

La droite doit soutenir les syndicats qui s'opposent à la réforme de la SNCF

Article rédigé par *Roland Hureaux*, le 05 mars 2018

Source [Boulevard Voltaire] Les syndicats, qui ne devraient pas tarder à se soulever contre cette réforme parfaitement inutile, accompliront une œuvre de salut national. Il méritent notre appui.

Le vieux réflexe antisyndical, anti-CGT d'une partie de la droite ne devrait pas conduire celle-ci à soutenir la réforme de la SNCF, telle que Macron veut l'imposer au pas de charge, par ordonnances. On dira : mais il s'attaque courageusement aux problèmes. Non, car il n'y a pas de problème.

La compagnie ferroviaire a affiché de « bons résultats » pour 2017, avec un bénéfice net multiplié par 2,3, atteignant 1,33 milliard d'euros. Elle démontre, également, une forte hausse de la fréquentation. Malgré les frustrations de certains voyageurs, malgré quelques grèves – moins nombreuses que jadis -, les trains français arrivent, dans leur immense majorité, à l'heure, bien plus que dans la plupart des autres pays.

Si des retards irritants surviennent parfois, la SNCF n'est pas toujours en cause : quand un désespéré se jette sous un train, ce dernier était arrêté autrefois une demi-heure ; aujourd'hui, il arrive que le procureur l'arrête une demi-journée, considérant que la recherche de la vérité (même quasi certaine) passe avant le confort des voyageurs. Le principe de précaution impose des révisions répétées, même là où le risque est proche de zéro.

Il y a quelques années, un train avait été arrêté presque 24 heures à Mulhouse. En cause : une réglementation imposant des temps de repos de plus en plus rigides aux conducteurs, et aussi un début de « libéralisation » qui interdisait de faire appel aux mécaniciens du fret.

Une réforme qui ne sert à rien est une réforme idéologique. C'est une constante de la démarche idéologique qui, ne résolvant pas des problèmes qui n'existent pas, en pose qui ne se posaient pas, comme c'était le cas dans l'ancienne Union soviétique, avec la réserve que c'est un libéralisme dogmatique qui est aujourd'hui à l'œuvre.

Il y a fort à parier que la réforme projetée mettra un grand désordre dans une entreprise qui allait bien. Le rapport Spinetta ne propose rien d'autre que d'aggraver les tendances critiquables des trente dernières années : priorité aux TGV et aux métropoles, abandon – quoi que prétende Philippe – de la « France périphérique », désintérêt pour le fret, balkanisation (à fonctions différentes, entités différentes) selon un dogme européen manifestement inadapté à la spécificité du rail. Là comme ailleurs, la banalisation du statut de cheminots diluera cet esprit de corps qui faisait malgré tout la force du service public.

Au bout, que fera-t-on de la SNCF ? Sera-t-elle vendue à la découpe comme l'a été Alstom ou comme l'est, actuellement, notre industrie d'armement ? À qui ? À la Bundesbahn, qui achèterait une partie du réseau, comme une société d'armement d'outre-Rhin pris le contrôle de notre fabrication de chars ?

Pour les idéologues de Bruxelles et de Paris qui imposent, à partir de principes abstraits, des réformes à ce qui n'a pas besoin d'être réformé, dans le sigle SNCF, le mot honni n'est pas « chemin de fer », c'est « national ». Tout ce qui fait la spécificité de la France, à commencer par ses grands services publics, doit être arasé, banalisé, voire européenisé et, le cas échéant, cédé à l'étranger.

Combien de temps faudra-t-il à la droite pour comprendre ce que les trotskistes qui jouent aujourd'hui le jeu du mondialisme ont compris depuis longtemps : qu'un certain libéralisme – Marx l'a, d'ailleurs, dit – est intrinsèquement destructeur ? C'est même pour cela qu'ils le soutiennent. Et c'est pour la même raison que nous ne devons pas le soutenir...

Les syndicats, qui ne devraient pas tarder à se soulever contre cette réforme parfaitement inutile, accompliront une œuvre de salut national. Il méritent notre appui.