



75 ANS DE LA SNCF

Un show...business contre le service public

Il y a 75 ans, en promulguant un décret-loi le 31 août 1937 qui allait créer la SNCF, l'Etat venait à la rescousse d'un chemin de fer français moribond que les riches propriétaires des compagnies privées de l'époque avaient conduit à la faillite. Comme il y a 75 ans, alors que nous sommes à la croisée de décisions historiques qui vont structurer l'organisation du système ferroviaire pour des décennies, la CGT se mobilise pour construire une réponse durable aux besoins de transports.

En février 1937, la fédération CGT des cheminots et son secrétaire général de l'époque Pierre Semard (fusillé par les nazis le 7 mars 1942), face à l'importance de la question des chemins de fer et des transports pour notre pays, tant par suite des déficits des compagnies que de « la politique du laisser-faire et à la petite semaine pratiquée au regard de la concurrence entre moyens de transports » revendiquaient en visionnaires la nationalisation des moyens publics de transports (ferroviaires, routiers, maritimes, fluviaux et aériens).

SERVICE PUBLIC SNCF : UNE EXIGENCE DE PLUS EN PLUS MODERNE

La création de la SNCF le 1^{er} janvier 1938, détenue à partir de là à 51% par l'Etat (les 49 % restants appartenant aux riches actionnaires des sociétés financières ayant succédé aux six anciennes compagnies) était un premier élément de réponse à la revendication CGT d'aller vers « un seul service public de transports au service du seul intérêt général ». Il faudra cependant attendre plusieurs décennies avant que l'Etat ne devienne l'unique propriétaire de la SNCF.

75 ans plus tard, sur fond de crise économique et sociale qui renforce la nécessité de maintenir le lien social et la citoyenneté, cette revendication est toujours aussi moderne qu'indispensable.

D'autant que les tentations sont grandes d'opérer un catastrophique retour en arrière sur la conception même du chemin de fer afin de répondre à des ambitions personnelles de dirigeants zélés, d'offrir le ferroviaire en pâture aux mêmes élites financières hexagonales et européennes qui conduisent au délitement économique et social de notre société plutôt que de répondre aux besoins essentiels de nos concitoyens.

La concurrence à laquelle se livrent depuis plusieurs mois Guillaume Pépy et Hubert Du Mesnil, respectivement présidents de la SNCF et de RFF, pour savoir lequel d'entre eux remportera le Graal auprès du Ministère des transports, tourne en réalité à l'acharnement contre le service public SNCF, ses personnels et les usagers.

Un acharnement qui autorise toutes les dérives, toutes les pressions, tous les chantages.

Dans son discours de Cannes, devant un parterre de 700 managers, le Président de la SNCF a multiplié les chantages en direction principalement de la CGT qui serait à ses yeux responsable si sa proposition d'organisation du système ferroviaire venait à ne pas être retenue par le Gouvernement.

Se présentant pour la peine comme seul garant d'une culture d'ouverture et de la continuité de l'histoire de l'entreprise, le Président de la SNCF n'hésitera pourtant pas à s'arranger avec l'histoire pour commémorer en grande pompe ce qu'il appelle « les 75 ans de SNCF ». Comprenez du Groupe SNCF et non de la SNCF comme ce fût en réalité le cas.

Ce reniement de l'histoire s'inscrit dans la croisade pour la transformation du service public SNCF, voulue et accélérée ces dernières années par Guillaume Pépy et Nicolas Sarkozy vers un grand groupe capitalistique pour transférer l'utilisation de l'argent public de la réponse aux besoins vers l'enrichissement privé.

LE BESOIN D'UN CHOC DE QUALITÉ

Un processus de transformation qui trouve sa traduction dans le schéma d'organisation ferroviaire proposé par G.Pépy. Un schéma qui conduirait certes à une réunification de l'infrastructure mais dans un groupe de filiales privées et privatisables, qu'il se verrait bien diriger. Ce qui dissocierait de fait, à l'instar de la proposition du Président de RFF, la roue et le rail indissociables pour une production ferroviaire efficace et sûre et concrétiserait à terme le processus de privatisation rampante que dénonce la fédération CGT des cheminots depuis 2003.

Il faut
sortir le
débat des
cénacles
d'«initiés ».

Si les directions de la SNCF et de RFF veulent tenir la main du Ministre des Transports pour écrire en «mode business» l'avenir du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs en France, la CGT et les cheminots qui se sont largement mobilisés par la grève le 25 octobre 2012 ne l'entendent pas du tout ainsi. Le show opportuniste que la SNCF organise le 30 octobre 2012 pour célébrer les «75 ans de SNCF» alors qu'elle avait tout fait pour célébrer le plus silencieusement possible les 70 ans de la création de la SNCF participe de cette ambition.

Décelant dans les politiques salariales et de l'emploi de l'entreprise les signes avant coureurs des conséquences directes qu'auraient demain les pressions sur « le coût du travail » tant souhaité par la direction, les cheminots ont montré leur volonté de faire pencher la balance dans le camp du service public et des conditions sociales de très haut niveau indispensables pour assurer une production ferroviaire de qualité.

Ce n'est effectivement pas d'un «choc de compétitivité» qui aggraverait la capacité de la SNCF à répondre aux besoins de déplacement des biens et des personnes dont la collectivité a besoin, mais au contraire **d'un «choc de qualité».**

Pour la CGT, cela passe obligatoirement par une réforme qui engage un retour à une entreprise publique unique et intégrée, qui permette de mutualiser les ressources, par une mise à disposition de moyens nouveaux afin de garantir un service public de qualité répondant mieux aux besoins tout en s'adaptant aux exigences croissantes de déplacements, aux enjeux d'aménagement du territoire et d'environnement.

L'avenir du ferroviaire n'appartient ni à Guillaume Pépy, ni à Hubert Du Mesnil, ni au gouvernement, ni aux technocrates européens. Il appartient à la Nation. C'est aux citoyens de décider de son avenir. Il faut sortir le débat des cénacles d'«initiés ».

La CGT met au cœur de ce débat une proposition novatrice qui permettra de développer un mode ferroviaire propre, économique, fiable, sûr, capable de répondre aux besoins croissants de transports des biens et des personnes, à une ré industrialisation indispensable et un réaménagement équilibré et harmonieux des territoires.