

Contribution pour le 40e Congrès du PCF : Pour la reconquête publique de l'industrie stratégique et l'invention d'un modèle productif d'avenir – Un socialisme aux couleurs de la France

Constat d'une aliénation productive et urgence écologique

Notre pays se relève à peine d'une décennie marquée par la crise sanitaire, la guerre en Ukraine, en Iran et l'inflation. Ces chocs de l'énergie carbone ont révélé une vérité crue que nous dénonçons depuis des décennies : la France est devenue économiquement aveugle. Incapable de produire ses propres masques, dépendante de chaînes de valeur étrangère pour ses composants électroniques ou ses médicaments, des chocs pétroliers et des crises énergétiques, de la dépendance aux entreprises américaine ou chinoise. Notre nation a payé le prix fort de trente ans de désindustrialisation et de dogme libéral.

Comme le rappelle l'histoire des nationalisations (de la Libération à 1982), le capitalisme n'a jamais su gérer l'intérêt général. Les privatisations successives, en passant par Jospin et accélérées sous l'ère Macron (ADP, dilution d'EDF), n'ont engraisé les actionnaires du CAC 40 qu'au détriment de nos capacités productives. Aujourd'hui, alors que l'urgence écologique et sociale commande un changement de cap, il est temps de rompre avec l'illusion que seul le "privé est efficace". La France et La Chine maintenant ont montré que des secteurs sous maîtrise public pouvaient être plus plus efficace à produire que des entreprises privées. Ce débat est derrière nous même s'il doit être poursuivi.

Pour rappel, c'est dans cette perspective que s'inscrit le projet "Empreinte carbone 2050" du PCF, qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2050 en réduisant drastiquement l'empreinte carbone de la France, y compris celle liée à nos importations. Ce plan repose sur la relocalisation d'une grande partie des activités industrielles, le rééquilibrage de la balance commerciale et le développement de nouvelles activités. Il prévoit de diviser au moins par dix les émissions territoriales, de réduire la consommation d'énergie finale de 43 % et de faire passer la part de l'électricité dans la consommation d'énergie finale de 24 % à 72 %. Un programme nucléaire ambitieux, associé au déploiement massif des énergies renouvelables, doit fournir les 970 TWh nécessaires en 2050.

Ce projet de transformation écologique et sociale, c'est notre vision future du socialisme aux couleurs de la France – une voie démocratique, ancrée dans notre histoire et nos spécificités nationales et territoriales, qui conjugue souveraineté industrielle, justice sociale et exigence environnementale.

Cette contribution vise à rappeler nos propositions et poursuivre le débat en partant des débats existants.

Partie 1 : Reprendre en main les secteurs stratégiques – La nationalisation comme arme de souveraineté

Notre premier objectif doit être la reconquête des "infrastructures vitales" de la nation. Le secteur public ne doit pas être un simple actionnaire minoritaire, mais le maître d'œuvre de la planification.

1. L'Énergie et la Décarbonation : Une filière publique unifiée

La crise énergétique a montré les limites du "démantèlement" d'EDF. C'est pourquoi la proposition depuis longtemps de la création d'un pôle public intégré de l'énergie (nucléaire, hydraulique, renouvelables) adossé à une planification écologique contraignante devient une évidence urgente à mettre en œuvre. Le débat sur l'Arenh et la crise énergétique en cours nous appelle à porter à maximum cette proposition. L'État doit investir massivement pour décarboner les 50 sites industriels les plus émetteurs (sidérurgie, chimie) via la nationalisation des concessions et la maîtrise des technologies de rupture comme l'hydrogène vert et l'électrification des procédés. Le projet "Empreinte carbone 2050" prévoit que l'électricité représente 72 % de la consommation d'énergie finale en 2050, contre 24 % aujourd'hui. Cela suppose une augmentation massive de la production nucléaire et renouvelable, pilotée par un service public de l'énergie pleinement nationalisé et démocratiquement contrôlé.

2. Le Numérique et les Data Centers : Nationaliser l'infrastructure cognitive

Sous couvert d'immatérialité, le numérique est une industrie ultra-polluante. Les data centers, dont la consommation électrique pourrait atteindre 250 TWh en 2050

(l'équivalent du parc nucléaire actuel), échappent largement au contrôle démocratique. Nous devons porter la création d'un "Service Public du Nuage" souverain. Plutôt que de faciliter l'implantation de géants privés via des "projets d'intérêt national", il nous faut nationaliser les infrastructures critiques de calcul pour les mettre au service de la recherche publique et des besoins sociaux, en appliquant strictement la sobriété numérique.

3. L'Industrie Lourde et la Santé

Des fleurons historiques comme ArcelorMittal, dont une proposition de loi récente visait la nationalisation pour sauver l'emploi (15 400 salariés), doivent sortir de la finance. De même, la production de principes actifs pharmaceutiques doit relever d'un établissement public industriel, seule garantie contre les pénuries et les prix abusifs.

4. La banque et l'assurance : reprendre la main sur la finance

Ce n'est plus la finance qui doit commander nos vies ! Conformément aux propositions de Fabien Roussel lors de la présidentielle 2022, nous proposons pour rappeler la nationalisation de plusieurs banques et assurances, comme BNP Paribas, la Société Générale et AXA. Ces mesures fortes nous permettront de reprendre la main sur la finance, d'orienter le crédit vers les investissements productifs et écologiques, et de sortir de la dictature des actionnaires. Cette nationalisation partielle du secteur bancaire et assurantiel est la clé de voûte qui permettra de financer les grands projets industriels et la transition écologique sans passer par la case "marchés financiers".

Partie 2 : Le secteur industriel d'avenir – Planification verte, démocratie en entreprise et révolution des transports

Reprendre l'existant ne suffit pas. Il faut créer ce qui n'existe pas encore, en sortant de la logique start-up nation. La transformation écologique ne peut être une décroissance subie ; elle doit être une renaissance industrielle planifiée, créatrice d'emplois et de valeur ajoutée sur notre territoire. Le projet "Empreinte carbone 2050" fixe le cap : diviser par dix les émissions territoriales, réduire l'empreinte carbone liée aux importations, et engager une transformation profonde de tous les secteurs.

2.1 – Les transports : fer de lance de la reconquête industrielle et écologique

Le secteur des transports représente aujourd'hui près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France. Sa décarbonation est donc un impératif absolu, mais elle doit être l'occasion d'une vaste reconquête industrielle. Nous proposons depuis longtemps la création d'un pôle public du transport décarboné, articulant entreprises publiques et coopératives, pour couvrir l'ensemble des besoins de mobilité des personnes et des marchandises.

A. Transports urbains et périurbains : tramways, RER, métro, tram-trains et véhicules intermédiaires

Avec le développement des projets de RER métropolitains sur nos territoires, en surtout pour la disparition des tickets payant de ses transports collectifs, les transports collectifs urbains doivent sortir de la logique de concession privée (qui privilégie la rentabilité courte au détriment de l'aménagement du territoire).

Nous devons porter la proposition suivante :

La création d'une entreprise publique nationale des transports urbains (type "RATP de plein droit" étendue à toutes les métropoles), chargée de concevoir, financer et exploiter les réseaux de tramways et de tram-trains, métro et RER. Nous devons aller vite. Les connaissances techniques et scientifiques ont très largement évolués dans ce secteur. L'objectif : tripler le linéaire de tramways, métro, RER d'ici 2040, en privilégiant la production française (Alstom qui doit être repris à minima à 60% par l'Etat français, par la caisse des dépôts comme l'a fait le Québec) mais sous maîtrise publique de la commande.

Le développement de coopératives de mobilité dans les villes moyennes et les zones périurbaines, associant collectivités et usagers pour gérer des flottes de bus électriques ou biogaz, de navettes autonomes et de vélos électriques en libre-service. Ces coopératives seraient appuyées par un fonds public de transformation des mobilités.

B. La voiture électrique : filière publique et recyclage souverain

A côté de la "voiture individuelle propre" gérée par les constructeurs privés, nous voulons une filière publique de la voiture électrique, adossée à une planification des ressources :

Nationalisation d'une partie de la production de batteries (comme la gigafactory de Douvrin, reprise sous contrôle public) et création d'une filière publique de recyclage des terres rares et du lithium.

Développement d'une coopérative européenne de véhicules électriques standards, non premium, destinés aux flottes publiques (poste, collectivités, services de santé) et à la location longue durée accessible. L'objectif : sortir de la surabondance de modèles (source de gaspillage) et produire des véhicules robustes, réparables et recyclables à 95 % et permettant de faire des économies importantes pour les collectivités, la Poste et les professionnels de santé.

Soutien public massif au vélo électrique : développer par une fiscalité avantageuse les coopérative de vélos à assistance électrique "Made in France" (moteurs, batteries, cadres), conditionné par des usines relocalisées dans les bassins d'emploi sinistrés. Objectif : 10 millions de vélos électriques en circulation en 2035, avec des stations de réparation publiques.

C. Le fret et les poids lourds : feroutage, camion bas carbone et véhicules de chantier

Le transport de marchandises est le maillon faible de la transition. Notre plan "Empreinte carbone 2050" prévoit de faire passer la part modale du ferroviaire de 10 % à 25 % en 2045 – un objectif ambitieux mais encore en deçà du niveau de 1984 (26,6 %) ce qui montre l'ampleur du retard à rattraper.

Nous devons aller plus loin :

Nous devons tout simplement tout remettre à plat et nationaliser les infrastructures ferroviaires de fret et créer une entreprise publique "Fret France Logistique" pour opérer les trains de marchandises, les autoroutes ferroviaires et le feroutage (camions sur trains). Objectif : 30 % de part modale du rail en 2040, avec un doublement des voies ferrées dédiées au fret.

Camions bas carbone : création de coopératives d'entreprises de transport pour mutualiser l'achat et l'entretien de camions électriques ou à hydrogène, adossées à des stations de recharge publiques sur les autoroutes et dans les zones logistiques. Sortie du diesel lourd en 2040 au plus tard.

Véhicules de chantier et agricoles : Porter à la création d'une entreprise publique à fiscalité avantageuse pour une partie de la production de tracteurs, pelleteuses,

chargeuses et engins agricoles (via un pôle public avec les ex-usines Case, Fiat-Hitachi, etc.). Ces machines seront conçues pour fonctionner à l'hydrogène vert ou au biogaz, produites en lien avec des coopératives ouvrières. L'agriculture et le BTP ne doivent plus dépendre du pétrole étranger.

D. Transport maritime et fluvial : porte-conteneurs et ferries décarbonés

La France possède le deuxième domaine maritime mondial. Pourtant, CMA CGM est venu s'agenouiller de manière humiliante auprès des Etats Unis pour contrôler le commerce mondial des marchandises. Cette entreprise est en partenariat avec avec une holding qui est le plus important importateur de charbon de Turquie.

Nous devons proposer :

La reprise à minima de 60% de CMA CGM pour opérer la transissions des porte-conteneurs short sea (Méditerranée, Atlantique, Manche) et des ferries vers l'électriques ou à hydrogène vert. Objectif : décarboner le cabotage et le transport de marchandises sur les axes littoraux mais aussi pour des raisons géopolitiques afin de ne pas dépendre d'empire expropriateur.

Développement coopératif des voies navigables : création de coopératives à fiscalité avantageuse de bateliers pour exploiter des barges électriques sur le réseau fluvial en lien avec les différents ports des métropoles concernés (Rhône, Seine, Rhin, Garonne). Le fret fluvial, très sobre en carbone, doit doubler son volume d'ici 2040.

E. L'avion bas carbone, Hélicoptère bas carbone, Dirigeable, espace : une filière publique de recherche, des universités dédiés et des entreprises en devenir à développer.

La finance et la vision libérale est incapable de conduire à des transitions écologique nécessaires dans ce secteur comme pour l sidérurgie ou le secteur maritime ou le rail. Les technologies bas carbones nécessaires sont encore immatures et trop coûteuse pour la sphère financière pour lui être rentable. Nous avons également perdu du temps dans le débat par une vision déconnecté à gauche portant la décroissance de ce secteur. Il est temps maintenant de mettre les moyens et d'en avoir une maîtrise publique.

Nous ne croyons pas à l'interdiction pure et simple de l'aviation, mais à sa transformation radicale. Le projet "Empreinte carbone 2050" ne détaille pas assez ce secteur, nous devons être force de proposition et proposer :

Le développement de l'entreprise Voltaero à Rochefort à condition d'une maîtrise publique majoritaire adossée à un centre universitaire de recherche.

L'État doit prendre des parts importantes dans l'entreprise Fly Whales, entreprise de dirigeable pour le transport de marchandises.

Création d'un pôle public aéronautique de recherche (associant Airbus (avec participation publique renforcée), Safran, ONERA et les universités) pour développer les moteurs électriques à hydrogène pour les vols courts et moyens courriers (type ATR, avions régionaux).

Nationalisation des aéroports régionaux (sortis du privé) pour les transformer en hubs de mobilité multimodale (train, tram, Métro + vélo + avion bas carbone). Les vols carbonés intérieurs en concurrence directe avec le train (moins de 3 heures) devront être interdits, sauf pour la continuité territoriale (Corse, Outre-mer).

Tableau récapitulatif des propositions pour les transports

Mode de transport Objectif 2040

Tramways/tram-trains, Métro Entreprise publique nationale (type RATP étendue) Tripler le linéaire

Vélo électrique Coopératives + filière publique 10 M de vélos, production locale

Voiture électrique Coopérative européenne + batteries publiques Flottes publiques et location accessible

Camions bas carbone Coopératives d'entreprises Sortie du diesel lourd en 2040

Engins de chantier/agricoles . Création d'une entreprise publique partielle de la production de véhicule à hydrogène vert en lien avec les usines coopératives.

Ferroulage & fret ferroviaire Entreprise sous maîtrise publique "Fret France Logistique" avec 30 % de part modale

Porte-conteneurs & ferries : Compagnie majoritairement publique. Maritime
Décarbonation du cabotage

Aviation bas carbone.

Investissement public conditionné dans des entreprises publics avec recherche public (Airbus à capitaux publics). Vols courts/hydrogène, transports des marchandise aérienne decarbonés.

2.2 – Les autres filières d’avenir : recyclage, agro-industrie et bâtiment

A. Les Filières de la transition écologique

Contre l’écologie déconnectée, nous voulons une écologie de production. L’avenir est à la réindustrialisation par le bas : batteries électriques, recyclage des terres rares, isolation des logements.

L’État planificateur doit définir les besoins et créer des pôles publics associant chercheurs et travailleurs pour produire en France les équipements de la transition, sans passer par le marché capitaliste. Le projet "Empreinte carbone 2050" fixe des objectifs précis : 970 TWh d’électricité en 2050, une réduction de 43 % de la consommation d’énergie finale, et un recours massif aux puits carbone (forêts, prairies). Ces objectifs physiques doivent guider la planification sectorielle.

B. Une agriculture industrielle au service de l’alimentation

L’agro-industrie ne doit pas être la vassale de la grande distribution. Il faut un secteur public capable de réguler les prix et d’imposer des circuits courts, en s’appuyant sur des coopératives et des usines dans les filières bio et durables.

C. Le BTP et la rénovation thermique : une coopérative nationale de l’isolation

La rénovation des 7 millions de passoires thermiques est un chantier titanesque qui mérite une planification des l ensemble des acteurs. Comme dans l agriculture, les artisans nombreux peuvent se regrouper. Nous devons les aider afin de mutualistes leur coût et de répondre à cet objectif fixé. Nous proposons d aider à la création d’une coopérative nationale du bâtiment durable, associant les acteurs publics (EGF, FFB, CAPEB, FNTP, OPPBTP, Cerema, ADN, IREX, USH, etc.), les collectivités et les travailleurs du BTP. Objectif : former massivement aux gestes de l’isolation écologique (ouate de cellulose, chanvre, paille, béton bas carbone etc.), réduire les coût pour les

artisans et les particuliers et produire en France les matériaux biosourcés et géosources.

D. Le travail réinventé

Si Marx voyait dans l'industrie la condition de l'abondance, nous voyons dans la robotique et l'IA un levier pour réduire le temps de travail, non pour licencier. Les nationalisations et les coopératives doivent s'accompagner d'une éthique des services publics : élection des administrateurs, révocabilité des dirigeants et droit d'ingérence et de veto des comités d'entreprise dans la stratégie industrielle. Le projet "Empreinte carbone 2050" insiste sur la "sécurité d'emploi et de formation" et les salariés doivent être acteurs de la transformation, et non pas simple accompagnant de l'État comme il est proposé par les autres formations politiques de gauche.

Le Parti de la conquête industrielle et l'audace publique a l'intérieur d'un socialisme aux couleurs de la France

Si nous ne reprenons pas la gestion publique à une large part stratégique à la gestion privée nous n'arriverons à rien de bon pour le vivant ; c'est la seule réponse à la hauteur des enjeux du XXI^e siècle.

La désindustrialisation a laissé des territoires exsangues, de la colère, de souffrances sociales et familiales et des personnes détruites.

Reconstruire notre appareil industriel par une vague de nationalisations franches et démocratiques, par la participation majoritaire de l'État – et par le développement de coopératives de production dans les transports, l'énergie, le bâtiment et l'agroalimentaire – est le seul chemin vers l'indépendance nationale, la justice sociale et la neutralité carbone.

Notre projet "Empreinte carbone 2050" n'est pas une simple contrainte physique ; c'est le cadre d'une émancipation collective. Il repose sur la relocalisation industrielle, le rééquilibrage de la balance commerciale, le développement de nouvelles activités, et la maîtrise publique de l'énergie et l'indépendance géostratégique. Mais pour qu'il réussisse, il doit s'inscrire dans un processus de prise de pouvoir des salariés dans les entreprises et des citoyens sur les choix économiques. Ce n'est pas un "plan" descendant, mais un outil de délibération démocratique.

Le socialisme aux couleurs de la France, c'est cela : une voie démocratique, ancrée dans notre histoire, qui conjugue la planification écologique, la souveraineté industrielle et l'émancipation des travailleurs. C'est le projet d'une "démocratie poussée jusqu'au bout". C'est l'idée que le bonheur, la liberté et l'égalité ne sont pas des mots creux, des projets déconnectés ou des supplétifs de l'État ou d'une baronnie politique mais des horizons concrets à construire ensemble.

Faisons du 40e Congrès celui de l'appropriation collective de notre destin industriel – pour un socialisme écologique, démocratique et aux couleurs de la France !