

Ivan Rioufol se trompe de combat : il devrait soutenir les grévistes de la SNCF !

écrit par Daniel Pollett | 17 avril 2018



IVAN RIOUFOL SE TROMPE DE COMBAT

Dans un article paru le 5 Avril dernier sur Riposte Laïque, Yvan Rioufol se trompe de combat : il confond préservation (de haute lutte) des acquis et conflit d'intérêts.

<https://ripostelaique.com/greves-les-francais-ne-peuvent-sidentifier-a-ceux-qui-applaudissent-limmigration-de-masse.html>

On peut en effet lire :

«- **Riposte Laïque** : Les grévistes prétendent défendre le service public, la qualité des transports pour tous les Français, et leur statut. Ils disent vouloir sauver les services publics à la Française. Ils prétendent lutter contre la privatisation de la SNCF, qui selon eux aura des conséquences catastrophiques pour les usagers. Vous ne trouvez pas cela légitime ?

-**Ivan Rioufol** : Désolé pour le truisme, mais un service public ne mérite ce nom que s'il rend un service public. Celui qu'offre la SNCF est devenu d'une efficacité médiocre. Les

cheminots, qui abusent de leur monopole, abîment encore davantage ce service public qu'ils ont privatisé à leur profit. Arrêtons de se payer de mots : les grévistes défendent d'abord leur pré-carré. Ils masquent un combat corporatiste en laissant croire qu'ils défendraient, dans la « culture » de la lutte sociale, une partie de l'identité française. C'est de la blague. D'autant que les transports ferroviaires, avant leur nationalisation en 1937, ont d'abord été confiés à des sociétés privées. Les racines du rail sont libérales. »

Quel manque de culture historique, sociale et ferroviaire ! Je ne peux qu'inviter Yvan Rioufol à lire mes différents articles à propos du Rail, tous parus sur *Résistance républicaine*, ainsi qu'un prochain que j'ai en projet :

<http://resistancerepublicaine.com/2018/03/15/mais-pourquoi-donc-les-trains-ne-sont-ils-plus-a-lheure-a-present/>

<http://resistancerepublicaine.com/2017/05/24/portiques-dans-les-gares-cest-plus-facile-de-confisquer-nos-lacrymos-que-les-kalash-dans-les-banlieues/>

<http://resistancerepublicaine.com/2016/10/22/levolution-de-la-sncf-en-50-ans-cest-levolution-de-lhumain-a-la-societe-deshumanisee-et-mondialisee/>

<http://resistancerepublicaine.com/2016/07/01/quand-le-rail-se-passait-de-lu-e-et-quand-il-continue-malgre-elle/>

<http://resistancerepublicaine.com/2015/10/20/ah-quil-etait-doux-le-temps-ou-le-chemin-de-fer-navait-dautre-regle-que-linteret-commun/>

<http://resistancerepublicaine.com/2015/08/24/comment-gilbert-collard-peut-il-defendre-des-roms-portant-plainte-contre-la-sncf/>

<http://resistancerepublicaine.com/2013/07/22/a-quand-une-attaque-de-train-avec-explosifs-et-armes-a-feu-la-bataille-du-rail->

ne-fait-que-commencer-par-daniel-pollett/

Quelle fausse argumentation que d'attaquer le combat des cheminots sur le thème d'une prétendue querelle d'intérêts égoïstes ! Quel apport à l'entreprise destinée à dresser les Français les uns contre les autres !

« Les grévistes prétendent défendre le service public, la qualité des transports pour tous les Français, et leur statut. Ils disent vouloir sauver les services publics à la Française. Ils prétendent lutter contre la privatisation de la SNCF, qui selon eux aura des conséquences catastrophiques pour les usagers. Vous ne trouvez pas cela légitime ? »

Oui, assurément, les grévistes défendent le service public, celui qui est désintégré depuis des années par les mondialistes, comme chacun peut l'observer. Oui ils défendent la qualité des transports pour tous les Français, plutôt que d'accepter les désastres prévisibles comme cela se voit au Royaume-Uni, par exemple, où la privatisation a amené son lot de catastrophes, de morts et de blessés dus à des intérêts privés antagonistes et contraires au Bien commun. Oui ils défendent leur statut et ils ont raison : ce statut fut notamment décidé dès 1920 afin de fidéliser les cheminots dans leur travail ; il participe à garantir l'intérêt à faire carrière au chemin de fer et donc à éviter la multiplication des formations et autres problèmes logistiques ou d'emploi du temps relatifs au renouvellement permanent et incertain du personnel ; si toutefois quelques-uns en profitent peut-être pour s'assurer une sinécure, cela n'est pas particulier au monde ferroviaire, et on ne citera pas d'exemples dans d'autres activités dont il y aurait trop à dire ! Il n'est que de connaître le temps de la formation d'un conducteur de trains, auquel s'ajoutera son temps d'adaptation en cabine, pour comprendre combien il est coûteux de le voir partir ailleurs pour gagner plus d'argent. Il en est de même pour bon nombre de métiers du Rail, comme aiguilleur, chef de gare, etc.

Oui les grévistes veulent sauver les services publics à la Française. Rappelons que la SNCF a fonctionné de façon exemplaire durant des décennies, à l'époque où l'on réglait sa montre au passage du train. Si, si, cela a existé. C'était aussi au temps où la SNCF était dirigée par des gens issus du Rail. Après quoi il a été décidé, non sans arrières-pensées, de placer à sa tête des énarques, des théoriciens, des gens étrangers au chemin de fer et n'y entrant que par opportunisme ou sur ordre, en fait de véritables politiciens techniques dont le rôle était de démanteler ce grand service public pour en faire une société de droit privé ouverte à des appétits minoritaires au détriment du Bien public. Cette idée du service public à la Française est de préserver la SNCF dans son état d'entreprise nationale, destinée à assurer un service public sans considération systématique de rentabilité, mais au contraire d'adaptation au tissu social nécessaire à la vie de la France profonde. Lorsqu'il fut décidé la nationalisation des chemins de fer en 1937, c'était parce que les compagnies privées étaient déficitaires et qu'il fallait préserver les transports ferroviaires nécessaires à la vie moderne du pays. C'est toujours vrai aujourd'hui. Bien sûr, ce n'est pas la nationalisation qui a remédié au déficit, et ce n'est donc pas la privatisation prévisible à long terme qui le fera.

Qu'il soit bien compris qu'un service public ne peut guère et n'a pas à être rentable. Il est un service pour le Bien commun. Tout comme l'armée. Précisons aussi un fait important, fort bien actualisé par les « autocars Macron » : lorsque l'on considère le prix de revient d'un service ferroviaire, on prend en compte son intégralité, infrastructures et entretien de celles-ci compris. Le coût en est considérable. Mais lorsque l'on considère le prix de revient du transport routier, celui-ci ne prend pas en compte le coût des infrastructures routières et entretien de celles-ci, puisqu'il est payé par le contribuable. Ainsi le prix théorique du kilomètre

routier est-il faussement inférieur à celui du Rail. Il est donc malhonnête de faire croire au contribuable qu'il paye des sommes disproportionnées pour subventionner le chemin de fer alors que la route serait moins chère. Sans même parler des aspects sécuritaires et écologiques s'y rapportant et s'y ajoutant, et pour rester dans le domaine des infrastructures et de leur prix, il n'est que de voir la saturation, l'insuffisance et l'inadaptation des gares routières à l'afflux des « autocars Macron » déversés dans tout le pays sans aucune préparation de terrain mais à grand renfort médiatique à but électoral.

Le combat des cheminots pour défendre la qualité de leur statut et la notion de service public est donc légitime : ils défendent un corporatisme intelligent, un esprit de corps professionnel de haute valeur que d'autres seraient bien inspirés de copier. Si les cheminots ont des avantages particuliers, des « droits » comme l'on aime à dire aujourd'hui, c'est parce qu'ils assument leurs devoirs, et les uns ne vont pas sans les autres. Supprimons les avantages à être cheminot et l'on verra encore davantage les trains manquant par défaut de conducteurs, le désordre s'étendre par manque de motivation et renouvellement permanent de personnel. Qui sera candidat pour travailler par décades avec des horaires décalés, manger et dormir en dehors de chez soi, travailler avec une vigilance de tous les instants, assumer la responsabilité d'un convoi et de ses passagers, ou fret, pour ne pas avoir plus de garantie d'emploi et autres avantages particuliers au monde ferroviaire que s'il naviguait sur Internet depuis un bureau situé à côté de chez lui ? Et que cela dure toute la vie professionnelle ? Au moment où le droit régenté tout et où le devoir est ringardisé, qui sera candidat ? D'autant plus qu'une chose est sûre, c'est que les cheminots ne bénéficient pas des avantages pharaoniques détaillés dans un document que des attardés persistent

aujourd'hui encore à faire circuler sur Internet ; ce document prétend entre autres que les cheminots percevraient une « prime de charbon » disparue en 1976 avec la dernière locomotive à vapeur. Qui reprend à son compte pareille ânerie se décrédibilise, et qui y croit pour entrer au chemin de fer sera promptement déçu. La SNCF a publié à ce sujet plusieurs démentis depuis bien des années, mais calomniez, calomniez, il en restera toujours quelque chose !

« Désolé pour le truisme, mais un service public ne mérite ce nom que s'il rend un service public. Celui qu'offre la SNCF est devenu d'une efficacité médiocre. »

Oui, la SNCF rend un service public perfectible à un point que l'on n'aurait pas imaginé il y a cinquante ans. Bien sûr... la qualité a décliné depuis les changements cités plus haut. **Les modifications d'organisation imposées par l'Union européenne n'ont rien arrangé, bien au contraire, j'en ai parlé dans d'autres articles.** Les services, les relations entre eux ont été modifiés pour le pire. Tout comme ailleurs, la considération pour la conscience professionnelle y a été prétendument remplacée par « l'assurance-qualité » ce qui est absurde, cette dernière ne pouvant être que le produit de la première. Supprimer celle-ci est comme vouloir cueillir des tomates sans en avoir semé les graines au préalable. **La pleine efficacité du service public de la SNCF sera retrouvée lorsque sa direction et son état d'esprit seront justement ramenés aux valeurs qui étaient les leurs avant que la mondialisation se mêle des affaires du chemin de fer.**

« Les cheminots, qui abusent de leur monopole, abîment encore davantage ce service public qu'ils ont privatisé à leur profit. Arrêtons de se payer de mots : les grévistes défendent d'abord leur pré-carré. »

Ne confondons pas « les cheminots » avec « les syndicats ». Nous savons bien que les syndicats ont appelé à voter Macron contre Marine par idéologie politique, en prévoyant de contrer

le Président avec des pétitions, manifestations et grèves semblant justifier leur existence malgré leur petits effectifs aidés par de grosses subventions. **Les cheminots n'ont pas privatisé ni abîmé la SNCF, ils l'ont édifiée, par leur travail, en grand service public. C'est la mondialisation qui veut la privatiser.** Le profit qu'ils en ont est celui que chacun attend par la gratification de son dévouement et de son efficacité. Les grévistes défendent leur pré-carré, assurément, c'est juste et justifié. Si tous les Français les imitaient, ils n'en seraient pas à allumer des bougies en attendant d'être égorgés, ce qui est un autre sujet ; mais tout comme tous les Français devraient imiter les cheminots pour défendre leurs acquis et le Bien commun, ils devraient aussi s'inspirer de Charles Martel.

« Ils masquent un combat corporatiste en laissant croire qu'ils défendraient, dans la « culture » de la lutte sociale, une partie de l'identité française. C'est de la blague. D'autant que les transports ferroviaires, avant leur nationalisation en 1937, ont d'abord été confiés à des sociétés privées. Les racines du rail sont libérales. »

Le combat des cheminots est certes corporatiste. Mais comme écrit plus haut, c'est un corporatisme intelligent qui devrait servir d'exemple à tous. Chaque corporation aurait ainsi des références à la fois techniques, sociales et humaines pour le plus grand profit du Bien commun. Nous en sommes loin et ce n'est pas en abattant l'un des derniers chantiers de la valeur professionnelle que la République s'en trouvera grandie et enrichie, bien au contraire. Et c'est bien une partie de l'identité française, élevée au statut de *Res Publica* qui est ainsi défendue contre la mondialisation apatride. Si toutefois la « culture » de la lutte sociale est un vaste sujet historique, elle n'est pas le monopole des syndicats. Ne confondons pas les deux. Et ce n'est pas une blague. Ce n'est pas en ajoutant toujours plus de mondialisation que l'on remédiera aux dégâts occasionnés par ce qui a déjà été fait

dans ce sens.

Conclure en prétendant que les racines du Rail sont libérales, alors là c'est un comble ! Nous avons vu à quoi cela a mené : la nationalisation obligatoire pour éviter la faillite et donc l'immobilisation du réseau ferroviaire nécessaire au pays, rien que cela ! Le transport ferroviaire n'avait pas été « confié » aux entreprises privées, mais concédé tant que, selon le bon principe « *Le privé autant que possible et l'État autant que nécessaire* » le pays n'a pas été conduit au passage de l'un à l'autre. Revenir à la privatisation qui, malgré ce qu'en prétend le Premier ministre, est dans les projets gouvernementaux, serait revenir au problème antérieur à la création de la SNCF. Il serait donc bon de retrouver la « SNCF d'avant », celle qui était dirigée par des gens compétents, apolitiques et responsables, pour la satisfaction des *usagers* et non pas des clients-consommateurs.

Écrire que les racines du Rail sont libérales, c'est tout à fait rétrograde. Les racines de la France sont bien nées dans la féodalité... mais nul Patriote n'a envie d'y revenir, malgré les pervers utopistes de l'Union européenne et de la mondialisation qui voudraient coloniser la terre entière au profit de quelques uns.

Ajoutons à tout cela quelques questions. Nous savons tous combien les cheminots ont participé à la Résistance durant l'Occupation. Cela était lié à leur patriotisme individuel, assurément, mais aussi à leur esprit de corps accentué par la création récente de la SNCF (1937 avec effet au 1^{er} Janvier 1938). Si celle-ci n'avait pas remplacé les anciennes compagnies privées, la Résistance ferroviaire aurait-elle été aussi importante ? Non perturbée par des considérations partiales ? Le Plan Vert aurait-il pu être élaboré et appliqué de façon aussi efficace ? Et à qui aurait-on demandé des indemnités pour le transport des déportés Juifs lors du procès où l'on a une fois de plus enrichi le casier judiciaire de

notre entreprise nationale ? On n'ose imaginer à quels calculs répugnants, à quelles querelles indécentes on aurait dû se livrer pour évaluer la répartition des responsabilités par compagnies... Là aussi, la nationalisation des chemins de fer a non seulement prouvé sa nécessité économique et sociale, mais aussi sa valeur de patriotisme exemplaire, de droit par la volonté gouvernementale et de fait par l'action des cheminots.

Précisons aussi qu'il vous est singulier de contester la défense des acquis de telle ou telle corporation, monsieur Rioufol, quand on connaît les avantages considérables accordés aux journalistes, dont vous êtes ! Avantages accordés par les gouvernements de tous bords, afin qu'ils ne divulguent pas trop ce qu'ils savent à propos des politiciens -quand il leur arrive de faire du véritable journalisme d'investigation plutôt que de répéter les communiqués de l'Agence France-Presse- dans une sorte de « donnant-donnant » où la liberté de la presse passe aux oubliettes !

Alors, monsieur Rioufol, vous qui êtes si apprécié et lu parmi les Patriotes, ne vous trompez pas de combat : de même que nous ne voulons pas de cette Europe des Régions détruisant les Nations prévue par les mondialistes, nous ne voulons pas revenir aux compagnies privées de chemins de fer. Nous ne voulons pas revenir au temps de la féodalité !