

spécial SNCF

nos perspectives et nos atouts face aux projets de nouvelle SNCF

Le gouvernement a annoncé la création janvier 97 d'une société qui sera propriétaire des infrastructures du chemin de fer, et en même temps d'une partie de la dette : 125 milliards sur 200. Il en resterait 80 à la charge de la SNCF.

Est-ce une bonne ou une mauvaise chose pour nous ? Est-ce que ça veut dire qu'on va arrêter de nous demander de faire des efforts pour apurer la dette ?

La dette, c'est le moyen qu'ont trouvé les patrons pour nous obliger à accepter une aggravation de nos conditions dans une entreprise où ils n'ont pas mis en place la hache du licenciement. Mais la dette, les travailleurs du chemin de fer n'y sont pour rien. Nous ne sommes pas plus paresseux que nos camarades de France Telecom, qui fait de gros bénéfices. Et ce n'est pas nous qui venons de décider d'aggraver cette dette en lançant le TGV Est pour un nouveau paquet de milliards.

Le N de SNCF veut dire "*nationale*", mais la majorité du fret circule dans des wagons de sociétés privées, à qui la SNCF reverse des milliards en redevances secrètes. Aux gros chargeurs, elle fait des ristournes qui coûtent aussi des milliards. Bouygues, Alstom, réclament sans cesse de nouvelles commandes à prix d'or, et SNCF et gouvernement obéissent. Alstom aurait amassé un magot de 90 milliards grâce aux TGV. Un troisième larron empoche gros sans même rien faire : ce sont les banques à qui la SNCF fait appel pour emprunter. La dette leur rapporte 17 milliards d'intérêts par an.

C'est à tous ces capitalistes que la dette profite. Et qu'on ne nous dise pas qu'ils créent de l'emploi : malgré les bénéfices, Alstom et les autres licencient toujours.

Dans le projet annoncé, il est prévu que la SNCF paiera des "*droits de péage*" à la nouvelle société. Il n'est pas difficile de prévoir qu'on nous demandera d'accepter les baisses d'effectifs, etc, cette fois pour payer... les péages.

Il n'y a rien de bon à attendre des gouvernants. Mais il ne faut pas pour autant les craindre abusivement, car ils aimeraient bien nous voir apeurés. C'est aussi pour cela qu'ils ne disent

jamais que la moitié de leurs projets.

Ces gens-là, nous pouvons nous en faire respecter et nous en faire craindre : par la force, par la grève. Ils avancent à pas feutrés avec nous, parce qu'ils ont aussi des souvenirs cuisants : décembre 1986, décembre 1995. Cette grève a été efficace parce que nous avons montré que nous étions pour l'étendre, en faire la grève de tous.

Rester seuls nous coûte cher. Les effectifs ont baissé de 73 000 en 10 ans: nous n'avons pas, seuls, les moyens d'empêcher cela. Dans combien de familles, nous retrouvons-nous plus nombreux à vivre sur une paye ? A côté des emplois à statut, le nombre des emplois précaires augmente. Et la direction s'en sert comme chantage. Elle nous met en concurrence entre nous, en disant que tel établissement pourrait fermer, que telle activité pourrait passer au privé. En acceptant, on accepte que nos conditions se rapprochent de celles du privé quand même. Et en luttant seuls, on ne va nulle part.

Alors, prenons garde à ne pas nous remettre sur les rails de l'isolement. Ce n'est pas le mot "*Tous ensemble*" qui a été efficace en Décembre 95, c'est qu'il commençait à être une réalité. Si nous y tenons, nous pouvons obliger tout le monde à s'en souvenir. Y compris des directions syndicales qui, honteusement, ont planifié il y a dix jours notre séparation dans la lutte.

Oui, il y a mieux que la lutte des seuls cheminots! Nous pouvons, avec notre force, les menacer d'une grève qui, partant de ce que nous avons fait en Décembre 95, s'étende et aille jusqu'à toucher nos camarades de l'industrie, de l'industrie ferroviaire, du bâtiment, des banques et de tout le privé. La grève les obligerait à rendre un peu de ce qu'ils pillent sur le dos de tout le monde du travail, et ce ne serait que justice.