Les cheminots au chevet de la SNCF.

Internacional | 09-11-2006 | 10:00

La grève à la SNCF à l?appel des fédérations CGT, FO, SUD rail, CFECGC, FGAAC et CFTC n?avait pas commencé hier après-midi que déjà la direction s?employait à en minorer l?ampleur. « On a l?impression, d?après ce qui remonte des directions locales, que par rapport à d?autres mouvements en 2005, il y aura peut-être une mobilisation un peu plus faible », a ainsi déclaré à l?AFP François Nogué le directeur des ressources humaines de l?entreprise publique. Reste que les prévisions de trafic, avec en moyenne un TGV sur deux, un corail sur trois et un TER sur trois, auguraient pourtant de fortes perturbations. LA TACTIQUE DE LA DIRECTION Depuis plusieurs semaines, la SNCF s?emploie à jeter ainsi le doute sur le bien fondé de ce mouvement social. Sa présidente, Anne-Marie Idrac n?hésitant pas à suggérer qu?aucun motif réel ne le justifierait. Une attitude qui relève pour une part de la tactique. En tentant de jeter le discrédit sur la grève d?aujourd?hui, la direction de la SNCF espère faire passer au second plan la situation dans laquelle se trouve l?entreprise publique. Mais l?attitude de la présidente de la SNCF révèle aussi sa conception du dialogue social. Pour Anne-Marie Idrac, celui-ci ne saurait porter sur les orientations qui prévalent dans la gestion de la SNCF. Si négociations il y a, elles ne peuvent porter que sur l?accompagnement social de sa politique. Une conception inacceptable pour les fédérations syndicales qui contestent le bien fondé de la gestion actuelle de l?entreprise. Les suppressions d?emplois (14000 selon les syndicats depuis 2000), la rigueur salariale, même si elle est moins aiguë à la SNCF en raison de la mobilisation des agents, et la dégradation des conditions de travail sont, selon les fédérations de cheminots, le fruit d?une gestion tournée vers la recherche toujours accrue de productivité. Confrontée au désengagement de l?État et à l?endettement gigantesque du système ferroviaire (près de 20 milliards d?euros), la SNCF ne vise plus seulement l?équilibre budgétaire. Pour assurer des investissements, en particulier dans les infrastructures qui relèvent normalement de l?État, l?entreprise s?emploie coûte que coûte à dégager des bénéfices pour développer sa capacité d?autofinancement. « UNE PRIVATISATION RAMPANTE » Les conséquences sociales ne sont pas les seuls griefs que font les syndicats de cheminots à la politique poursuivie par la direction de la SNCF. La recherche de rentabilité et les restructurations qu?elles soustendent sont identifiées comme autant d?attaques contre le service public. Les filialisations, l?organisation par branches d?activités et leur autonomisation grandissante sont vécues comme « une privatisation rampante », déjà dénoncée lors de la dernière grève reconductible du 21 novembre 2005. Outre le repli sur les seules activités rentables financièrement qu?elles génèrent, ces restructurations mettent en péril le principe de péréquation tarifaire et celui de mutualisation des moyens. À terme, les syndicats craignent que le caractère d?entreprise intégrée de la SNCF

soit remis en cause. Cette crainte est d?autant plus justifiée que la politique ferroviaire européenne, fondée uniquement sur la libéralisation, pousse les feux de la course à la rentabilité dans laquelle la direction de la SNCF veut s?engager. En France, le plan fret et les contreparties accordées à Bruxelles par l?entreprise publique (voir article cidessous) en témoignent. Derrière le bras de fer qui se joue aujourd?hui entre la présidente de la SNCF et les organisations syndicales, c?est l?avenir du service public ferroviaire qui est en jeu. Un constat qui fait dire au secrétaire général de la CGT cheminots, Didier Le Reste, que « si la mobilisation des cheminots est nécessaire, la défense du droit au transport est l?affaire de tous » et qu?elle implique de « faire converger les actions des usagers, des élus et des forces politiques ». Pierre-Henri Lab

Fuente: Loste
Autor: Loste