

Questionnaire TDIE - élections régionales – Région Bretagne
Réponse de Valérie Hamon (Lutte ouvrière-Faire entendre le camp des travailleurs)

Lutte Ouvrière présente une liste afin d'appeler les travailleurs à affirmer les intérêts politiques de la classe ouvrière, c'est-à-dire de ceux, ouvriers, employés, salariés - en activité, au chômage ou à la retraite - qui n'ont que leur travail pour vivre et qui ne disposent d'aucun capital. C'est ce qui détermine nos prises de position.

Les transports sont, à l'image de l'ensemble de l'activité économique, organisés pour permettre au capital de réaliser son cycle et dégager du profit.

1° Les transports de passagers : ils sont d'abord calibrés pour apporter la main d'œuvre du domicile au lieu de travail au moindre coût pour l'employeur. Une illustration récente en a été, pendant le second confinement, la réduction drastique du nombre de TER, obligeant les salariés qui allaient au travail à allonger leur journée de travail, qui plus est en devant s'entasser dans des voitures où il n'était pas question de respecter la distanciation. C'eût été la préservation de leur santé et le confort des passagers qui préside à l'organisation des transports, il en aurait été autrement, l'offre de trains aurait été maintenue à un niveau élevé malgré la baisse momentanée de fréquentation due au télétravail et aux restrictions de circulation.

Pour s'améliorer, les services de transport doivent prendre l'argent nécessaire dans les poches de ceux à qui ils bénéficient le plus, c'est à dire sur les profits des entreprises. C'est bien pourquoi les transports devraient être intégralement pris en charge par le patronat : tant que la bourgeoisie possède les moyens de production, elle s'approprie toute la plus-value créée par le travail humain. C'est donc à elle seule de payer pour faire tourner sa société.

2° Le transport des marchandises : avec le flux tendu, la gestion au plus serré des frais de stockage voulue par la course au profit, les stocks de pièces en attente d'être assemblées sont remisés sur des semi-remorques allant et venant à la demande sur des routes et infrastructures payées par l'argent public. Faut-il rappeler les subventions publiques au financement des ronds-points et de la passerelle fret de la Touche-Tizon, pour le seul bénéfice de PSA à la Janais près de Rennes ?

A l'heure de la crise climatique, alors que tous les Grenelle de l'environnement s'engageront solennellement à privilégier le transport par rail, que les collectivités subventionneront des équipements de transfert rail-route, le fret ferroviaire recule, moins souple, moins flexible et réactif que le transport routier, sous l'effet de la loi du profit capitaliste.

Illustration récente, le blocage de la production de PSA par la pénurie de puces : les rouages de ce flux tendu devant s'engrener parfaitement pour assurer la production, on a vu PSA faire arriver des livraisons de lots de ces composants électroniques par avion (à l'aéroport de St-Jacques tout proche) afin de pouvoir maintenir la production quelques heures de plus !

Inutile de préciser que parmi tous les rouages de cette production, les travailleurs servent de variable d'ajustement. A eux d'adapter leurs horaires en fonction des besoins du patron, c'est au jour le jour que les équipes apprennent si elles vont travailler et jusqu'à quelle heure, et doivent adapter leur transport vers le lieu de travail.

Autre illustration : les ateliers de chemins de fer eux-mêmes font de plus en plus transiter leurs pièces par la route plutôt que par le rail. Dans ces ateliers de maintenance, on use la santé des travailleurs par le travail en horaires décalés : la maintenance des rames de transport est organisée par les patrons de la SNCF avec du travail de nuit ! Quelle justification y a-t-il à cela ? L'unique raison est que cela évite d'investir dans un parc de matériels roulants plus vaste, dans des bâtiments de travail supplémentaires : c'est donc pour amortir plus vite le capital, pour

obéir à la pression de la rentabilité et du profit qu'on fait entretenir la nuit un matériel qui roulera le lendemain matin. D'ailleurs, combien de fois la SNCF a dû faire annoncer au dernier moment aux voyageurs attendant leur train sur le quai que celui-ci était annulé, sous un prétexte quelconque, et en réalité parce que les rames nécessaires n'avaient pu être remises en état dans les temps ?

3° Les transports individuels : La question des transports est étroitement liée à celle des salaires et des logements. Avec le chômage et les bas salaires, avec la spéculation immobilière dans les grandes villes, les travailleurs sont obligés d'habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail, et utilisent leur automobile pour y venir. Les entreprises s'installent et se désinstallent à leur gré, profitent de terrains subventionnés à prix cadeau par les collectivités, laissent les travailleurs se débrouiller et les collectivités locales assurer des transports en commun. Les Plans de Mobilité ont eu beau encourager l'usage des trottinettes et vélos, cela a des limites et les leçons de morale écolo du patron pour que les salariés s'astreignent au covoiturage ou à venir en vélo n'ont pas fait régresser les engorgements sur les routes d'accès au travail !

4° « L'aménagement durable et l'égalité des territoires » : La technocratie auprès des organismes d'Etat et des collectivités territoriales n'est pas avare d'acronymes. Le dénommé SRADDET pour « Schéma Régional d'Aménagement Développement Durable et Egalité des Territoires » en imposerait et conférerait à la Région des pouvoirs considérables si... il n'y avait pas encore ce puissant régisseur, plus puissant que tous les Schémas Directeurs, Contrats de Plan et autres, le Capital.

Egalité des territoires, Développement Durable ? Quand le capital pousse sans cesse à la concentration, non seulement de la propriété, mais aussi de la main d'œuvre salariée, des agglomérations connaissent une pression démographique croissante autour des entreprises qui y recrutent pendant que d'autres zones se désertifient. Et quand un déplacement de capitaux fait fermer l'usine principale d'une petite ville excentrée, c'est le déclin de l'emploi, un exode accéléré, des commerces qui ferment et des cités qui périclitent.

Alors, certains politiciens peuvent bien jouer les importants, écouter les bons conseils et se targuer d'une éthique d'« aménageurs durables », ce trompe-l'œil ne trompe pas les travailleurs conscients : les patrons sont jusqu'à maintenant les seuls véritables décideurs.

Dans le bassin lorientais, à Caudan, Renault « aménage » à sa guise, et conduira les Fonderies de Bretagne à la fermeture comme il plait à ses actionnaires. Comme il le fera à Châtellerault, à Dole, Decazeville ou n'importe où dans le monde. Et nombre de groupes capitalistes s'apprêtent à faire la même chose demain, et les gesticulations et rododromades « indignées » de politiciens, jusqu'au ministre de l'Industrie, pour donner le change devant la population, n'y changeront rien.

Pour notre part, nous disons que le Capital est un outil assez puissant pour modeler la société. Pour aménager rationnellement villes et campagnes, ports, routes et moyens de transports, il est indispensable que la société, collectivement, exproprie la classe capitaliste, s'assure le contrôle des leviers de l'économie et les fasse fonctionner pour le bien commun.

Et cela, seule la classe des travailleurs en a la capacité !

Rennes, le 26 mai 2021