiques nationales. Cela s'inscrit dans la suite de ce qu'il s'est produit pour l'énergie, les postes ou les télécommunications.

Il y a donc là de grands enjeux pour les citoyens : la destruction des services publics est une régression sociale et sociétale.

Il y a un fort enjeu pour les salariés : cette stratégie politique s'appuie sur le dumping social et la réduction des droits pour l'ensemble des agents du secteur.

2 ° Peut-on combattre ces orientations européennes ultralibérales ?

Le combat syndical qui se mène en France, mais aussi dans le périmètre européen, souvent dans l'unité, est primordial pour parvenir à freiner les velléités des forces libérales et lutter contre le dumping social qui s'exerce.

Mais nous mesurons que ce combat essentiel ne suffit pas à lui seul quand il s'agit de préserver la notion même de service public. Nous entrons là dans un champ plus politique qui ne peut être abordé avec tous les syndicats européens, et qui est moyennement mené par certaines forces syndicales en France.

C'est pourquoi, dans le prolongement de la bataille syndicale, il est impératif de faire grandir le poids des forces politiques réellement progressistes en Europe afin de peser plus fortement sur les orientations stratégiques.

3 ° Est-ce le sens de ton engagement sur la liste conduite par Ian Brossat pour les élections européennes ?

Dans mon parcours syndical, j'ai pu mesurer que les seuls points d'appuis fiables que nous avons au niveau de l'Europe se trouvaient au sein du groupe GUE- NGL.

Il est donc évident que pour gagner sur le terrain politique dans le sens du développement des services publics en Europe dans l'intérêt des populations et sur le terrain social dans l'intérêt des salariés, il n'y a qu'une solution : donner plus de force à ce groupe, et donc plus d'élus progressistes au parlement de l'Europe.

Mon engagement prend là tout son sens, faire en sorte de mener une campagne dynamique, de porter les propositions portées par les candidats de cette liste. «Une Europe pour les gens, pas une Europe de l'argent», voilà ce que la majorité des citoyens attend.

N'oublions pas que les services publics sont un vecteur essentiel de cette égalité exigée dans les luttes sociales. Alors, engageons-nous derrière la liste conduite par Ian Brossat !



INTERVIEW CHRISTINE MÉQUIGNON

CHEMINOTE EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, SYNDICALISTE.

1. En quoi les orientations prises au niveau de l'Europe sur le ferroviaire ont bouleversé structurellement l'entreprise publique SNCF ces dernières années ?

Une des orientations fortes prises au niveau européen est la directive 91/440 de 1991 qui imposait pour les entreprises ferroviaires 4 points majeurs :

- Assainissement de leur situation financière pour les rendre compétitives notamment en réduisant leur endettement.
- Les rendre indépendantes de l'État en établissant une comptabilité propre.
- Ouvrir les réseaux aux entreprises ferroviaires des autres États membres dans certains secteurs tels que le fret.
- Séparer sur le plan comptable la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation

des services de transport pour garantir, soi-disant, la transparence de l'utilisation des fonds publics.

Les gouvernements français successifs ont toujours refusé de reprendre la dette du système ferroviaire, pourtant dette d'État, comme prévu dans les textes. La plupart des pays européens l'ont fait.

A contrario, la séparation du système a été appliquée par la création de Réseau Ferré de France (RFF) le 13 février 1997 puis en éclatant l'entreprise SNCF en plusieurs EPIC 2014 et en plusieurs SA en 2018.

2. Quels sont les impacts directs de cette stratégie sur la qualité de service et la sécurité des circulations



ferroviaires ?

L'impact direct majeur est le manque d'entretien du réseau ferré national. Cela s'est traduit par des accidents tragiques à l'exemple de Brétigny en 2013.

Mais il y a d'autres effets liés au manque d'engagement financier de l'État : des ralentissements, des « déshuntages », des fermetures de lignes ou de sections de lignes et de gare, donc une dégradation du service public ferroviaire et de l'aménagement du territoire.

Une des autres conséquences est la suppression du personnel dans les gares et dans les trains avec pour résultat la baisse de la qualité de services offerts aux usagers. Leur maintien est une bataille syndicale européenne que mène la CGT au sein d'ETF.

3. Comment selon toi, peut-on peser sur ces questions par le vote le 26 mai 2019 ?

La SNCF a subi 2 réformes du ferroviaire en 2014

QUESTIONS À SÉBASTIEN NUGOU

CHEMINOT DANS LE LOIRET, SYNDICALISTE.

1) Cette politique libérale conduite par l'UE a-t-elle des conséquences directes en territoire ?

Je suis entré à la SNCF lorsque les premiers paquets ferroviaires européens ont commencé à s'attaquer au transport de FRET. Nous avons combattu de nombreuses suppressions de dessertes marchandises et des centaines de suppressions d'emplois dans nos triages régionaux, (Saint-Pierre des Corps, Les Aubrais et Vierzon).

La concurrence la plus féroce ne s'est pas menée sur le rail. Les quelques transports ferrés jugés rentables sont restés à 3 opérateurs (SNCF, DB et COLAS), mais les 90 % restants sont allés sur la route.

Les paquets ferroviaires suivants, ciblant la libéralisation des trains de voyageurs, ont eu pour effet une disparition progressive des correspondances entre les trains nationaux et régionaux, la disparition des trains de nuits nombreux sur notre région, une séparation aberrante entre les services de gestion du réseau et d'exploitation avec des conséquences très négatives sur la régularité et la gestion des incidents. Depuis bientôt 16 ans que je subis avec mes collègues ces politiques, je n'ai malheureusement assisté qu'à une baisse de l'offre et une dégradation de la qualité de service.

2) Les combats syndicaux et politiques ont-ils permis de faire reculer ses effets néfastes pour les usagers et les cheminots ?

Les combats ont été nombreux, certains ont été rudes, l'image des Cheminots est bien souvent galvaudée avec une image de « privilégié » qui resurgit à chaque grande réforme qui touche la SNCF. Nos luttes syndicales ont toutes eu pour but la préservation et le développement du service public ferroviaire et même avant des revendications professionnelles.

Je me souviens particulièrement d'une action menée avec les usagers de la ligne Tours Orléans en 2012 à

et 2018 qui n'ont conduit qu'à son éclatement et la dégradation de sa qualité de service.

Au niveau européen le 4e paquet ferroviaire a été adopté le 14 décembre 2016 relatif à l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageurs.

Mais est-ce de cela qu'ont besoin les usagers ? La réponse est non ! Est-ce une obligation ? Là encore la réponse est non ! Nous le voyons dans d'autres pays européens où la concurrence est mise en place (exemple de l'Angleterre où la croissance des prix est exponentielle, où les incidents et accidents sont répétitifs).

Le 26 mai c'est une autre Europe du ferroviaire qu'il faut imposer car d'autres choix sont possibles. La transition écologique doit être au cœur des débats. Il faut contrer cette politique Bruxelloise de réduction dogmatique des dépenses publiques. L'Europe des services publics est possible. Cela passe par un vote massif pour la liste conduite par Ian BROSSAT le 26 mai prochain.



l'occasion de la mise en place du cadencement des circulations et la rupture des correspondances en gare d'Orléans : la pression mise en interne dans l'entreprise et vis-à-vis du Conseil Régional, avait permis aux voyageurs de la ligne de conserver leurs arrêts et leurs correspondances en gare d'Orléans.

Si les politiques nationales et européennes ne changent pas rapidement, la SNCF, en tant qu'entreprise publique de service public, va vers un point de non-retour.

3) Quel est le sens de ta présence sur la liste conduite par Ian Brossat, en tant que militant syndical ?

J'ai accepté cette proposition car depuis le début de mon engagement syndical à la CGT, j'ai eu l'occasion de voir ce que les communistes sont en capacité de proposer et de construire, que ce soit par leurs actions dans les territoires, à l'Assemblée nationale, au Sénat et au parlement européen.

Je me suis rendu compte que nous n'étions pas seuls à nous battre sur le terrain et que ces élus portaient nos revendications et nos combats.

L'ensemble des luttes auxquelles j'ai participé s'opposaient aux conséquences de directives européennes. Quand on voit la composition de ce parlement, il me paraît incontournable de contribuer, à mon modeste niveau à faire connaître l'intérêt de voter à ces élections pour changer l'Europe.

Une Europe des gens et de la coopération plutôt que cette Europe de l'argent et de la concurrence, voilà mon ambition.

IAN BROSSAT S'ADRESSE AUX CHEMINOTS



Les Français n'en n'entendent pas parler tous les jours, et pourtant, les élections européennes se rapprochent : elles auront lieu le 26 mai 2019. Ce sera le premier vote depuis l'élection d'Emmanuel Macron qui a fait des choix politiques particulièrement favorables aux plus riches... et cruels pour les plus modestes. Pour vous représenter au Parlement européen, le PCF s'est doté d'une liste qui vous ressemble, une liste de 79 hommes et femmes du monde du travail que j'ai la tâche – et l'honneur – de conduire. C'est un très grand défi que nous avons décidé à relever pour que ça change !

Dans cette liste «Pour l'Europe des gens, contre l'Europe de l'argent», les cheminots sont présents. Je pense à Christine Mequignon, cheminote en Auvergne-Rhône-Alpes, et représentante des

salariés à la SNCF, en vingt-deuxième position. Je pense à Sébastien Nugou, cheminot dans le Loiret, et secrétaire syndicaliste régional. Et je pense évidemment à Gilbert Garrel, ancien secrétaire général de la CGT cheminots et président de l'Institut d'histoire sociale. Des hommes et des femmes qui ont été de toutes les luttes pour défendre le système ferroviaire français en proie à une privatisation rampante.

Les élections européennes sont capitales pour l'avenir. Car contrairement à une idée reçue, les pouvoirs du Parlement européen sont tout sauf négligeables. C'est particulièrement vrai pour l'adoption des directives européennes : libéralisation des services publics, «Travailleurs détachés», «Secret des affaires»... Toutes ces règles n'existent que parce qu'une majorité de parlementaires européens (et une très nette majorité de gouvernements) ont voté à leur faveur. Dans le cas contraire, le projet de la Commission va tout simplement au panier ! Un seul exemple : la directive utilisée par Macron pour justifier l'ouverture de la SNCF-voyageurs à la concurrence a failli être rejetée au Parlement le 14 décembre 2014. Cela s'est joué à 15 voix sur les 751 membres que compte le Parlement européen.

Cela en dit long sur l'utilité du vote aux élections européennes de mai 2019 et d'un choix efficace de la liste à renforcer. Surtout que, cette fois, ce sera la proportionnelle : chaque voix comptera. Et les combats à mener sont nombreux : l'avenir du rail français bien entendu, mais aussi la lutte contre la fraude fiscale des multinationales, contre le travail détaché, contre les délocalisations, ou contre la politique absurde de la BCE qui prête des milliards aux banques privées au lieu de financer les services publics...

Je compte sur chacun d'entre vous qui avez été de toutes les luttes pour faire connaître la date et l'enjeu de cette élection, ainsi que notre belle liste. Pour que ça change, il nous faut reprendre le pouvoir. Le 26 mai, lors des élections européennes, ça sera le moment de le faire.

Le Parti communiste au cœur des rassemblements populaires et citoyens pour changer les politiques en France et en Europe

- Je désire être informé-e des initiatives du Parti communiste français
- Je décide d'être membre du Parti communiste français
- Je verse..... € (Chèque à : Association de financement du PCF)

Prénom et nom.....

Adresse.....

Téléphone....., courrier électronique.....

Renvoyer à : PCF, collectif cheminots 2 place du colonel Fabien 75019 Paris / T : 01 40 40 12 12 / @ : cheminots@pcf.fr