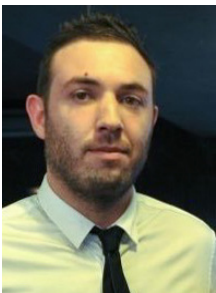


MON TRAIN, J'Y TIENS



Thomas Portes,
responsable
national du
collectif des
cheminots PCF

Depuis plusieurs années, le service public ferroviaire, voyageurs comme marchandises, est la cible d'attaques conjuguées.

Après la réforme de 2014, qui a divisé la SNCF en 3 EPIC, le gouvernement d'Emmanuel Macron, s'appuyant sur les préconisations du rapport Spinetta, entend finir le travail.

Transformation en SA, pour préparer la privatisation, fin du statut des cheminots, ouverture à la concurrence, suppressions de 9000 kilomètres de lignes, filialisation du fret... C'est une atomisation du rail public qui se prépare. Du jamais vu !

Face aux enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire et de mobilité qui se trouvent face à nous, la France a besoin d'un grand service public ferroviaire, de voyageurs comme de marchandises, qui soit sorti de la soumission à l'économie de marché avec pour objectif unique de répondre à l'intérêt général.

Pour justifier cette réforme, on nous explique que la SNCF doit se préparer à l'ouverture à la concurrence, sous-entendu «être plus compétitive». Pourtant, la SNCF ne découvre pas l'ouverture à la concurrence, elle l'a même subit depuis 2006 sur ses activités fret. Avec quels résultats ? Quand on analyse la situation du fret ferroviaire aujourd'hui, on mesure le désastre. L'ouverture à la concurrence n'a rien réglé, pire elle a contribué à sa destruction quasi-totale !

Au niveau des territoires, cette réforme aura des conséquences dramatiques. En concentrant les investissements sur les grandes métropoles et les nœuds ferroviaires, le gouvernement s'apprête à créer de véritables déserts ferroviaires. Il porte ainsi atteinte à un droit fondamental : le droit au transport. Le réseau ferré français, dont le développement est une priorité incontournable, doit être en capacité d'irriguer l'intégralité du pays, et ainsi jouer son rôle dans l'aménagement du territoire. Cela est incompatible avec une ouverture à la concurrence.

Lutter pour un service public ferroviaire, c'est lutter pour défendre un maillage territorial qui répond, non pas à des intérêts financiers, mais à des intérêts humains.

Lutter pour un service public ferroviaire, c'est lutter pour un mode de transport où la notion de sécurité prime sur celle de rentabilité.

Lutter pour un service public ferroviaire, c'est œuvrer en faveur de la transition écologique.

Enfin, lutter pour un service public ferroviaire, c'est lutter contre les discriminations sociales, économiques et territoriales.

Le PCF lance une «quinzaine de la mobilisation» dans toute la France contre «le projet de casse de la SNCF». Partout, dans les territoires, les communes, devant les gares, sur les marchés, nous nous adresserons aux usagers et aux cheminot-e-s au travers de notre campagne : mon train, j'y tiens, SNCF 100 % public.

Les communistes sont en première ligne de ce combat.

Le 15 février dernier, Jean Cyril Spinetta, le fossoyeur d'Air France, remettait son rapport au 1er ministre. Quelques jours plus tard, la Fédération CGT des Cheminots présente son contre-projet : « Ensemble pour le fer », deux approches différentes, la financiarisation face au Service public. Le Gouvernement Macron compte appliquer à la lettre les 43 propositions du rapport, un Big-bang social et environnemental, malgré l'échec des politiques libérales en Europe. Les cheminots, les usagers, les citoyens et citoyennes sont face à l'histoire : le service public ferroviaire va-t-il être livré au marché ?

Le PCF, quant à lui, a présenté ses propositions par l'intermédiaire de son secrétaire Pierre Laurent, le 20 mars 2018. Les communistes portent la nécessité de mener une bataille qui aboutira au développement du rail public. Ses élus, et ses organisations locales, départementales ou nationales, avec l'ensemble de leurs adhérents, entendent bien mener la bataille des idées auprès des collectivités, de la population, à l'heure où nous devons faire face à des enjeux environnementaux et d'un aménagement du territoire répondant aux besoins de l'ensemble des citoyens.

Si le rapporteur accorde pour l'avenir une pertinence au ferroviaire, compte tenu des différents enjeux et du phénomène de métropolisation, il dénonce avec virulence la gouvernance publique. Comprenez : le privé aura une meilleure gestion ! Pourtant les organisations syndicales constatent aujourd'hui le contraire, par exemple dans la gestion de la sous-traitance.

LE STATUT DE L'ENTREPRISE SACP / EPIC : FRANCE TÉLÉCOM UN CAS D'ÉCOLE !

Dans un premier temps, le gouvernement avait respecté scrupuleusement les recommandations du rapport Delebarre. Le 23 septembre 1997, le gouvernement de Lionel Jospin annonçait alors qu'il allait céder ainsi 20,9 % du capital de France Télécom. Mais, ensuite, il s'est passé très exactement ce que le rapport excluait : la privatisation s'est poursuivie... « en catimini ». Une privatisation totale massive, puisque l'État en 2018 ne contrôle plus que 13,39 % du capital et la Banque publique d'investissement 9,56 %, soit près de 23 % du capital seulement pour les actionnaires publics.

Depuis, Orange, groupe privatisé, s'est donc comporté comme tous ses rivaux : les Free de Xavier Niel, SFR de Patrick Drahi

et Bouygues Télécom. Ainsi les missions de service public ont été abandonnées pour une course aux profits.

Quant au social, on sait ce qu'il est advenu :

- changement de statut des nouveaux embauchés d'Orange, sous contrat privé et non plus public;
- ouverture à la concurrence;
- mimétisme aveugle avec les pratiques sociales brutales conduites dans d'autres groupes.

Cela a conduit l'opérateur dans d'abominables errements dans la conduite de sa politique sociale et à une cascade de plans sociaux. Avec, à la clef, une vague de suicides qui a traumatisé l'entreprise et les Français.

LE STATUT DES CHEMINOTS COÛTE-T-IL VRAIMENT PLUS CHER ?

Le rapport Spinetta déclare que la productivité de la SNCF est 30 % au-dessus de ses concurrents et plus cher que les opérateurs européens. Tous les protagonistes de la réforme sont incapables de donner des éléments probants.

Mais le statut est-il vraiment responsable ? Les organisations syndicales, et particulièrement la CGT, déclarent que la sous-traitance coûte 10 % plus cher en s'appuyant sur la « maintenance voie ». Le régime de retraite n'est pas concerné par la réforme, mais le Président de la SNCF milite pour sa suppression alors que les cheminots n'ont pas de retraite complémentaire. Le régime de travail ne fait pas partie du statut, et il est parfois plus « généreux » pour la Direction SNCF que le code du travail, sur le travail de nuit, les astreintes pour ne citer que ces exemples. Le rattachement au régime général coûterait plus cher.

Le statut des cheminots a été créé par les entreprises privées en 1938. Il est lié à l'histoire des chemins de fer, il est consubstantiel aux contraintes du service public

et il garantit un déroulement de carrière plus équitable.

Le coût du personnel représente 40 % des coûts de production. Et alors ?

Le GVT (Glissement-Vieillesse-Technicité) des cheminots est comparable au privé. Rappelons que les cheminots sont dans leur 4e année de gel de salaire. Même au plus haut niveau de l'entreprise on considère (en OFF) que la productivité sur le personnel est au bout du bout, aller plus loin aurait des conséquences sur la sécurité et la sûreté.

La CER (Communauté européenne du Rail : Syndicat européen du ferroviaire) estimait dans un rapport, datant de 2012, que le coût du conducteur dans le coût d'un train fret était d'environ 6 %. L'association des employeurs britanniques reconnaît que les compagnies ferroviaires ne maîtrisent plus les salaires contrairement à British Rail. En Bref une privatisation qui à terme coûterait certainement plus cher que la situation actuelle.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE :

- 9000 KM DE LIGNES OU DÉVELOPPEMENT ?

Les 1^{ères} attaques du rapport Spinetta sont les 15 % du budget qui financent 2 % des voyageurs (24 M de voyageurs par an) sur 9000 km de lignes, soit 1/3 du réseau. De ce point de vue, la carte ci-dessous est éclairante sur le devenir du service public, particulièrement en termes d'aménagement du territoire. Le Rapport SNCF ne contredit en rien cette stratégie, bien au contraire, il prévoit la rénovation de 10 000 km de réseau et 5000 aiguillages. Mais l'ambition la plus grande du Projet Groupe est le quadruplement d'ici 2025 de Ouibus (passer ainsi de 3 millions de passagers à 11,5). Le gouvernement a désamorcé la grenade en faisant porter la responsabilité aux régions qui dépendent du budget de décentralisation de l'État. Si cela peut paraître habile de la part du 1^{er} ministre, il est fort à penser que les Présidents de région vont devoir prendre leurs responsabilités face au gouvernement.

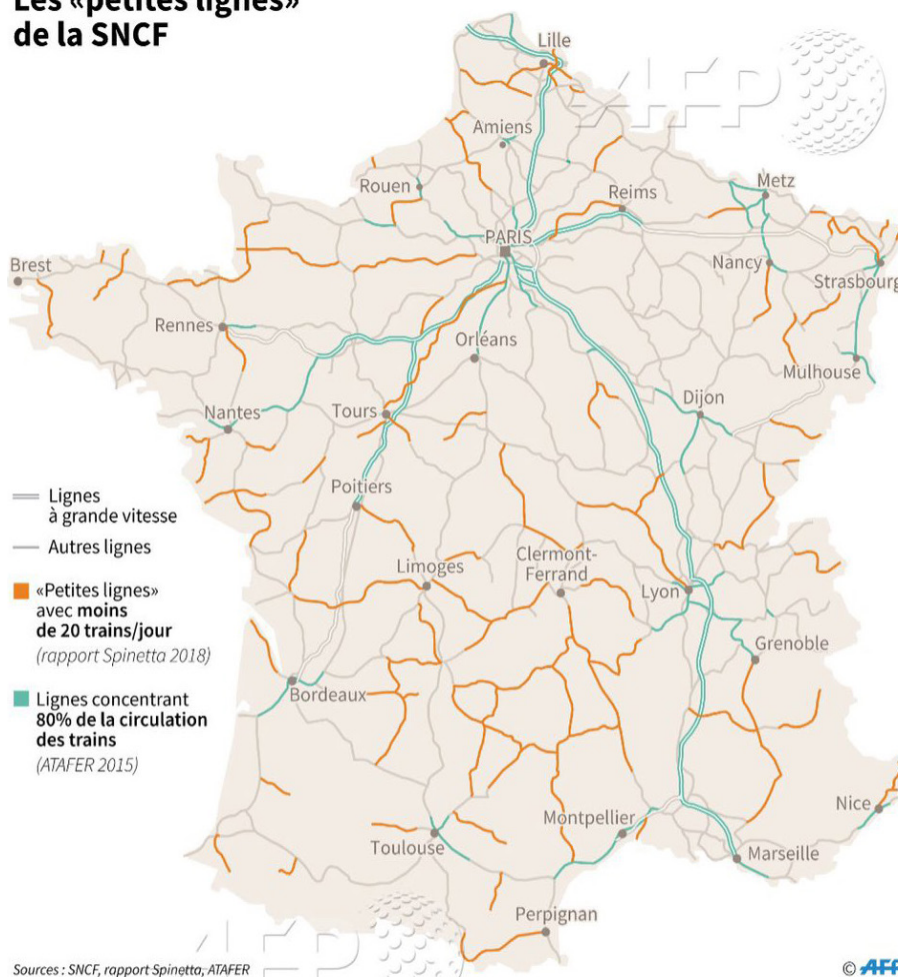
Pour le PCF, il est inconcevable de faire porter aux collectivités la responsabilité du financement des infrastructures, sur la régénération comme sur un éventuel développement.

Diverses initiatives des forces de gauche et plus particulièrement du PCF dénoncent les politiques successives menées en matière de transport.

Voilà des années que les gouvernements successifs ont fait le choix de la privatisation des transports contre le climat, l'égalité et le social : sous-investissement dans le rail, investissement massif vers autoroutes et autocars privatisés et explosion du trafic de marchandises par poids lourds.

Dans une étude sur les coûts externes des différents modes de transport, la direction de la SNCF met en lumière les avantages induits par l'utilisation du chemin de fer. Considérant cinq sources de nuisances générant des externalités négatives (accidents, bruit, pollution atmosphérique, changement climatique, effet amont-aval hors CO2...), les auteurs constatent que le train reporte sur la collectivité 8,3 euros de dépenses pour 1000 voyageurs.km transportés, soit deux fois moins que le car (17,3 euros), presque trois fois moins que l'avion (21,32 euros) et sept fois moins que la voiture (56 euros).

Les «petites lignes» de la SNCF



Après 20 ans d'une libéralisation amplifiée, l'empilement des directives européennes poussant dans ce sens, Macron propose d'achever le service public ferroviaire par ordonnances avec des conséquences dramatiques pour les usagers et l'aménagement des territoires. Pour y arriver, il accable les cheminots, les faisant passer pour des privilégiés qui, comme les retraités, les étudiants ou les chômeurs, ruinerait la France. La réalité est tout autre : ils et elles se battent pour sauver l'emploi et les conditions sociales des générations qui viennent.

Le train n'est pas qu'un moyen de locomotion, c'est un service public, un outil essentiel à la transition écologique et il est insupportable qu'il puisse s'arrêter aux portes des grandes métropoles. Notre bataille pour un service public ferroviaire est d'abord une bataille pour l'égalité.

LA DETTE & LE FINANCEMENT DU FERROVIAIRE

Le PCF porte la nécessité d'une véritable politique volontariste de développement du rail public. Pour cela, il est inconcevable que l'État ne reprenne pas à sa charge la dette, dette qui, rappelons-le, n'est que le résultat de choix politiques non assumés depuis les années 80. À ce propos, il est utile également de rappeler que le précédent gouvernement, dont Macron était alors ministre, a été le gouvernement de la réforme de 2014 qui devait résoudre tous les dysfonctionnements entre la SNCF et RFF..... Manqué!!!.

Enfin, l'article 9 de la directive 2016/2370 du 4e paquet ferroviaire recommande le désendettement du système. Nous pourrions au moins dans ce domaine appliquer les préconisations de Bruxelles (sic).

La réforme du système ferroviaire, votée en août 2014, ne répondait pas plus à la question du financement du rail : l'État français ne participe qu'à hauteur de 32 % au financement du système ferroviaire contre 90 % en Suède ou 50 % en Allemagne.

Proposition du PCF : 3 milliards d'euros par an de

nouveaux financements pour la SNCF

On trouverait des moyens pour le métro en Ile-de-France, et pas pour une bonne desserte ferroviaire dans tout le pays : cela n'a pas de sens ! Ce serait abandonner tous les territoires ruraux et les villes moyennes, une catastrophe en matière d'aménagement du territoire.

Il faut dégager plus de 3 milliards d'euros par an pour la SNCF, pour assurer la desserte de tout le territoire. Il suffit pour cela d'utiliser les leviers qui ont fait leurs preuves en Ile-de-France :

- extension de la taxe locale sur les bureaux et de la taxe sur les parkings d'hypermarchés à l'ensemble du pays;
- création d'un versement transport payé par les entreprises à toutes les régions;
- mise en place d'une écotaxe poids lourds.

Il sera possible ainsi de réduire la dette de la SNCF, d'augmenter les investissements et de limiter les prix des billets. Un cercle vertueux, plutôt que le cercle vicieux du gouvernement.

SERVICE PUBLIC / CONCURRENCE

Au-delà de la réforme, c'est un choix de société qui est en jeu avec Macron, une certaine idée de la France. Le fameux service public à la française.

Le service public n'est pas une notion politique inconsistante. Il renvoie à des critères juridiquement établis :

- égalité d'accès (sans discrimination, pour tous les citoyens, sur tout le territoire concerné, au nom de la cohésion sociale et nationale, incluant des options de tarif unique par péréquation à l'exemple de l'affranchissement postal);
- la continuité (sans interruption);
- la mutabilité (ou adaptabilité en fonction de la variation des besoins, mais aussi des évolutions technologiques).

Ainsi la qualification, la formation et les conditions de travail garantissent la sécurité du mode ferroviaire.

La concurrence même si elle peut comprendre des missions de service public, recherche avant tout le profit.

Ainsi au Royaume-Uni, la contribution publique est plus de 2,5 fois supérieure à la British Rail. La régularité sur 20 ans, entre la privatisation et la nationalisation, est de 3 points. Les billets sont les plus chers du monde, 13 % du salaire. 5000 à 6000 € par an pour un trajet d'une heure. L'Allemagne est encore dominée à plus de 75 % par la DB, mais les contributions publiques sont aussi chères, voire plus selon les länder, en comparaison du système français, en incluant la qualité de service et les tarifs sur les trains régionaux et longues distances.

Le règlement OSP, modifié en décembre 2016, exonère 7 pays, dont l'offre est inférieure à 23 M de train/km de la mise en appel d'offres et donne l'attribution directe. Pour être clair, ces pays garderont l'opérateur public.

La directive accorde de nombreuses exonérations, en particulier si l'AOT considère qu'une mise en appel d'offres lui coûterait plus cher que de garder l'opérateur (article 5) sur des critères définis.

La stratégie libérale s'exerce toujours en trois phases :

- dérégulation qui a commencé avec la directive 91/440;
- déréglementation, c'est la phase actuelle;
- privatisation, c'est l'objectif.

Le PCF exige :

- une entreprise unique et intégrée, 100 % publique, sous contrôle démocratique, protectrice pour ses agents comme pour les usagers;
- un plan d'investissement massif pour redynamiser les lignes vétustes et rendre son attractivité au rail;
- le développement du fret pour désengorger les routes, limiter la pollution et l'insécurité routière.





INTERVIEW DE MARIE-PIERRE VIEU

DÉPUTÉE EUROPÉENNE

Nouvelle députée. Comment vois-tu ce demi-mandat et quels sont les dossiers importants ?

Le Parlement européen et l'Union européenne en général sont des institutions difficiles à appréhender, très opaques et très techniques qui demandent du temps pour les maîtriser. Un demi-mandat cela peut paraître court, mais en deux ans, on peut en faire avancer des combats. Mon objectif : être utile. Être utile aux luttes, au mouvement social, aux communistes et à celles et ceux qui ont besoin d'un relais au niveau européen. Pour cela je m'y prends de trois manières.

En jouant le rôle de relais des luttes au sein des institutions européennes. J'interpelle la Commission européenne, demande des réponses comme je l'ai fait pour les dockers du port de Sète. J'essaie d'être un relais pour faire venir témoigner directement les intéressés comme ça a été le cas avec les hydrauliciens que nous avons reçus à Strasbourg.

Ensuite, en travaillant à décrypter les projets européens pour informer les premiers intéressés : c'est un rôle de lanceur d'alerte.

Enfin, en faisant le travail parlementaire pour défendre le service public dans l'hémicycle européen : c'est mon cheval de bataille. L'actualité m'a également amenée à travailler sur d'autres sujets : la Catalogne, le Budget européen ou les droits des femmes...

Tu sièges à la commission transports, quels sont les gros dossiers à venir ?

En commission TRAN qui gère les transports et le tourisme, j'arrive après le 4e paquet ferroviaire qui impose en marche forcée la libéralisation du rail. Le prochain dossier : le «paquet mobilité» aborde les enjeux de la route et notamment du transport routier de marchandises. On touche là au cœur du projet de la Commission européenne pour les transports : la mise en concurrence totale de tous contre tous et notamment du rail contre la route, avec une destruction méthodique des droits des travailleurs. Ce que prône la Commission européenne aujourd'hui c'est simple : le tout routier. Cela va complètement à l'encontre de tous les objectifs sociaux, environnementaux et de développement qu'elle prétend par ailleurs poursuivre.

L'échelle européenne permet de comprendre les cohérences avec les politiques nationales, comme la destruction du statut des cheminots à la SNCF ou celle du FRET. Cela entre en résonance avec les expériences vécues dans d'autres pays européens.

Est-ce que vous pouvez nous parler un peu du «paquet mobilité» et de ses enjeux ?

C'est un paquet qui touche de manière directe aux conditions de travail des routiers : temps de repos, au temps de travail cumulé, etc. Il y a urgence à agir, car au sein de l'UE, la situation de nombreux travailleurs de la route est désastreuse. Mais encore faut-il aller véritablement dans le sens des conditions de travail justes et l'égalité des travailleurs. Nous y serons très attentifs.

Second point de cristallisation du paquet mobilité : les travailleurs détachés de la route. Il est absolument fondamental de respecter l'égalité entre les travailleurs détachés et nationaux. La mise en compétition entre les travailleurs des pays européens ne peut mener qu'à plus de précarisation et à un nivellement par le bas des conditions de travail.

Quel est le sens de la rencontre du 24 mars ?

La journée du 24 a un double objectif : le premier est de favoriser l'échange d'expériences des acteurs sociaux et politiques qui se battent au quotidien pour des transports publics, le deuxième de se donner de la force à l'échelle européenne pour faire reculer les politiques de libéralisation.

Le rapport Spinetta et la journée d'action du 22 confèrent une importance accrue à ce rendez-vous pour donner une perspective politique aux luttes qui vont se développer. Échanger au cœur du mouvement permet d'être plus fort pour avancer. Le 24, il y aura des acteurs associatifs, des syndicalistes, des militants et élus français, belges, italiens et espagnols qui vivent tous les mêmes pressions du marché capitaliste.

Que pensez-vous des attaques contre la SNCF ?

Je suis totalement solidaire avec les cheminots. Je trouve qu'il y a une violence inouïe, une valeur exemplaire, dans la détermination du gouvernement et du Président Macron de s'attaquer ainsi aux cheminots et à la SNCF. Après le Code du travail et avant la sécu, il s'agit d'en finir avec ceux qui incarnent depuis toujours la résistance, les conquêtes sociales.

Au plan européen, on retrouve la même logique et démarche ouvertement répressive : et en ce qui concerne le rail, on a vu dès les années Thatcher en GB à quoi ces politiques de privatisation pouvaient conduire. A contrario, s'affirment de nouvelles exigences et des solidarités grandissent, par exemple la mobilisation engagée par les salariés d'Alstom en France et Siemens en Allemagne.

La bataille du rail et la préservation d'un service public national sont une réponse d'une totale modernité pour répondre à ses enjeux.

La travailler au niveau européen, c'est aussi permettre d'être le relais de cette lutte à ce niveau. C'est à cela que je veux aider.

Alors que les attaques sont sans précédent contre la SNCF, la cellule des cheminot-e-s communistes de Marseille a décidé de se transformer en section d'entreprise.

L'objectif affiché est clair : redynamiser l'activité politique dans l'entreprise et encre au plus près des salariés les propositions du PCF en matière de transport, d'écologie. Pour autant, ils n'en oublient pas d'aborder d'autres enjeux tels que le financement d'une protection sociale de haut niveau, le combat contre le FN, l'information sur la réalité des migrants et réfugiés, etc...

Plus que jamais, le déploiement du PCF dans l'entreprise doit être une priorité. Il est indispensable de mener le débat avec le plus grand monde. Nous ne pouvons que féliciter cette décision, en lien avec les orientations du PCF.

Sur la région PACA, le rapport Spinetta et les propos du 1er Ministre avec, en particulier, l'utilisation d'ordonnances, pour mettre au pas les syndicats des cheminots, a donné l'occasion au Président de Région de déverser tout son mépris et son animosité envers le Service public SNCF et les cheminot-e-s qui la composent : abandon unilatéral des discussions sur une nouvelle convention, lancement des appels à « manifestation d'intérêts » pour l'ouverture à la concurrence et des tweets « assassins » contre les cheminots et leurs organisations syndicales rappelant la campagne de dénigrement et de médisance de son prédécesseur.

Face à cette vague d'attaques nationales et régionales, nous voyons bien qu'il est plus que nécessaire de développer l'activité politique dans l'entreprise. L'engagement de chaque adhérent sera indispensable dans la période.

La section des cheminot-e-s de Marseille s'est engagée à développer son activité, mais y compris son nombre d'adhérents. Chaque bassin d'emploi pourra ainsi avoir une base d'appui et permettre la diffusion de sa communication à un maximum de cheminot-e-s.

Une belle dynamique est lancée : Débats autour du rapport Spinetta, débats publics sur la question du transport ferroviaire avec les « Maquis du service public », appel à manifester le 22 mars aux côtés des organisations syndicales, travailler à rétablir une véritable information, dans et hors entreprise.

Après Rognac, le 16 février, pour la ligne Marseille/Miramas via Rognac, les cheminot-e-s communistes continuent ainsi de rencontrer les usagers, élus... à Septèmes, pour la ligne Marseille/Aix/Pertuis, le vendredi 23 mars; à Port-de-Bouc, pour la ligne Marseille/Miramas via Port-de-Bouc – Côte bleue, le 5 avril 2018; à Aubagne, pour la ligne Marseille/Aubagne/Toulon, le 20 avril 2018.

La section de Marseille participera également au colloque du CE des cheminots PACA, organisé le 16 avril 2018, qui abordera les enjeux du transport ferroviaire sur cette région.

Bien entendu, la préparation du congrès extraordinaire en novembre 2018 a une bonne place dans le plan de travail de la section. Les cheminot-e-s communistes de Marseille n'étant pas en dehors de la vie du parti, les adhérents de cette nouvelle section se sont également engagés à le préparer dans l'action !

Nous ne pouvons que féliciter la volonté de mener une activité dans l'entreprise qui, souhaitons-le, donnera envie à d'autres cheminot-e-s de nous rejoindre et ainsi contrer les velléités du patronat et d'un gouvernement voulant asservir les salariés et mettre fin à l'ensemble des services publics.

Natacha Malet, membre du collectif National PCF des cheminots



CHEMINOTS PCF BORDEAUX : À L'OFFENSIVE !

Le renforcement de 12 adhésions sur les 18 derniers mois (32 adhérents au total) démontre un besoin des cheminots du site de s'organiser collectivement au sein d'une structure politique de proximité.

La bonne animation et le dynamisme de la section ne suffisent pas à expliquer ce regain dans un contexte général de repli individuel. Qu'est-ce qui a motivé celles et ceux nous ayant rejoints ? S'ouvrir le champ des possibles en contribuant collectivement à la réponse aux besoins en est la principale raison. Pour eux, cela traduit une évolution logique et pertinente à leur engagement syndical.

Toutes et tous en sont convaincus, la transformation tant souhaitée de notre société passe par cette réappropriation du fait politique par des salariés/citoyens experts de leurs besoins et des moyens d'y parvenir. **Pour cela, nous continuerons à ancrer notre parti dans toutes les entreprises du monde ferroviaire !**

Notre dernière nouvelle adhérente, Mathilde, 25 ans, militante très investie à la CGT, ne dit pas autre chose. Elle dit avoir adhéré au parti pour en premier lieu mieux le connaître. Elle exprime le besoin d'une vision communiste sans en connaître vraiment l'histoire, mais en se reconnaissant dans ses valeurs et combats.

Aujourd'hui, que cette jeune femme, salariée de notre entreprise publique, puisse dire être confortée dans son choix par la formation d'accueil dispensée par notre fédération, nous démontre que l'adhésion doit être proposée au plus grand nombre.

ACTIVITÉS DE NOTRE SECTION

Sans se fixer des objectifs insurmontables, l'activité de notre section n'en est pas moins grandissante sur le plan de la contribution à la réflexion, mais aussi organisationnelle.

Ainsi deux camarades de notre section siègent au conseil départemental de la fédération de la Gironde, trois autres participent à la commission transport et le secrétaire de section fait partie du collectif national des cheminots du PCF.

En outre notre section c'est aussi :

- le retour depuis 3 ans d'un stand Cheminots (très festif) à la fête de l'huma33;
- une participation active à la campagne des législatives;
- les participations systématiques aux débats publics et aux assises de la mobilité sur le département;
- la distribution des tracts du PCF à destination des cheminots et/ou des usagers du train.



David Plagès, responsable de la section PCF de Bordeaux

PAS UN BRADAGE!

SOYONS TOUS UNIS

POUR SOUTENIR LES CHEMINOTS DANS LEUR LUTTE
POUR EXIGER UNE VRAIE RÉFORME DE LA SNCF

Le saviez-vous ?

Chaque mois les britanniques consacrent 14% de leur revenu pour se rendre sur leur lieu de travail. Résultat : 2 britanniques sur 3 souhaitent la nationalisation du Rail.

Et pendant ce temps là, Macron engage la privatisation rampante de la SNCF..



Le saviez-vous ?

Alors qu'un train fret paye 230 euros à SNCF Réseau pour l'utilisation de 100 km de voie ferrée, un camion qui utilise 100 km de route ne paye rien. C'est le contribuable qui finance.

Et oui, Emmanuel Macron Make our planet great again, c'est investir dans le fret !

MOINS DE TRAINS + DE POLLUTION

MACRON NOUS ENFUME

PCF FRONT DE GAUCHE

ENSEMBLE FAISONS DÉRAILLER MACRON

PCF FRONT DE GAUCHE

LA VIE DE NOS ORGANISATIONS

LA SECTION PCF DE MIRAMAS ET SON COLLECTIF DE CHEMINOT-E-S COMMUNISTES MÈNENT LA BATAILLE CONTRE LA CASSE DU TRIAGE DE LEUR VILLE

Les cheminots-es et les communistes de Miramas n'ont eu de cesse de combattre les projets de l'entreprise SNCF qui vise à anéantir le FRET.

Qui sont les responsables de cette politique ?

Les gouvernements successifs qui n'ont jamais pris leurs responsabilités en matière de développement indispensable du FRET ferroviaire sur une zone pourtant sinistrée en termes de pollution.

Plutôt que de développer le FRET ferroviaire sur la région PACA, et plus précisément sur des zones à forte densité industrielle telle que sur les zones portuaires, les gouvernements et la SNCF ont fait le choix de l'abandon. C'est un véritable scandale financier et écologique.

Mais le FRET ferroviaire sur notre département devrait pouvoir perdurer, grâce notamment à l'intervention de Pierre Dharreville, député communiste de notre département, aux côtés de la cellule des cheminots communistes de Miramas et des représentants CGT.

Marcel Almero, de la section PCF de Miramas

Ils n'ont eu de cesse de communiquer dans le cadre de distribution sur la commune, d'organisation de débats publics.

Pour autant, l'État se désengage dans la grande majorité de ses responsabilités quant au financement des infrastructures. Le triage de Miramas reste donc en sursis tant que l'État ne décidera pas de mener une véritable politique volontariste dans le domaine de la régénération des infrastructures. C'est pourtant nécessaire à la survie du trafic FRET et du triage à gravité de Miramas.

En s'opposant au rapport Spinetta et au projet de loi par ordonnances de la nouvelle réforme du ferroviaire, les cheminots-es et l'ensemble des forces communistes du département des Bouches du Rhône œuvrent pour que d'autres choix soient portés. Tous les acteurs devront travailler pour répondre à l'urgence absolue en matière d'écologie et développer le FRET ferroviaire plutôt que de vouloir à tout prix le démolir.

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