

<https://www.economiedistributive.fr/La-greve-des-cheminots-pour>



La grève des cheminots pour défendre le rail

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 2010 à nos jours - Année 2018 - N° 1202 - novembre 2018 -

Date de mise en ligne : samedi 2 mars 2019

Date de parution : novembre 2018

Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés

Un autre sujet a déjà fait débat, celui de la grève des cheminots.

Il faut remonter à notre numéro de juin dans lequel "Dédé" expliquait son parti pris pour les grévistes. Un lecteur de Châlons en Champagne lui répliqua en dénonçant le mauvais fonctionnement de la SNCF et le fait que la grève empêche toute réflexion sur des modes alternatifs d'action, alors que la survie de cette entreprise est en jeu. Alors G.E., de Rueil, prit la défense de la CGT des cheminots en signalant le remarquable dossier qu'elle a établi et qui fait à fond le tour du sujet.

Notre lecteur de Châlons en Champagne, C.R., n'est pas convaincu et tient à revenir sur la question :

Je désirerais apporter une précision.

Personnellement, en tant qu'ancien employé de l'Education Nationale (Pro-fesseur à l'IUFM de Reims), je ne peux qu'être pour la défense des services publics, quels qu'ils soient (ils sont et vont être fortement malmenés par le gouvernement actuel)...

J'ai pleinement conscience que lutter pour le développement du train en France ne devrait souffrir d'aucune contestation, ce qui n'est pas le cas de nos instances dirigeantes pour qui ce mode de transport, face à la route, est archaïque...

Ce rappel étant effectué, je persiste à penser que la « destruction » du rail en France a différentes origines majeures. Quitte à me répéter :

1) Des origines extérieures, c'est l'évidence : le néolibéralisme a pour objectif de réduire à néant le bien commun pour ne favoriser que l'entreprise privée... Donc, la SNCF doit disparaître et d'abord son statut de service public, ceci pour passer à la concurrence, avec toutes les conséquences que nous connaissons (dans les années 70, l'Angleterre et sa privatisation forcée en est un triste exemple).

Remarquons que la privatisation de l'entreprise historique est déjà en marche, par l'intermédiaire de ses filiales (Geodis, Keolis, Ouibus, le covoiturage, Ouicar, VFLI, etc..) qui parfois n'ont rien à voir avec le ferroviaire (voir le dossier signalé par le lecteur), à tel point que l'on peut se demander si faire rouler des trains n'est plus, pour la SNCF, qu'une activité annexe !...

Il est non moins évident que cette « descente aux enfers » impacte tous les services (par exemple, l'hôpital en France se dégrade à grande vitesse) et tous les pays (les pays anglo-saxons faisant figure de pionniers en la matière)...

2) Mais également des origines internes et spécifiquement françaises car, concernant le rail, la « descente » ne se fait pas à la même vitesse dans tous les pays, dans le monde (en Suisse) et en Europe (en Allemagne).

Or, nombreux sont ceux qui osent affirmer que le fonctionnement de la SNCF pourrait être grandement amélioré

(UFC que Choisir, la FNAUT, des associations locales, les chargeurs, les usagers, etc.)

Je ne fais que les mettre en évidence, tout en sachant que dans le cadre des luttes sociales, cette critique soit mal ressentie (pour être tout à fait objectif, il faut préciser que la CGT fait des propositions remarquables, j'ai pu le constater, le 6 septembre 2018 pendant la foire exposition de Châlons en Champagne, lors d'une conférence-débat, mais également par l'intermédiaire du dossier que le lecteur indique)...

À lire la réponse du lecteur, il semble que seules des luttes sociales puissantes seraient susceptibles de freiner, voire de contrer, la dérégulation voulue par les marchés...

Force est de constater que la victoire totale du néolibéralisme, dans le monde et dans notre pays (certes plus lentement, mais d'une manière particulièrement hypocrite), sem-ble être pour demain et, de plus avec le consentement, en ce qui concerne le train, de la population...

En conséquence, je suis en droit de me poser quelques questions :

" La « gauche » et son système de pensée a-t-elle pu endiguer la déferlante ? (la réponse est négative et je pense même qu'elle la favorisée).

" Les formes de lutte mises en oeuvre, à la SNCF (l'arrêt des trains) mais également ailleurs, par certaines organisations syndicales sont-elles les plus efficaces ? (Rien n'est moins certain : EDF a bien été privatisée, les autoroutes l'ont été, les aéroports de Paris vont l'être, l'hôpital suivra, etc...).

" 40% du réchauffement climatique sont occasionnés par les transports, les catastrophes qui lui sont dues s'intensifient... Comment obliger nos hommes politiques (qui sont au service du marché, des entreprises automobiles et des banques) à faire en sorte que la route ne doit plus être une priorité ? (l'arrivée de la voiture électrique et autonome ne fait qu'augmenter le déni)... Le temps nous est compté !!

" Donc, comment mener une réflexion afin de construire des modes d'action innovantes, la GR y participant d'une manière fondamentale (à noter que certains syndicats, sans pouvoir aller jusqu'au bout de la réflexion, se posent la même question !).

C'est ce que j'ai voulu exprimer...

C.R.

Châlons en Champagne