

<https://www.pouruneconstituante.fr/spip.php?article1018>



Si on parlait des lignes SNCF ? Vous avez dit secondaires ?

- La démocratie : un enjeu - La démocratie face aux défis - Débats - Tribunes -



Date de mise en ligne : mercredi 6 mai 2015

Copyright © ASSOCIATION POUR UNE CONSTITUANTE - Tous droits

réservés

Ci-dessous une tribune de Jacques Maillard sur l'obsession unique de rentabilité de la SNCF.

Pourquoi Monsieur Jean-Marc Janaillac ne devrait surtout pas se sacrifier...

par Jacques Maillard, Paris, le 25 avril 2015

Dans un entretien publié dans le Monde du 1er avril 2015 (Ca ne s'invente pas), le PDG de Transdev, Monsieur Jean-Marc Janaillac, déclare qu'il se sacrifie en ayant refusé des salaires 3 fois plus élevés que le sien à l'étranger... Vraiment il aurait du accepter, car nous ne pouvons qu'être plus que sceptique sur l'intérêt général de sa fonction et de sa politique de PDG de Transdev, entreprise en partie publique par son capital. Il glorifie la concurrence tout azimut, contre la société nationale SNCF. Il réclame à la fois des trains privés et le remplacement de lignes ferroviaires par les liaisons « low cost » par autocars. Il se vante que, la loi Macron une fois adoptée, (vu la nature du parlement cela ne fait en effet guère de doute, le cheval de Caligula y aurait très bien figuré), il mettra 40 villes françaises en relation par autocar, autocars qu'il aurait déjà commandés (où d'ailleurs ?).

Son collègue Pepy, PDG de la SNCF, est d'ailleurs sur la même longueur d'onde : son rêve est de supprimer toutes ces « petites liaisons » transversales (ex : Bordeaux Nantes, ...). En effet chaque saison est accompagnée de la fermeture de lignes « non rentables », que l'on fait d'ailleurs préalablement disparaître des cartes dans les trains, des programmes d'ordinateurs, des correspondances avec les « lignes principales » : essayez Caen Nantes, par exemple... Il proclame sa volonté de transformer la SNCF en « multinationale faisant 30 % de son chiffre d'affaire à l'étranger ». Il veut fermer les bars/restaurant dans les TGV, ces derniers devant être réservés aux cadres et aux plus aisés, payant un repas à la place comme en première dans les avions. Dans les brochures de la SNCF, bus et covoiturages anti-trains exhibent leurs publicité...

Soulignons que la fermeture de ces lignes « secondaires » permet, dans certains cas, de réserver les lignes aux transports ferroviaires privés de marchandises, qui, par miracle, redeviennent rentables une fois bradés aux « grands opérateurs » (ex : Bolloré). De plus le report de recettes par les péages sur les autoroutes des covoitures et autocars au détriment des trains de voyageurs permettra de « renflouer » les compagnies d'autoroutes...

Il s'avère que les usines d'Alstom, celles qui n'ont pas encore été bradées aux intérêts étrangers, à savoir celles de construction de TGV, trains et Tramways, voient simultanément leur carnet de commande se réduire, et leurs savoir-faire transférés à l'étranger, sous prétexte de « compétitivité » : depuis quelques jours les ateliers d'Alstom à La Rochelle sont en grève (Sud Ouest du 24 avril 2015) car, notamment, « il y en a marre de former ici les personnels qui vont construire les tramways et TGV à l'étranger », selon un syndicaliste...La charge de travail diminue, comme les salaires, les sous-traitants et intérimaires pointent au pôle-emploi.

Parallèlement la Chine a regroupé ses usines de fabrication de matériel ferroviaires en une seule entité publique de capitalisation 50 milliards de dollars, pour proposer à tous les pays du monde de couvrir leurs territoires de trains, rapides ou classiques (agence Xin Hua), comme ils sont en train de le faire chez eux (toutes les capitales régionales devront être à moins de 8 heures en train de Pékin, 130 000 km de lignes viennent d'être construites, dont 13000 de TGV).

Les « élites » anglo-saxonnes du monde occidental, et leurs marionnettes locales, veulent depuis plus de cinquante ans la fermeture des lignes de trains : un ami brésilien, chef d'entreprise, m'expliquait devant les gares et les voies désaffectées entre Rio et Bel Horizonte, que lors de la dictature (contrôlée par les USA), les responsables militaires expliquaient à « l'élite entrepreneuriale », dans des « écoles de guerres » du soir, la nécessité, l'intérêt, de fermer les lignes de trains, en premier lieu de voyageurs.

C'est ce système de transport hideux, dangereux, polluants, anti économique, anti civilisationnel, d'autobus et de camions qui détruit paysages, ressources, périphérie urbaine, santé des gens, démocratie (l'énergie utilisée vient pour une très grande partie des pires dictatures féodales) qui a triomphé au Brésil en particulier, et dans le monde occidental en général. C'est ce système que nos dirigeants, en particulier les « Youngs leaders » choisis et formés par ce pays qui, selon le Président Mitterand, « nous a déclaré une guerre totale », veulent nous imposer. Le choix de système est, pour notre pays, dénué de toute rationalité économique, de tout principe de solidarité territoriale et sociale, de respect de l'environnement. La mise en place de ce système au détriment de la SNCF, mise en place encadrée, soutenue, et imposée par l'Union Européenne grâce à la « concurrence non faussée », est un élément essentiel de la destruction de notre pays et de sa civilisation.

Ref

http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/04/01/transdev-va-desservir-une-quarantaine-de-villes-par-autocar_4607357_3234.html