

Rail

COM



JOURNAL DES CHEMINOT.E.S COMMUNISTES

Décembre 2020

Depuis des mois, le monde entier est frappé par une pandémie qui, tout en provoquant une crise sanitaire majeure, s'inscrit également dans la crise structurelle d'un capitalisme ravageur dont les politiques d'exploitation et de prédation au plan économique, social et environnemental ont aggravé considérablement les injustices et les inégalités à l'échelle mondiale comme aux échelles nationales.

En France, la crise sanitaire a souligné les lacunes d'un système sanitaire déficient dues au démantèlement des services publics et du droit à un travail digne et bien rémunéré, mettant ainsi en péril les principaux acquis de notre peuple hérités de la Résistance: la Sécurité sociale et le système des retraites.

Les services publics, bien qu'affaiblis par les cures d'austérité successives, tiennent et se rendent utiles dans ce moment de crise. La crise sanitaire et sociale démontre le besoin de les renforcer, de les développer et de leur utilité pour tous. Notre modèle social, bien que fragilisé, permet de tenir le pays debout.

Une des autres fortes exigences qui émerge de cette crise est la nécessité d'une relocalisation de nos productions industrielles. Mettons l'argent au service du développement humain, pour produire autrement, pour engager la transition écologique tant attendue. A l'heure où la crise climatique s'accroît, il faut y associer une politique de transport de voyageurs et de marchandises au service de l'aménagement des territoires et de la préservation de la planète. Ce n'est possible qu'en renforçant l'entreprise publique.



Fabien Roussel,
Secrétaire national du PCF
Député du Nord

Depuis des années, les gouvernements successifs s'attaquent au service public ferroviaire, répondant ainsi aux dogmes libéraux de mise en concurrence des entreprises publiques et de leurs salarié.e.s.

A chaque fois, par leur résistance, les cheminot.e.s, avec leurs organisations syndicales, ont montré leur combativité et leur attachement au service public, ses missions et la défense de leurs droits en travaillant aux convergences entre usagers, salarié.e.s, élu.e.s. En toute circonstance, les communistes et leurs élu.e.s ont été aux côtés des cheminot.e.s dans leur lutte. Nous avons porté nos propositions, construites avec les cheminot.e.s, au Parlement mais également dans la population.

Nous voulons inventer un nouveau modèle économique, social et écologique. C'est possible en conjuguant action et union. Être dans l'action, c'est agir rapidement à la création d'un pôle public bancaire qui pourrait financer à taux zéro, comme pour tous les grands investissements sociaux et écologiques, un plan pour le développement du ferroviaire pour le renouveau des infrastructures, lancer un véritable processus de désendettement de la SNCF pour lui redonner des moyens d'action et agir efficacement pour la relance du fret ferroviaire en relançant le ferroutage, la technique du wagon isolé ainsi que l'interaction entre les ports maritimes et le rail. Agir également pour que les cheminot.e.s pour leur garantir des droits de haut niveau en construisant un statut des cheminot.e.s du XXIème siècle protecteur.

Être dans l'union, c'est travailler à construire, avec les forces politiques, syndicales, associatives, un vaste mouvement populaire pour répondre à ces exigences fondamentales. C'est travailler à bâtir cette France plus juste, plus humaine, plus écologique, plus solidaire.

C'EST CE À QUOI S'ENGAGE LE PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS.

Collectif nat. cheminot.e.s communistes
2, place du Colonel-Fabien 75019 Paris

Pour faire le choix
de l'humain

J'ADHÈRE

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

E-mail : _____ Tél : _____

INTERVIEW

Fabien GAY, sénateur de Seine-Saint-Denis



1 - QUELLE EST LA SITUATION DU FRET FERROVIAIRE DANS LE PAYS ? QUELLES CONSÉQUENCES L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU FRET A EU SUR LES VOLUMES TRANSPORTÉES ?

La situation du fret dans notre pays est dramatique : le tonnage transporté a été divisé par deux depuis 1974, passant de 74 milliards de tonnes kilomètres transportées à moins de 35 aujourd'hui. Autant de marchandises qui sont aujourd'hui transportées par la route et dont le bilan carbone est largement moins favorable, rendant ainsi impossible le respect de nos engagements climatique. L'application à ce secteur des logiques de concurrence et des considérations purement financières promues par l'Europe et relayées avec zèle par les différents gouvernements nationaux est un véritable fiasco. L'ouverture à la concurrence n'a pas eu l'effet escompté. Elle a été principalement la justification par la SNCF de l'abandon de l'activité de wagon isolé et de la rétraction sur les axes rentables, privilégiant non pas le volume transporté mais la rentabilité de ses opérations. Elle a justifié ainsi la réduction de l'activité, la fermeture de triages et les suppressions de personnels. C'est un véritable gâchis industriel, social et économique. Le bilan est donc extrêmement défavorable en tonnes transportées mais en plus Fret SNCF a été isolée du reste de l'activité, ce qui la place aujourd'hui en grande difficulté. Si on ajoute à cela que l'un des principaux concurrents de Fret SNCF est une de ses filiales de droit privé, VFLI, on marche sur la tête.

Nous défendons l'entreprise publique, le fait qu'elle reste une entreprise intégrée, l'ensemble des lignes et des gares, les trains de nuit, le fret.

2 - POURQUOI PRÉSENTEZ-VOUS UNE RÉOLUTION AU SÉNAT VISANT À METTRE EN ŒUVRE UN « PLAN MARSHALL » DU FRET FERROVIAIRE ? QUEL IMPACT CELLE-CI PEUT-ELLE AVOIR ?

En 2018, nous avons combattu férocement contre le pacte ferroviaire, comme nous avons combattu la réforme ferroviaire en 2014. À chaque fois, nous défendons l'entreprise publique, le fait qu'elle reste une entreprise intégrée, l'ensemble des lignes et des gares, les trains de nuit, le fret...

Depuis, avec l'ensemble du groupe CRCE, nous continuons à proposer des débats sur ce sujet de l'avenir du ferroviaire en général et du fret en particulier. Nous avons, par exemple, été très mobilisé.e.s contre la fermeture de la ligne Perpignan-Rungis, en participant à toutes les mobilisations et en interpellant le Gouvernement, pour le mettre face à ses contradictions. Précisément, dans la période que nous traversons, marquée par la crise de la Covid-19 et le plan de relance, et alors que le Président avait annoncé, lors de son allocution du 14 juillet, la relance du fret ferroviaire, nous voulons avoir cet échange rapidement, dans l'hémicycle, pour que chacun.e se positionne sur l'avenir du fret ferroviaire et que les propositions que nous formulons, qui reprennent très largement celles formulées par la CGT, puissent non seulement s'exprimer au Parlement mais y trouver une résonance la plus large possible. Il convient enfin que le gouvernement y réponde. Il faut passer de la parole aux actes concrets

3 - QUELLES SOLUTIONS LES PARLEMENTAIRES COMMUNISTES PROPOSENT-ILS POUR RELANCER LE FRET FERROVIAIRE ?

Pour relancer le fret ferroviaire, il convient d'abord de faire le bilan et de remettre en cause le cadre réglementaire qui ne fonctionne pas : les directives européennes qui favorisent le dumping social et environnemental, le pacte ferroviaire qui engage la privatisation de l'outil public, et la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) qui fait la part belle aux transports individuels. Il faut ensuite se donner un cap avec un objectif en cohérence avec les enjeux environnementaux, économiques et sociaux.





Ainsi, la proposition portée par la CGT d'un objectif de 25% de ferroviaire dans le fret, à l'horizon 2050, nous semble judicieuse.

Pour ce faire, il faut se doter d'un plan fondé sur plusieurs principes :

- **Une réorientation de l'argent public lié aux transports vers le rail**, par la suppression des niches fiscales, liées à la route, qui pèsent 1,2 milliards, encore pour 2021, et une affectation plus importante de la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques). L'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) doit également recevoir de nouvelles sources de financements ;
- **Une structure publique Fret SNCF**, réintégrée dans le groupe, cheville ouvrière de la reconquête du rail, s'appuyant sur la relance de l'offre de transport fret auprès des chargeurs, par l'attribution de nouvelles lignes et la reprise du Perpignan-Rungis ;
- **La définition du transport ferroviaire de marchandises et notamment l'activité de wagon isolé correspond à une activité d'intérêt général**, permettant son financement public pour que l'ensemble du territoire puisse être irrigué ;
- **La préservation du matériel et des infrastructures**, la remise à niveau des infrastructures, support du développement de l'offre ;
- **Les politiques d'aménagement doivent être adaptées pour permettre une connexion entre les différents points de dessertes** : portuaire, fluvial... toute nouvelle zone économique doit être connectée au réseau ferroviaire pour permettre d'acheminer les marchandises par fret ferroviaire, ce qui n'est malheureusement plus le cas aujourd'hui.

Voilà ce que nous porterons dans cette proposition de résolution.

LES COMMUNISTES PREMIERS DE CORDÉE SUR LE RAIL EN NOUVELLE-AQUITAINE

Blaye, 300 manifestant.e.s pour porter la réouverture de la ligne Bordeaux-Blaye dans le projet du RER Bordelais ;

Villefranche du Périgord, 200 manifestant.e.s contre l'arrêt de la desserte de Villefranche et la baisse de 50 % de l'offre de la relation entre Périgueux et Agen ;

Bayonne, 200 manifestant.e.s pour que les Landes et le Pays Basque soient desservis lors du retour de la Palombe bleue ;

Saint-Junien, 280 manifestants pour exiger des engagements clairs concernant la réouverture de la ligne Limoges- Angoulême.

La pluie battante et le coronavirus n'ont pas suffi à endiguer la détermination des communistes à manifester pour le développement du ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine. A l'appel du Comité Régional de Vigilance Ferroviaire, dont nous sommes une composante depuis sa création, les Elu.e.s, associations d'usagers, cheminot.e.s, CGT et Forces Politiques ont convergé pour exiger que l'État, le Conseil Régional et la SNCF passent des déclarations d'intentions à des actes concrets. Nous allons continuer à occuper toute la place qui est celle des communistes dans ce combat. La réponse aux besoins grandissants exige un financement tout autre que le plan gouvernemental et une volonté politique à la hauteur des enjeux. Les élections régionales approchent, s'il n'est pas question dans cet article de faire le procès de la majorité actuelle, le bilan d'Alain ROUSSET

en matière de ferroviaire ne peut être passé sous silence. Si nous ne pouvons reprocher à la Région ses investissements sur le train afin de pallier les manquements stratégiques de l'État, nous ne pouvons que constater que, désormais, ceux-ci sont soumis aux logiques de démantèlement du service public, actées par le gouvernement. La dernière convention TER traduit cette tournure libérale, l'allotissement et la réduction des moyens financiers s'avèrent synonyme de renforcement de la contrainte de productivité mise sur la SNCF, qui passe pour bonne partie par la baisse des emplois de cheminot.e.s. Ce repli est en particulier réalisé sur le personnel cheminot en contact direct avec les usagers, via une déshumanisation des gares, des quais et des trains.

Si nous nous félicitons de projets comme le RER métropolitain (combat de 30 ans des communistes Girondins), cela ne peut se faire au détriment des autres lignes TER régionales. Il faut, au contraire, en développer partout pour répondre aux besoins de tous et s'engager dans la transition énergétique. Seul le service public opéré par une SNCF intégrée peut porter cette logique. La mise en concurrence un temps envisagée ne ferait que rabougir notre service régional. Il faut renégocier la convention TER et la prolonger jusqu'en 2029. Ce sont là des prérequis essentiels afin de redonner à la SNCF les moyens nécessaires à la réalisation optimale du service public et ainsi répondre aux besoins de la population de la Région.

Toujours dans un esprit de constructions et de convergences, Les cheminot.e.s communistes de notre territoire continueront inlassablement à porter du concret et de la cohérence dans la bataille du rail ici engagée.

AVENIR DU TRIAGE DE MIRAMAS

**Développement
du Fret Ferroviaire public
dans les Bouches du Rhône,
les cheminot.e.s communistes
se mobilisent !**

En septembre 2020 s'est ouvert un débat public sur la réalisation d'une liaison routière entre Fos et Salon, sous l'égide de la CNDP (*Commission nationale du Débat public*). Le dynamisme économique autour de l'Etang de Berre impose la transformation des infrastructures existantes pour améliorer la connexion entre la zone industrialo-portuaire et l'autoroute A54. Le projet, porté par la DREAL PACA, s'inscrit dans les stratégies nationales et régionales de soi-disant « mobilité durable ». Derrière les bonnes intentions se dissimulait la volonté de construire « une autoroute à camion » traversant un territoire déjà fortement impacté par les pollutions, une congestion et insécurité routière, les nuisances sonores, alors que le ferroviaire était le grand absent de ce projet.

Les cheminot.e.s communistes se sont insurgé.e.s face à cette mise à l'écart, d'autant plus vivement qu'ils ont eu toujours à cœur de défendre et promouvoir le ferroviaire en général, et la gare de triage de Miramas en particulier, considérant qu'ils constituent une alternative indispensable pour le nécessaire report modal. **Ainsi, de nombreux débats public, rencontres avec la population, diverses manifestations ou lettre publiques ont été organisés avec la participation active de nos élu.e.s locaux, de nos parlementaires.**

Ainsi, le collectif des cheminot.e.s communistes de Miramas et la section des cheminot.e.s de Marseille ont décidé d'interpeler les 7 sections locales qui se trouvent sur le territoire de la future liaison, pour impulser ensemble une campagne commune. La première décision prise a été de participer à tous les débats publics proposés par la CNDP, pour donner notre point de vue et propositions, conscient.e.s des limites de l'exercice institutionnel. Un premier tract a été élaboré, affirmant notre exigence commune de développer le fret ferroviaire public et l'intermodalité, dénonçant, y compris, l'absence d'une politique cohérente des transports. Depuis des décennies, les choix politiques ont eu pour conséquence le report massif du fer vers la route. Sans s'opposer à l'amélioration de la liaison routière existante entre Fos et Salon, pour rendre plus satisfaisantes la sécurité et la fluidité entre les villes de ce territoire, nous avons exigé l'augmentation de la part modale du ferroviaire, qui passe par la rénovation intégrale du triage à la gravité de Miramas, ainsi que l'augmentation des capacités ferroviaires du port (GPM). Ce tract a été diffusé largement dans



la population et lors des forums, ateliers et débats organisés par la CNDP mais aussi aux cheminot.e.s du territoire dans les sites SNCF concernés. Il servira de base à l'élaboration d'un cahier d'acteur qui sera notre contribution au débat public.

Ces initiatives nous ont permis de constater que notre conception était partagée, car, dès les premiers débats, des intervenant.e.s ont pointé l'absence du ferroviaire dans le projet. Par ailleurs, elles ont fait réagir les autorités publiques : un atelier consacré au transport ferré a dû être organisé et, aujourd'hui, la gare de triage de Miramas est considérée comme un site stratégique permettant le développement de l'activité de la zone portuaire et logistique. La rénovation complète du triage à la gravité est plus que jamais posée.

Nous avons également interpellé le coordinateur régional de la SNCF pour lui demander comment l'entreprise se positionnait sur ce projet. A ce jour, nous n'avons pas de réponse, mais sachant que seul le maintien du tri à gravité est susceptible de répondre aux besoins des chargeurs, et qu'une partie du budget du plan de relance décidé par le gouvernement est consacré au Fret ferroviaire, gageons qu'avec nos actions et celles de la CGT, la SNCF et l'État devront faire le choix d'une véritable rénovation des infrastructures dédiées au FRET.

Nous avons aussi participé aux initiatives du syndicat CGT des cheminot.e.s de Miramas et du Secteur CGT des cheminot.e.s PACA, en prenant toute notre place et en faisant connaître nos actions et propositions. A Miramas, dans la suite des luttes de 2014 à 2018, pour la défense du service public ferroviaire FRET et Voyageur, de nombreux cheminot.e.s ont ressenti le besoin de travailler les perspectives politiques

aux luttes revendicatives. C'est dans ce contexte que cette campagne a été menée, c'est dans ce contexte que 6 adhésions au collectif cheminot.e.s communistes de Miramas ont été réalisées.

Le débat public doit prendre fin en janvier 2021. Les communistes des Bouches du Rhône n'ont pas l'intention d'en rester là car au-delà d'un juste aménagement du territoire, cette bataille est une étape dans la lutte pour la reconquête du service public ferroviaire.

C'est pourquoi nous sommes en train d'élaborer un cahier de projet avec des propositions concrètes et des moyens pour les financer. **A chaque étape, nous avons pu constater et faire la lumière sur l'inefficacité et l'incohérence de l'éclatement de l'entreprise public, de l'ouverture à la concurrence.** Plus que jamais le retour à une entreprise SNCF unifiée en position de monopole public est la solution sociale, économique et environnementale.

Sans aucun doute toutes ces actions, initiatives et les résultats qui en ont découlé, nous confortent à aller plus loin dans l'organisation de notre parti dans l'entreprise. **En participant aux dynamiques des sections locales, en menant chaque campagne avec l'ensemble des salarié.e.s, les cheminot.e.s communistes, dans les Bouches du Rhône, restent plus que jamais mobilisé.e.s !**