

DES VICTOIRES SONT POSSIBLES



Natacha Malet,
Membre du
collectif national
cheminot PCF

L'actuel mouvement citoyen, sous l'étiquette des «Gilets Jaunes», qui prit naissance sur les réseaux sociaux, en réaction à la mise en place de la taxe sur les carburants, évolua au fil des semaines, pour aboutir à de véritables revendications où les questions du partage des richesses, du bien vivre et surtout vivre dignement sont désormais le fer-de-lance de ce mouvement. Revendications qui sont le leitmotiv du Parti Communiste Français depuis de nombreuses années. Les citoyen.ne.s ne sont pas dupes et, après de nombreuses années à subir sans véritablement agir, un éveil des consciences a fini par voir le jour et nous ne pouvons que nous en réjouir.

Malgré les nombreuses attaques du gouvernement, les annonces éphémères du Président Macron, une réponse systématique par la matraque, l'humiliation de notre jeunesse, le mépris exprimé envers celles et ceux qui ont décidé de lutter, le mouvement de contestation est toujours bien présent, n'en déplaise au pouvoir en place.

Le gouvernement des riches doit stopper net cette trajectoire engagée qui vise à maintenir les cadeaux aux plus riches, réduire les droits sociaux des citoyen.ne.s, anéantir les services publics qui ne feront qu'enfoncer la population dans une précarité des plus injustes.

L'accès aux soins, à l'éducation, à l'énergie, l'eau, les transports n'ont jamais été aussi mis à mal et inéquitables. Pourtant l'État persiste et signe : refus de rétablir l'ISF, d'augmenter significativement le SMIC, d'injecter de l'argent dans les domaines qui permettraient à tout un chacun de vivre dignement. En parallèle, l'État, sans scrupule, continue de faire des cadeaux au patronat avec le CICE, alors qu'aucune entreprise ne développe l'emploi, cumulé par exemple au budget des armées, qui après avoir progressé de 1,8 milliard d'euros en 2018, va à nouveau progresser de 1,7 milliard en 2019, pour atteindre 35,9 milliards d'euros. La guerre au détriment de l'humain.

Les projets du gouvernement restent les mêmes pour l'année 2019. Réforme des retraites, budget 2019, Loi d'orientation des Mobilités, sont autant de dangers qui pèsent sur l'avenir des citoyen.ne.s.

Aujourd'hui comme hier, la Justice sociale, la Paix sont le fil conducteur des actions du PCF avec ses adhérent.e.s et ses élu.e.s dans les quartiers, les entreprises, les communes, les Conseils départementaux et régionaux, à l'Assemblée Nationale et au Sénat. Nous ne pouvons que saluer leur travail titanesque réalisé chaque jour afin de tout mettre en œuvre pour que les actions des salarié.e.s, des sans-emploi, des retraité.e.s, des jeunes se traduisent par des succès et que les prochaines échéances électorales permettent au PCF de prendre toute sa place, notamment lors des Européennes.

Il nous faut redonner du sens à la Politique, à la Vie Démocratique, replacer l'Humain, l'Humanité au centre de toutes nos préoccupations. Là où les communistes sont implantés, aux côtés des citoyen.ne.s, des travailleur.se.s, des plus précaires, dans leurs luttes quotidiennes, des victoires ont été possibles.

Le PCF, qui sort tout juste de son congrès extraordinaire, entend bien prendre toute sa place face aux enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux que nous connaissons. Les cheminot.e.s communistes seront source d'actions pour l'année 2019, comme ils l'ont été en 2018. La loi du pacte ferroviaire, destructrice du service public de transport par rail de voyageurs comme de marchandises, ne doit pas être mise en œuvre. Tout notre combat résidera à lutter contre celle-ci et porter des propositions alternatives qui répondent aux besoins de la nation. Plus nombreux à agir dans notre Parti, plus forts, nous serons dans les luttes pour engranger les succès. N'hésitez pas, envahissez-nous !

INTERVIEW DE FABIEN ROUSSEL DÉPUTÉ, SECRÉTAIRE NATIONAL DU PCF



Après le conflit des cheminots, les gilets jaunes posent, entre autres, au travers de leur mobilisation la question des mobilités. Selon toi, comment répondre de manière rapide et efficace aux difficultés quotidiennes de transport que rencontrent des millions de citoyens ?

La politique du pouvoir Macron sur les transports est un non-sens : il s'est attaqué au transport ferroviaire et a voulu augmenter les taxes sur le carburant. Pendant ce temps, les « cars Macron » continuent de circuler, on ferme des petites gares et le kérosène n'est pas taxé pour ce qui concerne le transport aérien. Tout cela va avoir des conséquences écologiques et sociales graves. C'est d'ailleurs ce que dénoncent clairement les cheminots mobilisés pour défendre le rail. Le droit à la mobilité n'est pas négociable, c'est une aspiration grandissante à l'émancipation individuelle comme une réponse aux nécessités du quotidien, à commencer par les trajets domicile-travail. Voilà pourquoi nous luttons pour le développement des transports collectifs et leur accès à toutes et tous, qu'il s'agisse des transports en commun urbains, du transport ferroviaire et fluvial, du transport maritime côtier. C'est du reste la seule manière de construire une alternative à la part des voitures que des millions de nos concitoyens sont forcés d'utiliser au quotidien, et donc de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Voilà pourquoi nous voulons amplifier les mobilisations contre ce gouvernement antisocial et anti-écologique.

Depuis plusieurs années, les communistes mènent la bataille pour contrer les politiques libérales qui, partout, nous privent de nos richesses collectives que sont les services publics. Comment remettre ces services publics à portée de main de nos concitoyens ?

Ma première remarque est simple : nos concitoyens remarquent bien ce qu'on leur retire, ce qui ne sera plus demain « à portée de main », et ils se mobilisent ! C'est vrai pour les fermetures de guichets SNCF, c'est vrai pour les fermetures de bureaux de postes ou de permanences de la CAF ou de la CPAM. Nous sommes confrontés à une offensive de prédation d'une violence extrême. Prenons l'exemple des lignes Inter-Cités Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, qui viennent d'être ouvertes à la concurrence : ce sont celles où le matériel a été changé ! C'est toujours la même recette, on cède au privé les « bijoux de famille » et on conserve dans le giron public ce qui est moins rentable. C'est toute la logique libérale, complètement à contresens des besoins de l'humanité et de la transition écologique. D'ailleurs, dans d'autres pays, on a vu ce que le privé a fait concernant le ferroviaire : ce sont souvent des prix qui explosent, des problèmes de service parfois graves jusqu'à ce qu'un pays comme la Grande-Bretagne décide de renationaliser des lignes ferroviaires. Nous n'avons donc pas d'autre choix que les mobilisations sociales solidaires pour défendre, développer et moderniser nos services publics. Dans sa lettre aux Français, Macron ose poser la question des dépenses publiques dont nous pourrions nous passer. Eh bien, nous allons faire la démonstration inverse : celle de l'attachement des Français.e.s à leurs services publics, et de leur disponibilité à s'emparer de la nécessité de leur développement.

Le dernier congrès du Parti communiste français s'est fixé comme objectif de continuer son travail de réimplantation de notre activité politique au cœur des entreprises. Pourquoi et comment ?

Le monde du travail a profondément changé, de sa structuration jusqu'à l'offensive de l'uberisation visant à libérer les entreprises de leurs responsabilités vis-à-vis des salarié.e.s et du financement de la protection sociale. De plus, si des aspirations fortes à plus de démocratie s'expriment, comment expliquer qu'elles s'arrêtent à la porte des entreprises ? Nous l'avons réaffirmé lors de notre congrès : nous voulons l'appropriation sociale des moyens de production, d'échange et de financement, de la gestion des entreprises. Dès lors, le combat politique doit prendre toute sa place à l'entreprise, qui reste un lieu de socialisation particulièrement important. Nous avons beaucoup reculé dans ce domaine, et il est temps d'inverser la vapeur. Des réseaux de communistes actifs existent dans plusieurs secteurs d'activité, parmi lesquels les cheminots, et nous pouvons encore compter sur un certain nombre de cellules d'entreprise. Nous voulons renforcer ce travail, le rendre plus visible, plus efficace. D'abord, en permettant à un plus grand nombre de communistes de rejoindre un réseau lié à son secteur d'activité. Ensuite, en organisant un suivi des entreprises et de l'activité à l'entreprise à l'échelle des régions et des fédérations.

Dans quelques mois auront lieu les élections européennes. Quelles propositions concernant le service public ferroviaire vont porter les communistes lors de cette campagne électorale ?

Nous entrons en campagne pour l'abrogation du quatrième paquet ferroviaire et de toutes les directives de libéralisation, fret compris. Les quatre paquets ferroviaires votés par l'UE, c'est la mise en concurrence sur toutes les lignes, la casse de la SNCF, la disparition de milliers de lignes en Europe, et l'affaiblissement du fret ferroviaire.

Et aujourd'hui, le gouvernement veut profiter du Brexit pour faire de Paris un méga-hub aérien pour détrôner Londres. C'est le pari de l'avion, de l'hyper-centralisation de la France autour de sa capitale métropole financière européenne. C'est la France de la finance et de La Défense qui joue la concurrence avec les autres pays européens au détriment des régions et des équilibres d'aménagement du territoire national. Au contraire de l'ambition de Macron, nous voulons une Europe des peuples et des nations solidaires, une Europe qui prend à bras-le-corps les enjeux de la transition écologique en favorisant le train face à l'avion. Et c'est bien à l'échelle européenne que se joue cette bataille puisque, si le kérosène était taxé en France, il suffirait aux compagnies aériennes de faire le plein à l'étranger. C'est donc bien une taxation du kérosène au niveau européen qu'il faut obtenir pour financer les investissements sur le réseau ferré.

Nous voulons connecter les ports français aux corridors ferroviaires européens, et favoriser l'usage du rail pour le transport des voyageurs et des marchandises. Pour nous c'est clair, le train est un service d'intérêt général, utile aux populations et à la transition écologique.

FRET FERROVIAIRE LES PARLEMENTAIRES COMMUNISTES LANCENT UNE GRANDE CAMPAGNE NATIONALE !



Thomas Portes
responsable
national du collectif
des cheminots PCF

Alors que la question écologique et la lutte contre le réchauffement climatique sont d'une urgence absolue, la question du fret ferroviaire comme maritime demeure la grande oubliée des politiques publiques, en France et dans de nombreux pays d'Europe.

Aussi bien au travers des différentes réformes du ferroviaire, de la loi mobilité ou celle relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui date de 2015, la question du fret est systématiquement passée, volontairement, sous silence.

Les COP se multiplient, les opérations communications sont légion, mais les actes sont absents. Seule une réelle volonté politique, reposant sur des décisions courageuses et contraignantes, mais ambitieuses, permettra de relancer une activité, aujourd'hui, sur le point de mourir.

En lien avec les combats menés, depuis plusieurs décennies, par le PCF pour défendre et développer le service public ferroviaire, les parlementaires communistes, à l'initiative de la sénatrice Éliane ASSASSI, ont décidé de lancer, dès le mois de février 2019, une grande campagne nationale pour remettre la question du fret ferroviaire au cœur du débat public.

Pollution, un bilan désastreux pour la France :

- Les chiffres sont sans appel, les émissions liées au transport représentent actuellement entre 25 et 34 %, selon les études menées sur la pollution atmosphérique ;
- Cette pollution provoque, de nos jours, 48 000 décès prématurés ;
- Selon une étude publiée par le bulletin épidémiologique en 2016, la pollution correspond en moyenne à 6 mois de vie perdus par individu ;
- En 2018, selon des données officielles, la ville de Lille a, par exemple, dépassé au moins 60 fois le seuil journalier maximum de particules fines inférieures à 2,5 millimètres, alors que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande de ne pas le dépasser... plus de trois fois par an.

C'est bien dans ce contexte que l'avenir du fret ferroviaire représente des enjeux importants et transverses : sociaux, économiques et environnementaux. Environnementaux, car le rail est un levier pour les politiques publiques afin de diminuer les émissions de GES, lutter contre la pollution, la saturation routière. Économique, car le fret est un formidable outil de développement industriel, capable, par le biais du wagon isolé, d'irriguer une grande partie du territoire. En complémentarité avec le transport maritime et fluvial, une accélération nécessaire du report modal du transport de marchandises routier vers des moyens plus écologiques pourrait donc enfin s'opérer. Enfin sociaux car il permettrait de lutter, efficacement, contre le dumping social organisé par la route.

Cette grande campagne nationale, organisée, en lien



avec les organisations syndicales et environnementales, sera lancée, dès février, avec une initiative médiatique, au cœur du marché de Rungis.

Pendant plusieurs mois, nos parlementaires se rendront, dans différents triages de France ; des triages connectés à des ports ou des fleuves. L'objectif : rencontrer les différents acteurs locaux (cheminot.e.s, dockers, chargeurs, citoyen.ne.s, élu.e.s locaux...) et faire un état des lieux, partant des besoins et propositions de celles et ceux qui sont au cœur de l'activité fret.

Cette campagne fera l'objet d'une restitution, lors de la prochaine fête de l'Humanité pour déboucher sur une initiative parlementaire, en octobre 2019.

TERRITOIRES EN DANGER !



Sébastien Prat,
secrétaire
départemental du
PCF 15

Cela fait plus de 30 ans que le monde rural souffre, que le département du Cantal, au cœur du pays vert, au cœur du Massif Central, subit de plein fouet les effets dévastateurs des politiques menées par les gouvernements successifs.

Exemple le plus marquant, à l'heure où l'on débat de la loi LOM et des nouvelles mobilités, Aurillac est toujours la Préfecture d'Europe située à plus de 45 minutes d'une autoroute ou d'une gare TGV, donc exclue de la grande vitesse et par conséquent fortement pénalisée dans ses possibilités de développement (économie, tourisme, démographie...).

30 ans de démantèlement des Services publics (école, santé, poste, gare, gendarmerie, Trésor public...), 30 ans d'abandon des territoires ruraux. Le bilan est lourd ! Réforme après réforme, la SNCF, entreprise nationale et l'État ont leur part de responsabilités en matière de suppressions de services et d'emplois : moins 420 emplois depuis 1984 dans le seul Cantal (soit l'effectif d'une belle PME).

Dans le même temps, un vent de révolte souffle dans cette ruralité profonde. Notamment parmi les élus de proximité et leurs administrés qui refusent d'être considérés comme des citoyens de seconde zone. Ils se rassemblent et construisent des mobilisations importantes au sein de comités pluralistes de défense des Services publics et/ou du ferroviaire avec parfois quelques succès probants. Ils exigent des pouvoirs publics la mise en œuvre de moyens financiers, matériels et humains pour l'ensemble des services publics, pour le développement des territoires.

Dans cette démarche rassembleuse, constructive, les militants et élus communistes locaux, dans les départements concernés, sont très présents et participent activement à la réussite des diverses et nombreuses initiatives avec une couverture médiatique intéressante (journaux, radios, TV...) au plan local.

Depuis plusieurs mois, les mobilisations se multiplient dans divers secteurs. Hier, à l'appel des syndicats, aujourd'hui avec les gilets jaunes quelques réponses (très insuffisantes) commencent à poindre. Compte tenu de la situation, le moment semble propice au rassemblement de toutes les forces vives du Massif Central pour gagner les moyens de « simplement vivre dans nos territoires ».



DÉBAT PUBLIC AUTOUR DES CARREFOURS DES MAQUIS DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE.



Natacha Malet
Membre du
collectif national
cheminot PCF

La fédération du PCF des Bouches du Rhône a permis l'organisation, conjointement avec les cheminot.e.s communistes du département, le Collectif un « Train, Un Investissement d'Avenir », le MNLE et l'ADERC, d'un débat public, pour faire suite aux différents débats qui se sont déroulés durant l'année 2018. Nous avons pu échanger avec de nombreux citoyen.ne.s, élu.e.s, Organisations Syndicales, en la présence du Directeur Régional SNCF, la presse; le seul manquant à l'appel : le vice-président, en charge des transports sur notre

région, P.Tabarot.

Dans le contexte de la loi du pacte ferroviaire, dont plus de la moitié reste à écrire, nous avons pu constater que la question de la mobilité, dans un département, dont les axes routiers sont sclérosés, sont d'un enjeu majeur. L'attachement de la population au service public ferroviaire est incontestable tout comme le constat d'une dégradation sans précédent. Alors que notre département ne respire plus, les citoyen.ne.s ont besoin de réponses concrètes tant pour leurs déplacements du quotidien, que pour leurs loisirs, et les enjeux environnementaux et sociétaux. Bien entendu, la question de la régularité et de la suppression des trains était au cœur des débats mais très rapidement 3 sujets ont été soulignés, lors de celui-ci :

- la présence humaine dans les gares et les trains, couplée à l'évolution de la distribution des billets (Fermeture ou modification des horaires de nombreux guichets);
- l'accessibilité des transports avec comme points saillants : l'offre et la qualité de service, la tarification et la complémentarité entre modes de transports;
- la transparence et de la démocratie avec en toile de fond : le service annuel 2019 (qui n'a pas été débattu ou présenté) et la convention Région/SNCF qui est demandée fortement par les participants mais dans le cadre de débats ouverts avec les principaux intéressés.

L'objectif de ce débat était, y compris, de présenter un projet de convention TER ambitieux à l'assemblée présente, pour le remettre également au Conseil Régional et

obtenir une rencontre avec P.Tabarot.

Alors que R. Muselier, Président de Région, avait enfin annoncé, quelques jours après notre débat, qu'il était prêt à signer une convention TER avec la Direction SNCF, nous espérions entrevoir l'espoir d'un avenir favorisant la voie du service public. Mais non, nous avons pris connaissance du contenu de celle-ci et les premiers mots qui nous viennent sont colère et ferme opposition. Cette convention TER, dont G.Pepy vient de signer le protocole d'accord, sonne la fin du service public : ouverture à la concurrence, hausse des tarifs, cheminot.e.s remplacés par des postiers, plan de transport mis en place selon saisonnalité, baisse du budget de fonctionnement...

Le PCF condamne fermement ce projet qui ne règlera en rien les défaillances de la production que subissent usagers et cheminot.e.s.

Le PCF enfoncera les portes du débat, aux côtés des cheminot.e.s, usagers, afin d'exiger des moyens financiers, matériels et humains, et garantir ainsi un service public de haut niveau qui réponde aux besoins de nos usagers, en matière d'informations, d'achats de titres de transports, d'assistance et assurer la sûreté de ces derniers. Nous porterons toujours haut et fort la nécessité de faire vivre la démocratie participative!



LE SERVICE PUBLIC SNCF NE REpond PLUS !



Allan Bertu,
membre du
collectif national
cheminot PCF

C'est sous couvert du développement numérique et d'études de données mobile que la droite régionale et la Direction de la SNCF tentent d'éradiquer la vente physique, pour contraindre les usagers à se diriger vers des canaux de distribution digitaux.

En Normandie, la liste des guichets soumis au libéralisme d'Hervé Morin, Président (Les Centristes) du Conseil Régional, est impressionnante : Caen, Rouen, Cherbourg, Villedieu, Pontorson/Mont-Saint-Michel, Mézidon, Dives sur Mer...

C'est inacceptable puisque cela exclut de fait certains moyens de paiement (chèques et espèces qui représentent 30 % des paiements en gares et chèques en moyenne au niveau national).

Les Cheminot.e.s Communistes ne s'oppose pas au digital, qui peut être une source de progrès et d'amélioration des conditions de vie et de travail; mais dans le cadre des missions de services publics dévolues à notre entreprise nationale, il ne doit pas justifier l'abandon de la proximité. Le Digital doit, bel et bien, être un moyen complémentaire, en sus de la présence de cheminot.e.s, en territoire.

Loin de s'opposer au progrès technique, le maintien d'une vente humaine en proximité garantit l'accès au plus grand nombre au mode de transport ferroviaire, notamment dans une région où la fracture numérique est importante. Pour exemple, en 2018, le département de la Manche (50) était classé 89ème sur 101 départements avec une note de couverture en très haut débit à 56,67/100.

D'ailleurs, l'étude « Normandoscopie », outil qui justifie, entre autres, les choix de fermeture, se base sur les mobiles d'un seul opérateur, Bouygues Telecom. À cela s'ajoutent les personnes en zone blanche qui n'ont pas été tracées. Hervé Morin et son bras armé, la Direction SNCF, se basent donc sur une étude qui ne reflète pas la réalité pour justifier la destruction du Service Public Ferroviaire en Normandie.

Ces attaques se construisent dans un contexte post-pacte ferroviaire que les communistes continuent de combattre tant au plan national que régional, où l'intervention des 5 conseillers régionaux du Groupe Communiste est prégnante et rassembleuse.

Sans oublier les nombreux collectifs en territoire où cheminot.e.s, usagers, élu.e.s locaux convergent pour une ambition partagée : Le Service Public SNCF.

Pascal Joly
Membre du
Conseil national
du PCF

UNE PRIORITÉ RENOUVELÉE

Le 38ème congrès du PCF a réaffirmé la nécessité et l'urgence de travailler à une nouvelle réflexion, et à de nouvelles initiatives, afin de faire de l'activité communiste dans les entreprises, une priorité renouvelée.

Il y a été confirmé, que l'entreprise, le lieu de travail est bien l'endroit où s'exerce l'exploitation de la force de travail et le lien de subordination du salarié vis-à-vis de l'employeur. De l'endroit où l'affrontement de classe s'exerce, de plus en plus, à la faveur des nouvelles lois, avec souvent une grande brutalité.

Tout dans l'actualité récente (le détricotage minutieux du droit du travail de ces dernières années) par exemple, nous invite à retravailler la présence et l'activité communiste dans les entreprises et les lieux de travail. Il y a besoin de « mettre au jour » la logique, sous-entendue, dans ces décisions de remise en cause de nos conquêtes, acquises par les luttes sociales et politiques. La situation de destruction systématique des droits des salariés, de leur précarisation continue, nous impose plus que jamais de politiser les luttes en cour. Et elles sont particulièrement nombreuses en cette fin d'année.

Le mouvement des gilets jaunes, bien que non exempt de contradictions, a sonné comme un révélateur, dans l'expression de ses revendications sociales. De la réalité d'un monde du travail tel qu'il est. La précarité d'existence, et dans le travail, y a été mise à nue. La brutalité, et les conséquences des politiques sociales et économiques sont apparues au grand jour. Des milliers de travailleurs ont, sans doute, découvert le

sens des mots solidarité et force collective.

Mais ce mouvement a aussi dévoilé notre faiblesse de présence au sein de ce monde du travail. C'est ici que les décisions de notre récent congrès prennent toute leur portée.

Dans ce contexte social, le conflit à la SNCF a été un épisode majeur et l'objet d'un affrontement social long et rugueux.

La longévité, l'unité et la puissance de ce mouvement ont été remarquées. Le rôle central et fédérateur qu'y a joué la CGT a été exemplaire. Notamment avec son initiative de contreprojet à celui de la direction.

Les communistes, en tant que tels, ou dans le mouvement syndical, ont joué tout leur rôle pour démonter les arguments de la direction et du gouvernement, et faire connaître la proposition alternative de la fédération CGT des cheminots.

Aussi, on peut imaginer aisément, l'impact qu'aurait eu une présence plus importante et plus influente sur l'issue du conflit, de communistes organisés avec leur apport politique au grand jour, et dans le respect du rôle de chaque organisation. De leur rôle pour éclairer les causes du conflit et les issues possibles. Faire de la politique dans l'entreprise doit retrouver tout son sens si nous voulons redevenir le parti du monde du travail tel qu'il est aujourd'hui. À travers notre présence, la question de notre utilité est posée. Et d'une certaine façon, les conflits sociaux en cour nous la posent !

Nous avons maintenant les atouts pour y répondre !

FÊTE DE L'HUMANITÉ BRETAGNE DÉBAT AVEC LES CHEMINOT.E.S COMMUNISTES



Cyril Dallois,
membre du
collectif national
cheminot PCF

Organisateurs d'un débat sur le ferroviaire, les cheminot.e.s communistes ont permis à plus d'une centaine de citoyens de prendre la mesure des enjeux concernant le transport en Bretagne.

Sous une pression tant nationale qu'européenne, la libéralisation des transports se poursuit à marche forcée. Dans cette logique dogmatique et au nom du grand marché intérieur, par lequel l'Europe deviendrait un grand espace mondial, toutes les activités cèdent pan après pan aux sirènes de la concurrence et de la financiarisation.

Dans le domaine ferroviaire, comme l'ensemble des transports les états membres ont validé cette stratégie : séparation de l'infrastructure des activités de transports puis ouverture à la concurrence. Malgré la directive 91-440, qui prévoyait un retour d'expérience de ces choix avant leur généralisation, les œillères sont restées coiffées sur les esprits européistes qui n'ont d'yeux que pour la mise à mort du service public ferroviaire.

En France, le changement de nature de l'entreprise publique SNCF, pour en faire un groupe mondial de mobilités et amorcer la décréue des obligations de l'État sur le mode ferroviaire, a provoqué le recul des moyens du service public marchandises comme voyageurs sur de nombreux territoires de notre pays.

La Bretagne a connu un contexte institutionnel pro-ferroviaire, depuis l'arrivée de la gauche aux commandes de la région, en 2004. Le vice-président de la région en charge des transports a rappelé l'effort de la collectivité tant dans le cadre de la convention TER qu'au-delà des seules prérogatives qui lui reviennent. Le TER breton, comme la desserte TGV intra-région font l'objet d'engagements publics qui ont largement participé à mettre le mode ferroviaire au cœur des besoins des usagers et de nombreux territoires. Souvent victime de son succès, le rail, en Bretagne, appelle à de nouveaux développements autour desquels un véritable combat de conviction est engagé. Pour la SNCF, représentée par le Directeur Régional Mobilités, le TER se porte bien car conforme à la politique de l'entreprise qui tend à optimiser autant que faire se peut. Les difficultés de production sont tenues dans les proportions acceptables, puisque meilleures qu'au niveau national. C'est du côté de la CGT que l'analyse a pu prendre un peu de hauteur autour des propositions portées pour une nouvelle convention TER. Rappelant le besoin de toucher au modèle de financement avec une nouvelle politique fiscale, l'extension du versement transport, la TVA à 5,5 %, le secrétaire général du secteur CGT Bretagne, présent à notre débat, a dressé les axes d'une amélioration de la production ferroviaire et de sa complémentarité avec les autres modes de transport.

Ce débat a permis de mettre en avant la caractéristique principale du mode ferroviaire qui ne se développera qu'au travers d'une autre ambition politique que celle qui se réfugie derrière les illusions de l'ouverture à la concurrence. Une politique volontariste qui réaffirme également que la SNCF doit être un outil public de promotion de l'égalité et de solutions écologiques et durables, pour toutes et tous, sur tout le territoire.

Enfin, les communistes ont rappelé que la concurrence sert à siphonner deux richesses essentielles dans notre société : l'argent public et le travail des salariés. Pour lutter contre cette prédation, il faut réaffirmer l'exigence de maintenir un haut niveau social aux cheminot.e.s, seul élément garantissant un haut niveau de sécurité pour le ferroviaire, les usagers et les salarié.e.s du rail.

L'expérience est claire, à niveau de service équivalent, la concurrence baisse en qualité et coûte toujours plus cher.

Cette rencontre a permis nombre de prises de parole et de témoignages qui ont inscrit, résolument, le ferroviaire, dans les besoins urgents de notre époque.



LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE FERROVIAIRE

UN TERRAIN DE LUTTE DES CLASSES.



Yann Le Pollotec,
responsable du CN du
PCF à la Révolution
numérique

Maintenance prédictive des matériels roulants et du réseau, trains autonomes, optimisation des sillons, suivi du fret, gares et wagons connectés, vidéo surveillance « intelligente », information en temps réel des usagers..., la SNCF, le travail des cheminots, le rapport des usagers au rail connaissent une révolution numérique, dont le big data, la géolocalisation, les plates formes, l'intelligence artificielle, la robotique,

les objets connectés, les drones, constituent les principaux outils. Le cheminot est ou sera équipé de capteurs qui émettront des données en permanence sur son travail.

Comme toutes révolutions technologiques, le numérique vise à obtenir des gains de productivité en optimisant l'usage du capital constant et en diminuant la quantité de travail pour produire un bien ou un service. Il transfère sur les machines certaines fonctions cognitives du cerveau.

Le numérique est un terrain d'affrontement de classe. En effet, les gains de productivité obtenus par le numérique peuvent être utilisés contre l'emploi et pour intensification du travail et externalisation d'activités, mais ils peuvent aussi servir à réduire le temps de travail, à augmenter celui de la formation et à déployer en interne de nouvelles compétences et activités.

En 2015 la SNCF a lancé Digital Ventures, un fonds financier de 30 millions d'euros pour investir

dans des startups dans les domaines de l'internet des objets, du big data, de l'édition de logiciel... alors que cet argent aurait pu être utilisé à développer tout cela en interne de la SNCF avec des créations d'emploi à la clef.

Le numérique peut rendre moins pénible et plus intéressant le travail, permettre d'identifier les facteurs de développement de maladies professionnelles, mais il peut aussi être un outil de flicage des travailleurs et conduire au burn-out. Les batailles pour la maîtrise de l'usage des données émises par les capteurs équipant les cheminots, comme le droit à la déconnexion, sont essentielles. Le transfert d'une partie du savoir-faire des cheminots à des logiciels d'intelligence artificielle ne peut se faire sans maîtrise totale par eux du processus et sans de fortes contre parties sociales et salariales.

Le numérique peut aussi être instrumentalisé afin de transformer la SNCF d'entreprise de transport ferroviaire en plateforme de courtage de transport ferroviaire. Ce qui constituerait une forme d'uberisation du transport ferroviaire. Il est donc décisif qu'à la fois la gestion des données des usagers et des clients frets ne devienne pas une entité juridiquement autonome du reste de la SNCF et que ces données ne puissent pas être vampirisées par des plateformes comme Google ou Amazon.

La transformation numérique de la SCNF ne pourra se faire sans ou contre les cheminots, sinon elle conduira à des gâchis et des catastrophes. Le numérique pose la question de l'appropriation des moyens de production en termes de maîtrise des choix technologiques.

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