



LA PRIVATISATION GALOPANTE DE LA SNCF !

Alors que, dans la partie gauche de l'hémicycle du Sénat, des voix continuent de s'élever quant au projet du gouvernement de modification du statut juridique du Groupe Public Ferroviaire SNCF, force est de constater que le pouvoir exécutif ne veut pas en démordre à cette heure : la SNCF doit devenir une Société Anonyme à capitaux publics.

C'est promis, le caractère public sera inaliénable et la SNCF restera 100 % publique, dixit Madame la Ministre des Transports lors d'une intervention publique au Sénat.

Ce scénario n'est évidemment pas sans rappeler ce qui s'est déjà passé à EDF, GDF, France Télécom... quand déjà, la main sur le cœur, les gouvernements précédents déclamaient les mêmes promesses. L'Histoire nous enseigne aujourd'hui ce qui en est advenu : toutes ces entreprises sont privées, avec leurs lots de dégradation de service et d'augmentation des tarifs.

D'ailleurs, n'avait-on pas promis aux cheminots que le Groupe Public Ferroviaire créé lors de la réforme de 2014 serait indissociable et solidaire... ? La réforme en cours va y mettre fin !

En effet, si c'est par un simple amendement que le gouvernement peut changer le statut de la SNCF, il paraît dès lors évident que demain, un simple amendement suffira à en faire une Société Anonyme de droit privé.

Une question s'impose : pourquoi modifier le statut de l'entreprise publique en Société Anonyme à capitaux publics si cela ne change rien ?

En fait, le processus de privatisation est déjà à l'œuvre, le Premier ministre ayant annoncé vouloir filialiser une partie de l'entreprise, FRET SNCF et Gares & Connexions, pour en faire des entreprises privées.

Aujourd'hui, le groupe SNCF est composé de 271 000 salariés répartis sur les 5 continents, dont « seulement » 146 000 cheminots.

Après avoir fait monter en compétence des filiales du groupe SNCF, à l'origine complémentaires au service de transport ferroviaire, l'entreprise les place en concurrence directe avec l'opérateur historique sur tous les segments de marché de transport (bus, covoiturage, autopartage, etc.).

Les orientations de croissance externe se sont matérialisées par la démultiplication de filiales routières et ferroviaires en France et à l'étranger, avec notamment Keolis et Geodis, avec comme objectif de faire de la SNCF un leader mondial des mobilités (une centaine de filiales en 2007, aujourd'hui près de 1000 filiales).



Mais cette croissance a un coût : l'écrémage des effectifs par les externalisations et le recours massif à la sous-traitance, la captation des marges financières dégagées par les cheminots dans les activités ferroviaires en France.

Si la communication interne du groupe SNCF repose sur la chance d'appartenir à un grand groupe, cela masque mal la réalité d'une entreprise jadis au service de l'intérêt général, devenue une entreprise au service du capital, qui recherche avant tout à maximiser les profits.

Comment imaginer dès lors que le service public ferroviaire français peut encore être pleinement au service des usagers pour répondre à leurs besoins, s'il est demain régi par la concurrence, comme le souhaite le gouvernement, avec une entreprise historique, la SNCF, qui pourrait rapidement devenir une entreprise de droit privé dont l'objectif sera évidemment de faire des profits ?

Doit-on croire sur parole le gouvernement qui prétend que cela permettra d'assurer un meilleur service avec des meilleurs tarifs, alors qu'il sait lui-même que la dégradation de la qualité du service public est liée à la dégradation du réseau ferroviaire et au manque d'investissements ?

Alors que les Anglais et les Suédois n'y croient plus et demandent à une large majorité le retour à une entreprise publique, le gouvernement français veut vous convaincre qu'ici, les mêmes ordonnances n'auront pas les mêmes effets... Chacun connaît bien les vertus de la médecine des saignées !

Les cheminots, eux, n'y croient pas : c'est pour cela que 94,97 % de ceux qui ont participé à la VOT'ACTION, organisée par les organisations syndicales au sein de la SNCF, ont condamné la réforme du gouvernement.

Depuis maintenant plus de deux mois, ils poursuivent la lutte, car ils le savent, l'avenir du service public ferroviaire SNCF, de la SNCF, et par là même de leurs emplois et de leurs conditions sociales, est bel et bien en jeu.

La CGT l'affirme avec les cheminots, d'autres choix sont possibles. Elle a remis un rapport au Premier ministre avec ses propositions pour développer le service public ferroviaire SNCF.

Le gouvernement doit répondre aux revendications des cheminots, aux préoccupations des élus, des usagers quant au devenir de leurs trains, de leurs gares, de leurs lignes ferroviaires.

Les messages de soutien et de solidarité exprimés significativement sur le territoire ainsi que ceux que nous recevons du monde entier depuis le début du conflit démontrent que la lutte des cheminots résonne bien au-delà des enceintes ferroviaires et nous conforte dans notre conviction : **Ensemble, nous pouvons le FER !**

Vous pouvez consulter le projet CGT ici : <https://www.cheminotcgt.fr/>

