

Le statut des cheminots a été obtenu à la fin de l'année 1920, caractérisée par les plus grandes grèves menées par les cheminots, à l'initiative des cheminots de Villeneuve-Saint-Georges, qu'on peut considérer comme les premiers de la profession à avoir utilisé « les grèves sauvages ». Pour l'époque, le statut représente, un acquis non négligeable pour les travailleurs : la garantie de l'emploi, la retraite, un début de médecine du travail, quelques avantages matériels. Le statut vise aussi à apaiser la combativité de l'année 20 et les traces profondes qu'ont laissées, une répression implacable : 20.000 révocations après la grève de mai 1920. Apaisement aussi nécessaire aux compagnies pour la remise en œuvre des activités d'après-guerre.

Tant au moment de la nationalisation, présentée par le P.C.F. comme une conquête des travailleurs, alors qu'il s'agissait d'une remise en ordre des orientations des investissements capitalistes, qu'aujourd'hui, où la rentabilisation capitaliste de la S.N.C.F. vise à adapter l'entreprise aux nouveaux besoins causés par la concurrence internationale, la S.N.C.F. n'a jamais été autre chose qu'un régulateur de l'économie ou qu'un moyen de la concurrence : elle a toujours été liée aux trusts par le moyen du pouvoir d'Etat bourgeois. A aucun moment la défense de la nationalisation n'a pu apparaître comme la défense d'un acquis ouvrier. Il n'y a rien de commun entre cette nationalisation-là et la nationalisation des moyens de production et d'échange dans le processus révolutionnaire ! Pour apprécier la nationalisation, on ne sort pas de la réponse à la question : qui détient le pouvoir ?

II. — LA S.N.C.F. AUJOURD'HUI :

a) **L'image de marque** : les records, le service auto-couche, les hôtesses de charme, le turbo-train, les voitures inox climatisées, les affiches de Salvador Dali... c'est l'image publicitaire de la S.N.C.F. La France est le pays des trains qui partent et arrivent à l'heure.

L'image de marque la plus intéressante est celle que la Direction de la S.N.C.F. donne à « ses » travailleurs, dans un journal hebdo, que chaque cheminot reçoit : « la Vie du Rail ».

C'est certainement un des plus beaux fleurons de la presse patronale d'entreprises. Selon la « Vie du rail » la S.N.C.F. est une grande entreprise à la pointe des techniques, qui a besoin de réussir son adaptation à notre monde moderne :

M. Guibert, patron, déplore « certaines oppositions » entre la direction et le personnel, et avec ingénuité, il explique que ces oppositions viennent d'une insuffisance d'information du personnel et que, lorsque survient un de ces « arrêts-surprises » si préjudiciables au bon renom de l'entreprise, c'est une insuffisance de concertation qui est en cause ! C'est le style paternaliste le plus plat, déjà employé au début du siècle. Dans le même journal on parle de charmes de la Grèce, de l'Espagne, des chemins de fer russes, on décerne l'écu d'or de la courtoisie, on lève le verre du départ en retraite, on fête la gare de campagne la plus fleurie, on verse un pleur sur ces chères vieilles locomotives à vapeur ! Bref, la S.N.C.F. est à l'extérieur une entreprise de pointe, à l'intérieur une grande famille. La vie ferroviaire, un bonheur !

b) **Un régulateur du capitalisme et un bon client** : autour de la S.N.C.F. gravitent des fournisseurs, des sous-traitants des milliers d'entreprises capitalistes représentant un pourcentage non négligeable de l'activité industrielle : trusts de la construction électrique (l'Alsthom, par exemple), de l'électronique, de la métallurgie ; derrière la construction du turbo-train, on trouve les Ateliers du Creusot, De Dietrich, Westinghouse, dont le président Armand est... ancien directeur de la S.N.C.F., Turbomeca, S.K.F. Les marchés de la S.N.C.F. sont recherchés !