

Mais pourquoi donc les trains ne sont-ils plus à l'heure, à présent ?

écrit par Daniel Pollett | 15 mars 2018



Nous observons actuellement l'offensive macronesque contre la SNCF, initiée par l'Union européenne qui décidément se mêle de tout.

Pour les plus anciens, souvenons-nous que jadis nous pouvions régler notre montre au passage d'un train en connaissant son horaire. Si c'était le train de 18h23 et que nous l'entendions partir, il était assurément et précisément 18h23. Incroyable, non, pour les jeunes générations ?

Pourtant, ce jadis n'est pas si lointain, mais il paraît aussi irréaliste aux jeunes de maintenant que la vie sans attentats ni plan Vigipirate. Bien sûr les montres modernes sont censées se passer de réglage, bien que ce ne soit pas toujours techniquement vrai et qu'il est surtout question de ne pas être à quelques minutes près puisque l'on relativise tout. L'heure du téléphone portable ou de l'ordinateur fait l'affaire, même si elle n'est pas exacte, ou pas moins que les autres de toute façon.

Il est tout de même significatif que les horaires des trains

d'autrefois étaient rigoureusement précis, alors que les moyens employés alors ne présentaient pas les performances et le confort qui font norme actuellement. Les locomotives à vapeur exposant leurs équipages à toutes sortes d'agressions que nul n'accepterait plus aujourd'hui étaient sans commune mesure avec les cabines climatisées et insonorisées de maintenant. Pourtant, malgré ces postes de travail confortables et des machines exposant à bien moins d'aléas, les trains sont devenus à horaires aléatoires, ce qui est paradoxal. Assurément, la conscience professionnelle des conducteurs de trains n'est pas en cause, et il existe de nombreux paramètres techniques de surveillance de leur travail pour en être certain.

Mais alors, c'est dû à quoi cette pagaille, ces retards, ces incertitudes d'un Rail français qui autrefois satisfaisait tout le monde et faisait école dans de nombreux pays ?

Cela a commencé il y a longtemps, lorsqu'il fut décidé par l'État -comprenons les politiciens mondialistes- de placer à la tête de la SNCF des individus non plus issus du Rail comme depuis toujours, des ingénieurs, des cadres, des techniciens qui savaient ce qu'étaient un train, une voie ferrée, une gare, un dépôt et un triage, par des énarques, des technocrates issus des grandes écoles mais qui n'avaient pas d'expérience professionnelle ni de titres autres que des diplômes récents et très théoriques, peut-être agrémentés de quelques relations privilégiées. La technocratie supervisée par la politique a ainsi pris la place de l'expérience et de la conscience professionnelles, en vue de remplacer un service public exemplaire par une entreprise gérée pour être rentable. Ceci est une contradiction avec ce qui a fondé la SNCF : le remplacement de compagnies privées par une Société Nationale administrée par l'État afin que celui-ci maîtrise l'aménagement du territoire pour le bien de tous, même si certains services ou lignes présentaient quelques déficits compensés par la masse de la rentabilité des investissements à

long terme. Dans le même temps la SNCF s'adressait naturellement à des entreprises françaises pour se fournir : infrastructures et matériels roulants étaient de marques françaises.

Un atout important était l'esprit de corps des cheminots : un savoir-être particulier, une manière de vivre au service du Rail, une haute considération de soi, de ses responsabilités et de son travail. Les avantages particuliers des cheminots sont issus de ce dévouement autant que des conditions particulières de leur travail. La SNCF a par ailleurs dû publier plusieurs démentis à propos de textes mensongers colportés par des irresponsables, faisant état d'avantages extravagants, irréalistes ou disparus dont bénéficieraient les cheminots. Chaque corporation a ses avantages parce que chaque corporation a ses inconvénients, ses contraintes, ses obligations. Depuis Sarkozy au moins, les gouvernements ont bien su dresser les gens les uns contre les autres à propos de ce sujet. Mais ce même Sarkozy qui avait annoncé s'attaquer aux régimes spéciaux de retraite s'est bien gardé de faire de même à propos des avantages surréalistes concédés aux frais du contribuable aux politiciens, les sénateurs en particulier. Cet esprit de corps si précieux pour la qualité du service public autant que pour l'épanouissement individuel est combattu depuis longtemps car il contrarie les visées mondialistes, tout comme le patriotisme -cet esprit de corps national.

Un autre atout important pour la qualité des services publics est l'ensemble des règles et normalisations que les chemins de fer avaient su développer afin d'être toujours plus interactifs, avec la création de l'UIC : Union Internationale des Chemins de fer, qui a su depuis presque cent ans (1922) unifier tout ce qui peut l'être afin d'harmoniser les matériels, facilitant les opérations et augmentant la sécurité. Évidemment, les technocrates de Bruxelles ont cru bon de se mêler de ces normes alors qu'il n'y connaissent

rien. On dirait qu'ils ont tout inventé, même les trains, alors que ceux-ci roulaient en harmonie bien avant eux et, faute grave sans doute, sans avoir besoin d'eux !

Ces technocrates ont littéralement saboté le service public, le service du Bien commun. Ils ont tout fait pour dissoudre l'esprit de corps des cheminots. Ils ont supprimé les trois grands Services de la SNCF -Matériel et Traction, Voies et Bâtiments, Exploitation- pour multiplier des sous-entités surtout théoriques ; ils ont un temps créé RFF (Réseau Ferré de France) ; ils ont exigé de séparer les activités non pas en services techniques, mais en services commerciaux : Voyageurs, Fret, Infrastructures ont ainsi leurs propres matériels roulants. Mais comme les réalités contrarient les théories vaseuses, ils doivent réaliser des opérations comptables pour se « louer » des locomotives ou des wagons entre services, devant pour cela payer des cheminots à faire un travail utile seulement à satisfaire les technocrates. Voici pourquoi, mais ne vous en vexez pas, vous pouvez utiliser un train de voyageurs tiré par une locomotive du service Fret, lequel nom est écrit dessus en gros caractères. Marchandises vous-mêmes, technocrates invertébrés !

À l'heure où il est décidé de vendre tout le patrimoine des Français, de sacrifier le Bien commun, en fait les richesses de la *Res Publica* au plus offrant, souvent étranger, voici que l'existence même de notre SNCF, longtemps appréciée et enviée, est remise en cause. Car ne nous y trompons pas, nous allons vers un dépeçage, une privatisation larvée de nos chemins de fer. Pourtant, il n'est que de voir le désordre et les déceptions apportées par ce qui reste de plusieurs de nos entreprises d'État passées au privé : une concurrence de façade où l'utilisateur est systématiquement lésé, exploité, grugé. Ah oui, ils ne disent pas « usager », mais « consommateur ». Ben oui, dans « consommation », il y a « con » et « sommation ». Il fallait y penser avant d'aller voter !

Dans un récent article paru sur Résistance républicaine, il a

été traité des graves inconvénients, parfois mortels, de la privatisation des chemins de fer telle qu'elle a été faite au Royaume-Uni :

<http://resistancerepublicaine.com/2018/02/27/sncf-30-ans-plus-tard-macron-va-t-il-repeter-les-memes-erreurs-que-les-britanniques/>

C'est un vrai retour en arrière, une catastrophe même. Cette privatisation a eu pour effet, par exemple, de séparer entre deux entreprises les rôles de gestion des signaux et des aiguillages, que cent-cinquante ans de chemins de fer avaient unifié dans le même service parce que directement complémentaires, aussi bien techniquement que pour la sécurité. Une décision proprement incroyable pour tout cheminot du Service Voies et Bâtiments. Et qui a fait des morts.

Avec le petit maCrON qui gouverne par ordonnances alors que Marine avait proposé des référendums d'initiatives populaires, ceux qui ont voté pour lui n'ont pas fini de prendre la mesure de leur erreur, et nous tous de subir les inepties d'une politique exactement contraire à l'intérêt de tous, à celui du Bien commun.

Bref, la mondialisation dissout le bien commun...