



CONTRE LA MISE EN CONCURRENCE DES TRAVAILLEURS DE LA MER, LES SYNDICATS DE MARINS SONT SUR LE PONT !

En 2022 la direction de l'armateur P&O Ferries, qui gère un ensemble de lignes maritimes dans la Manche et la Mer du nord entre le RU, la France, l'Irlande et les Pays-Bas, licencierait d'un seul claquement de doigt et sans consulter qui-que ce soit 800 marins anglais pour les remplacer par des travailleurs étrangers sous-payés à 6,60€/heure (5,50£/heure) et dépendants de sociétés prestataires de main-d'oeuvre.

Le prétexte ? Casser le marché en devenant ultra-compétitif et en ouvrant le bal des hostilités de la concurrence totalement faussée par ces coups de boutoirs.

« C'est le modèle international pour les marins »

se défend la direction de P&O. Vraiment ?

Pas certain au vue de la réaction des syndicats CGT et CFDT de la Brittany Ferries, l'autre grande compagnie de transport maritime dans la Manche. Ils s'insurgent contre cette pratique qui pourrait engager

« une guerre des prix pour ces compagnies présentes sur le transmanche »

et que ces dernières

« soient sans aucun doute tentées voire contraintes, si elles veulent survivre face à cette concurrence déloyale, à suivre P&O dans sa démarche, mettant à mal des centaines d'emplois de marins nationaux »

relate un communiqué des deux syndicats.

Ces derniers se disent même prêt à s'organiser pour

« qu'aucun navire ne puisse toucher les quais français s'il est armé avec des marins traités comme des esclaves ».

Une réaction des plus combative et qui fait honneur à l'esprit des travailleurs marins, ciblant précisément le problème de la pseudo « concurrence "libre" et "non" faussée », de l'exploitation capitaliste intrinsèque à l'UE et à ses règles qui s'appliquent encore en partie pour les travailleurs anglais malgré le Brexit qu'ils ont voté à raison en masse.

Les tentatives de mise en concurrence des ouvriers de la mer entre eux doivent être stoppées ! Les salaires minimum doivent partout être rehaussés, le « dumping social » interdit, les compagnies de transports maritimes intégrées à un pôle public des transports, voire tout simplement nationalisées afin d'assurer d'une part la protection des salariés qui y travaillent et d'autre part l'articulation de leur mis-



« ON EN A MER AIR RAIL ROUTE... ENSEMBLE ! »

Ils cassent notre pays ? Bloquons leurs profits !

Depuis le traité de Maëstricht (1992), que la majorité des ouvriers et des employés avait rejeté à l'appel clairvoyant de Georges Marchais (PCF) et d'Henri Krazucki (CGT), le grand capital qui dirige notre pays sous des masques divers (Sarkozy, Hollande et Macron, tous alignés sur l'Union européenne inféodée à l'OTAN) a dévasté la France en détruisant nos industries, notre agriculture paysanne, nos services publics (crise terrible de l'hôpital, de l'Education nationale, d'EDF, de la SNCF, de la Poste...) et en imposant l'austérité salariale au nom des critères de Maëstricht liés à l'euro. Dans le même temps, les profits capitalistes et les dividendes d'actionnaires se sont envolés comme jamais.

Pourtant, étant donné la situation centrale de la France en Europe, les capitalistes n'ont pu faire autrement que de développer chez nous le secteur des transports, tant de voyageurs pour le tourisme que de marchandises pour nos ports et aéroports... tout en comprimant les salaires et en aggravant les conditions de travail des travailleurs de la mer, de l'aéroportuaire, de la route et du rail, sans parler des raffineurs et des ouvriers et techniciens des plateformes logistiques.

Mais chaque jour les travailleurs des transports prennent un peu plus

conscience de l'énorme force sociale qu'ils représenteraient si, pour défendre leur avenir et celui du pays, ils entraient ENSEMBLE dans l'action en bloquant les profits des capitalistes non seulement en France mais dans toute cette UE supranationale construite pour écraser les peuples et les travailleurs. A coup sûr les marins et dockers, les travailleurs de l'aérien, du rail et de la route feraient trembler le capital comme le font déjà les ouvriers routiers, portuaires et ferroviaires britanniques du combatif syndicat rouge des transporteurs. En agissant ainsi les travailleurs du transport serviraient toute la classe ouvrière et tout le peuple de notre pays car si on ne leur met pas un coup d'arrêt, nos "oligarques" capitalistes, les Bolloré, Arnault, Dassault et autres Mulliez servis par Macron, achèveront de détruire la France et les acquis du Conseil National de la Résistance.

Alors ensemble disons-leur qu'il y en a "M.A.R.R.E." (Mer, Air, Rail, Route, Ensemble!) ! Serrons les coudes et prenons conscience de notre force énorme si, à notre initiative, le monde du travail marche, navigue, vol et roule vers l'action tous ensemble et en même temps des travailleurs, indispensable pour GAGNER. Salaires, emploi, retraites, services publics, protection sociale, logement social, on peut gagner comme en Juin 1936, Mai 68 ou Décembre 95 si, en tendant la main aux travailleurs en grève partout en France, aux Gilets jaunes et

à tous les militants progressistes de notre pays, on y va, non pas séparément et successivement derrière les endormeurs du "dialogue social" bidon type Laurent Berger, mais tous ensemble et en même temps. C'est à cela que travaillent les militants franchement communistes du PRCF.

Alors on verrait que les travailleurs de France n'ont que faire de l'U.E., de sa marche à la guerre mondiale derrière l'OTAN, et que l'heure est à nouveau au progrès social, à la démocratie, à l'indépendance nationale, à la solidarité internationale et, pourquoi pas, au pouvoir de tous ceux qui travaillent ou qui voudraient vivre de leur travail !



Le PRCF ne reçoit aucune subvention de l'État, de l'UE et bien entendu, du MEDEF.
Tous les matériels que le PRCF diffuse sont financés intégralement par les cotisations de nos adhérents, ouvriers, employés, techniciens, étudiants, enseignants, artisans, paysans.
Au PRCF personne ne fait carrière et nous sommes tous bénévoles.

SOUTENEZ LE PRCF ET LES JRCF, REJOIGNEZ LE COMBAT RÉVOLUTIONNAIRE !

o Je souhaite rejoindre le Pôle de Renaissance Communiste en France

o Je veux seulement recevoir des informations supplémentaires sur le Pôle de Renaissance Communiste en France

Nom:	Prénom:
Adresse:	
CP:	Ville:
Courriel:	Téléphone:



RAIL

ENTRETIEN AVEC GUILLAUME NOURRY, délégué CGT SNCF Part-Dieu,

« On est face à une privatisation forcée de la SNCF, avec l'aide de l'État et aussi des régions qui poussent à la concurrence »

Sous les ordres de l'Union Européenne et de ses directives européennes du paquet ferroviaire, l'ensemble des domaines d'activités du ferroviaire ont été ouverts de force à la concurrence, poussant à l'éclatement et à la privatisation de la SNCF, le service public ferroviaire unifié qui a fait l'excellence française dans le domaine, au service des usagers. La privatisation des lignes régionales (TER et même bientôt des RER) est à l'ordre du jour dans nombre de régions, un enjeu assurément fort des prochaines élections régionales, les régions ayant depuis les lois de décentralisation la compétence d'autorité organisatrice des transports.

Initiative Communiste et la commission lutte du PRCF sont heureux de pouvoir faire entendre la voix des cheminots avec cet entretien accordé par Guillaume Nourry, dirigeant d'un des syndicats CGT cheminots.

Initiative Communiste : Depuis les années 90 et notamment le traité de Maastricht, on observe le démantèlement des monopoles publics de chemins de fer. Comment la SNCF a-t-elle été touchée par ces décisions de l'Union Européenne ?

Guillaume NOURRY : Cela ce traduit dans un premier temps par la séparation des activités. Cela a commencé en 1997 avec la création de RFF. En 2014, l'Union Européenne et le gouvernement, à cause du 4ème paquet ferroviaire, nous a obligés à diviser notre activité en 3 « EPICS » : l'EPIC réseau, l'EPIC Mobilités et l'EPIC SNCF, organisation faite pour préparer à l'ouverture à la concurrence. En 2019, suite à la réforme de 2018, on est allé encore plus loin dans le démantèlement en passant en 5 SA et SAS : avec pour la SA SNCF Voyages, le TGV, Ouigo, les transiliens qui aujourd'hui sont de plus en plus autonomes : les cheminots ont de moins en moins de relations entre eux. Cela crée des dysfonctionnements dans les services, pour les usagers, dans les gares. Du coup aujourd'hui on est maintenant soumis à la rentabilité.

À côté de cela, on voit bien que l'État n'injecte plus d'argent pour redévelopper le public ferroviaire, au contraire, l'État se désengage pour

laisser la place aux entreprises privées pour favoriser la concurrence. On est face à une privatisation forcée de la SNCF, avec l'aide de l'État et aussi des régions qui poussent à la concurrence. Beaucoup de petites lignes vont être rénovées par l'État et vendues aux entreprises privées pour que la gestion soit faite par elles ! C'est ce que monsieur Estrosi va faire dans la région de Nice par exemple. Si cela ne plaît pas, ces lignes seront sinon purement et simplement fermées. Cela pose donc maintenant question sur l'équité ferroviaire sur le territoire et le bien-être des usages !

Le TER va être aussi ouvert à la concurrence : c'est la région qui gère cela. Il faut aussi noter une chose: c'est que cette fameuse « concurrence », ce sont à 80% des filiales de la SNCF et DB, partout en Europe.

Initiative Communiste : Êtes-vous favorable à une nouvelle nationalisation de la SNCF ?

Guillaume NOURRY : Oui tout à fait. C'est notre première revendication : avoir un groupe SNCF en une seule entreprise unifiée et intégrée. On veut la gestion nationale des transporteurs et des voies. On veut éviter les différences de traitement entre les régions pauvres ou riches.

Si on prend l'exemple de la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui fait partie des régions riches, elle maintient en grande partie ces lignes. À l'inverse, la région Centre-Val-de-Loire, beaucoup de lignes ferment, quasiment la moitié. On met des cars à la place, qui sont beaucoup moins écologiques. C'est une question de société aussi.

Initiative Communiste : Quelles sont les conséquences de la progressive privatisation de la SNCF sur le trafic mais aussi sur l'environnement ?

Guillaume NOURRY : Au niveau des transports et des empreintes carbone, c'est une catastrophe. Les camions polluent beaucoup plus que les trains. Nous on veut redévelopper le ferroviaire, mais aussi inclure les trams par exemple. À Lyon par exemple, cela pourrait être possible, car Keolys qui gère les TCL est juste une filiale de la SNCF ! C'est donc envisageable de se battre pour ça ! On veut agir pour limiter l'empreinte carbone.

Pour les usagers, selon l'argent que mettront sur la table les régions, ils auront un service ferroviaire de qualité ou non. Si la région ne veut pas, des lignes seront fermées tout simplement.

Un autre exemple assez concret, du côté industriel, était le train qui desservait une carrière dans l'OUEST lyonnais (Vallée de la Brévennes), une fois par semaine à peu près, la SNCF l'a fermée et la région n'a pas voulu la maintenir, car c'était une petite ligne. Aujourd'hui on se retrouve avec 9000 camions, sur les routes départementales et communales, où parfois les camions n'arrivent même plus à se croiser dans les petites villes. Entre la pollution, la dégradation des routes, c'est une catastrophe. Les citoyens de cette vallée sont totalement impactés, leur bien-être et la qualité de vie de ces gens sont mis à mal.

[...] Entretien à lire en entier sur initiative-communiste.fr !



ROUTE

UNE PÉNURIE DE CONDUCTEURS À LA HAUSSE ET DES SALAIRES À LA BAISSÉ !

Alors que se profil dans tous les secteurs routiers (marchandises, voyageurs et auxiliaires de transports) une pénurie inédite de conducteurs pour 2026, due à un nombre croissant de départs et à un faible taux d'embauche, pouvant présager 60 % de postes vacants pour le secteur de la marchandise et 50 % pour le secteur du transport de voyageurs, il reste encore tout à faire pour rendre rapidement nos emplois attractifs et enrayer cette progression de la pénurie.

Car ce ne sont pas les maigres "hausse" de salaire (en réalité des baisses puisque le fossé entre nos salaires et l'euro-inflation des dix dernières années ne cesse de se creuser !) difficilement arrachées jusqu'ici qui pourront redonner vie à notre travail et à ses capacités économiques, environnementales et de potentiel d'organisation du pays qu'il

génère. Pas plus que le recrutement à la dernière minute de conducteurs de cars scolaires, afin d'assurer la rentrée des classes de septembre 2022, ne doit faire croire que tout est revenu depuis à la normale, quand bien même le sujet n'intéresse plus tant que ça nos chers médias !

Au contraire donc, plutôt que d'accepter de ré-hausser suffisamment les salaires et d'améliorer les conditions de travail de toutes et tous, le patronat, notamment celui des plus grands groupes capitalistes de transport (les plus petites boîtes ayant accepté dernièrement les plus importantes hausses de salaires pour pouvoir garder leurs salariés !), fait le choix du chantage à l'emploi, refuse la plupart du temps de signer des ruptures conventionnelles et impose de fait une rotation dans l'emploi (le fameux « turn over ») qui est de plus en plus souvent assumée par les « managers ».

Face aux refus conjoints du patronat et du ministre macroniste des transports, monsieur Clément Beaune, d'entendre les alertes et les revendications des salariés et de leurs syndicats les plus combatifs

(notamment ceux de la CGT) pour une hausse générale des salaires (embauche à partir de 1800€/mois) et pour des conditions de travail digne de ce nom permettant une meilleure application du travail et un risque moindre d'accidents de la route, l'heure doit désormais être au tous ensemble en même temps des salariés du transport routier, aux côtés de leurs homologues du rail, de l'aérien et de la mer !

Car les grands patrons l'ont bien compris : la France s'est certes désindustrialisée au plus grand profit de l'Allemagne, mais elle a conservé le privilège du transport et de la logistique au sein de leur UE de malheur.

Il est grand temps de se saisir de cette opportunité, de comprendre que le transport et la logistique sont un des points névralgique du profit capitaliste en France et qu'en bloquant ces profits, tous ensemble et en même temps, nous mènerions sans doute des négociations de haute qualité pour les travailleurs avec un patronat qui n'aura d'autres alternatives que de plier genoux ou que d'assurer lui-même le transport des marchandises et des voyageurs !



AÉRIEN

EN ITALIE, LES TRAVAILLEURS DE L'AÉRIEN NE MANQUE PAS D'AIR !

En 2022, à l'aéroport de Pise en Italie, les travailleurs de l'aérien syndiqués à l'Union des Syndicats de Base (Unione Sindacale di Base – USB), apprenant que les cargaisons « d'aide humanitaire » pour les populations ukrainiennes, qu'ils devaient charger dans les soutes des avions, n'étaient en fait remplies que d'armes et de munitions, ont refusé de s'occuper de cette cargaison et l'ont bloqué sur le tarmac.

Ces armes et munitions devaient rejoindre les bases militaires États-Uniennes en Pologne avant d'être déversées en Ukraine aux armées du régime euro-nationaliste et pro-nazi de Kiev.

Le syndicat USB de Pise a condamné ces trafics et exige que de tels vols soit interdits :

« Nous dénonçons avec force ces falsifications, qui utilisent la couverture humanitaire pour continuer à alimenter la guerre en Ukraine »

Le syndicat a encouragé les travailleurs à poursuivre leur grève portant sur le chargement d'armes et les a invités à participer à un meeting pour la paix le 19 mars à l'aéroport de Galilei.

Les travailleurs italiens ont de solides traditions en matière de refus de charger des armes. En mai 2019 les dockers de Gênes avaient empêché le navire d'Arabie Séoudite Bahri Yanubu de charger des drones et d'autres matériels qui devaient être utilisées dans sa guerre dévastatrice au Yémen.

