

Démantèlement de la SNCF : combattre Macron sans rouler pour la CGT



Il nous faut combattre le projet « Macron » de démantèlement de la SNCF et du statut de ses employés...

A propos de celui-ci, d'ailleurs, il serait bon d'aller à la réalité (lire 1) et de se dire qu'il serait curieux, pour quelque salarié que ce soit, de vilipender telle catégorie de travailleurs au prétexte que sa situation serait meilleure que celle de tel autre travailleur, comme si la lutte réelle était entre salariés pendant que les vrais pouvoirs (politique, économique et financier) se gausseraient de tant de bêtise... et écraseraient tout le monde !

Ne nous trompons pas de combat (voir 2)... d'autant que le freluquet de l'Elysée, bien plus dangereux pour notre peuple que le scootériste libidineux qui l'a précédé, n'hésite pas à employer la voie antidémocratique des « ordonnances » pour

porter sa malfeasance, même pas sûr des godillots crottés et informes qui font sa majorité parlementaire, majorité ne représentant, en fait, que 13,5 % de l'électorat français.

C'est là la première une mâchoire du piège..

Il faut aussi combattre le projet « Macron » de démantèlement de la SNCF parce qu'il n'est que l'application de la politique technocratique et libérale de Bruxelles qui, depuis la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991, en passant par le sommet de Barcelone du 15 mars 2002 (où le duo Chirac-Jospin a entériné la fin des services publics « à la française » et la destruction de notre système des retraites...), n'a de cesse d'amener les États à libéraliser le rail, avec une double motivation : d'une part, dans chaque pays membre, l'extension de la sphère privée au détriment de la sphère publique et, d'autre part, une « européanisation » du réseau ferré pour aller vers une concurrence internationale.

Mais, pour faire circuler des trains, il faut un réseau de rails, d'alimentation énergétique, de gares... Si chaque entreprise privée souhaitant développer une activité de transport ferroviaire devait construire son propre réseau, jamais personne n'aurait revendiqué l'ouverture à la concurrence car jamais la rentabilité n'aurait été au rendez-vous.

Voilà pourquoi la directive de 1991, dans son article premier, impose « *la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport* ». Il s'agit d'isoler les activités non profitables (le réseau), qui resteront dans le domaine public ou financées par le public, et de privatiser peu à peu la partie rentable.

En février 1997, le gouvernement français créait Réseau ferré de France (RFF), un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), filiale de la SNCF, mais séparée d'elle . Fin 2014, RFF changeait de nom, devenant SNCF

Réseau. Mais cette entité est sommée d'être indépendante et de permettre la concurrence « libre » d'entreprises de transport publiques ou privées. Une concurrence d'abord mise en œuvre, à partir de 2006, dans le secteur du transport de marchandises, dont 40 % échappe aujourd'hui au service public.

La gestion du service public ferroviaire change dès la fin des années 1990. La directive 91/440/CEE lui imposait une exigence de « structure financière saine ». En langage communautaire, cela veut dire : réduction des dépenses, recherche frénétique de rentabilité... Depuis 1997, les investissements sur le réseau français sont scandaleusement réduits et limités aux grandes lignes, les coûts salariaux sont compressés, la priorité stratégique est donnée aux déplacements professionnels pour les allers-retours dans la journée, entraînant la SNCF dans une concurrence stupide avec l'aviation à faible coût... C'est en 1997 également que la compétence du transport ferroviaire de proximité est transférée aux Régions. Depuis, elles doivent assumer la gestion des lignes les plus difficiles à rentabiliser ; en 2013, 16 % en moyenne de leurs budgets servait à financer le Train express régional (TER).

Il n'est nul besoin d'être « grand clerc » pour comprendre qu'avec les structures prévues (et notamment le passage en SA du corps central), les entreprises privées engrangeront les bénéfices, et les contribuables (nationaux et régionaux) paieront les dettes... et le maintien des lignes « régionales » destinées à désenclaver l'espace rural français.

Par delà la propagande éhontée des « merdia » publics et privés aux ordres élyséens et bruxellois (tiens, les journaliers ne parlent jamais de leurs vrais privilèges fiscaux et des subventions publiques pour leurs journaux !) destinée à déconsidérer les « travailleurs du rail », on voit le réel enjeu... et on devine la manœuvre politicienne.

Il faut encore combattre le projet « Macron » de démantèlement de la SNCF parce qu'il prépare la destruction d'autres

secteurs de notre service public, déjà largement amputé de la fonction de distribution du courrier et des colis (La Poste est davantage une banque...) en attendant Électricité de France, la prochaine sur la liste : dès la fin de l'année 2017, des rumeurs parlaient d'une scission entre ses activités nucléaires et ses activités plus rapidement privatisables.

Et la liste s'allongera, en même temps que notre système des retraites sera soumis à implosion.

L'ennui, c'est que ceux qui mènent ce combat aujourd'hui, ce sont les syndicats officiels qui, depuis des années, ont profité « de la bête », et se sont transformés en officines d'apparatchiks bornés (ça, c'est pour la CGT) ou de prébendiers courant à la soupe (ça, c'est pour la CFDT) quand ils n'ont pas agi comme des « gauchistes » attardés surtout heureux de profiter allègrement (et sur le compte des travailleurs qu'ils prétendaient défendre) d'un pouvoir syndical qu'ils contribuaient à dénaturer (ça, c'est pour SUD).

Sans oublier que leur propension soigneusement cultivée à l'immigrationnisme et au multiculturalisme (poussée jusqu'à une islamophilie galopante) les a coupés de leur vraie base populaire, au point qu'aujourd'hui ils doivent « ramer » ferme pour tenter de se réconcilier avec elle...

Et le fait qu'ils aient contribué à l'élection du freluquet (ni Martinez ni Mélenchon, et encore moins la CFDT, n'ont crié : pas une voix pour Macron !) ne redore pas leur blason !

Réconciliation qui va s'avérer difficile, surtout si ces petits leaders syndicaux, véritables histrions d'opérettes, continuent à agresser les représentants du peuple réel que sont les patriotes, et notamment les élus du Rassemblement National, dont chacun sait qu'ils recueillent une large majorité des votes des salariés français.

Idiots utiles du mondialiste europhile Macron quand ils

soutiennent sa politique migratoire, multiculturaliste, islamophile (et l'accusent parfois de ne pas aller assez loin...), ces représentants syndicaux officiels perdent toute crédibilité quand ils prétendent s'opposer à une orientation politique européiste de démantèlement de la SNCF qui n'est, de fait, qu'un autre volet de la politique européiste de destruction de notre Nation, de son identité, de son histoire.

C'est aussi ce piège là qu'il nous fait éviter... Combatte la politique de Macron, dénoncer la duplicité syndicale et les limites qu'imposent à la lutte nécessaire les orientations des syndicats officiels, expliquer aux « usagers » tous les dangers qui les guettent avec la disparition des services publics qu'il connaissent, leur dire que, demain, ce sont eux qui seront « dans la casse mondialiste »...

Bref, tenter de faire comprendre aux Français que seule une rupture politique d'avec 40 ans de gestion marquée par la collusion gauche-droite (et la collusion de toutes les structures qui gravitent autour de ces « forces politiciennes ») sera efficiente... et qu'il faut la construire vraiment en sortant des rapports anciens.

La « quadrature du cercle », quoi...

Robert Albarèdes

- <https://www.marianne.net/economie/reforme-de-la-sncf-les-privileges-du-statut-du-cheminot-sont-surtout-des-fantasmes>

2

–<https://ripostelaique.com/le-vrai-nanti-cest-guillaume-pepy-pas-le-cheminot-de-la-sncf.html>