



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Blog : <http://www.convergence-nationale-rail.fr/>

Paris, 11 janvier 2020

Monsieur Jean Pierre FARANDOU

PDG de la SNCF

Monsieur le Président-Directeur Général,

Les raisons économiques de l'entreprise ne doivent pas l'emporter sur les priorités sanitaires !

Comme on le sait, le « quoi qu'il en coûte » ne s'applique pas à la SNCF. Mais pour autant, une entreprise qui met au cœur de ses choix la sécurité et la sûreté ne peut s'exclure de ses responsabilités dans la lutte globale contre le fléau qui sévit dramatiquement depuis plus d'un an. Il est vrai que des incertitudes pèsent sur la reprise de la dette et que l'État contrairement à ce qu'il a pu faire pour d'autres entreprises de transport ou liées à l'automobile, qui ont pu bénéficier d'aides financières importantes, a fait le choix politique d'apporter un concours financier restreint à la SNCF. Situation fragilisant encore un peu plus l'édifice, déjà mis à mal avec la Loi LOM avec l'éclatement de l'entreprise en 5 Sociétés Anonymes qui s'accompagne de la perte de nombreuses fonctions transverses, rendant plus difficile une véritable stratégie d'ensemble.

En effet, depuis le retour en hausse de la pandémie, des choix sont faits tant au niveau de l'accueil dans les gares et des conditions de transport qui s'écartent de ce qu'on est en droit d'attendre d'une entreprise de service public, au moment où, la mobilisation de tous est nécessaire pour enrayer une épidémie galopante.

Concernant les gares, la politique de déshumanisation (fermeture des points accueil-information...), de réduction d'effectifs et le non - remplacement d'agents pour maladie ou congé se traduit par la fermeture de guichets voire à réduire leurs horaires d'ouverture, conduisant ainsi à des files d'attente ou à remettre pour certains usagers en cause leur voyage ou carrément à changer de mode de transport, faute d'un accueil correct ou inexistant. Il est clair que lorsque l'on sait que près de 25% de la population ne dispose pas d'outils numériques où y a difficilement accès, cette situation participe à l'exclusion sociale et territoriale, surtout pour ceux qui ne possèdent aucun moyen de déplacement et se voient contraints à renoncer à leur voyage.

De plus, dans les grandes gares, à l'exemple de celle de Paris gare de Lyon, aucun endroit n'est mis à disposition des voyageurs pour attendre leurs trains à l'abri du froid.

D'autre part, la mise en place d'un plan de transport réduit, avec la suppression de nombreux trains, ne permet plus sur certains axes de faire l'aller et retour dans la journée entre la province et Paris à l'instar de Paris-Granville où les trains du soir partent en milieu d'après-midi respectivement à 16h13 de Paris et à 15h53 de Granville. De plus, il n'y a plus aucun train en milieu de journée, privant ainsi de nombreux usagers

de pouvoir pratiquer leurs activités salariées ou économiques ou pour se déplacer pour tout autre motif. En clair un confinement territorial ! Il en est ainsi pour des médecins ou des soignants qui utilisent cet axe pour se rendre dans les hôpitaux afin d'exercer leur spécialité ou participer à la lutte contre la pandémie.

En ce qui concerne les usagers migrants en début et fin de semaine, notamment les scolaires et de nombreux étudiants, toujours en présentiel, se trouvent à voyager dans des trains en condition de surcharge inadmissible qui confine à l'impossibilité d'observer le minimum de distanciation physique.

Dans ce cadre, la fonctionnalité de la climatisation, est-elle vraiment en capacité d'assurer un renouvellement correct de l'air comme c'est le cas normalement ?

Suite à la suppression de trains réguliers, l'annonce faite le 2 janvier 2020 aux usagers de la fin des réservations à bord des trains TET, en indiquant que le placement à bord des trains serait libre et que les numéros attribués initialement n'étaient plus valables, entraîne des situations de désordre à bord des trains dans la mesure où, chacun cherche à avoir une place, surtout quand le train est complet. Les témoignages en ce sens ne manquent pas. Comme cela nous a été relaté par des usagers, aucun nettoyage des surfaces de contact n'a été réalisé pendant les 2 heures de transport qu'ils ont effectuées.

De même, à l'arrivée de certains trains, il nous a été précisé qu'il n'est procédé à aucune mesure de lutte anti-COVID à bord du matériel concerné et que ces derniers repartent dans le même état, mettant en cause à la fois la sécurité sanitaire des usagers et des cheminots. S'agit-il de manquements dans la chaîne opérationnelle ou le résultat de choix déterminés ?

À bord des TGV, c'est aussi la situation du remplissage maximum qui conduit certains usagers à demander des sur-classements en 1ère classe pour avoir un minimum de distanciation physique. Ce qui se comprend pour ceux qui présentent des vulnérabilités médicales, mais s'avère anormal car cela contraint à des dépenses non choisies. Pour les usagers qui ont des voyages précédents le parcours en TGV (au total plus de 6 heures) et dont l'horaire est situé dans le créneau de midi, bien que des annonces soient faites pour les en dissuader, ceux qui décident de se restaurer sont bien obligés d'enlever leur masque pendant au minimum une dizaine de minutes tout en étant assis à côté d'un autre usager et cela, à moins d'un mètre, et donc ne respectent pas les recommandations sanitaires.

Paradoxalement, il est impossible de rester dans une gare pourtant disposant de grands espaces aérés et d'avoir accès à une possibilité de restauration ou toute autre boisson chaude quand le froid sévit.

Faut-il rappeler que les masques chirurgicaux ne sont pas une totale garantie comme barrière à la transmission du virus. Quant aux masques en tissu, s'ils ne sont pas labélisés et surtout de fabrication personnelle, c'est la porte ouverte à toute diffusion possible par des aérosols non contenus. De plus, il appartient à chacun de veiller à sa propre sécurité et à celle des autres et cela reste des choix aléatoires.

Cela au moment où l'épidémie ne connaît pas de rémission, surtout avec les conditions climatiques favorables à son regain, couplées à l'apparition d'une nouvelle forme plus contagieuse.

De plus, il est établi que dans les dépistages positifs un cas sur deux est asymptomatique. Et en l'absence de symptômes manifestes, il est de notoriété que si cette population n'applique pas strictement les gestes barrières, elle devient la plus contaminante. A fortiori, il est clair qu'à leur insu, de nombreux usagers du train peuvent être dans cette situation. C'est pourquoi l'entreprise doit tout mettre en œuvre du point de vue sanitaire pour freiner les contaminations. À ce niveau, il ne peut y avoir de politique du risque calculé !

Aussi, nous vous demandons instamment de prendre des mesures efficaces pour permettre aux usagers de continuer à voyager dans les conditions optimales de sécurité sanitaire. Nous vous

demandons de revoir le plan de transport comme le demande la grande majorité des épidémiologistes et autres virologues, de rétablir le maximum de trains en créant l'espace nécessaire entre les usagers pour permettre à la fois de maintenir l'activité économique et éviter la circulation du virus dans les lieux confinés. Ainsi, il convient également de systématiser la mise en place de réservations gratuites en observant l'attribution d'une place sur deux. Quant à l'hygiène globale des trains, nous exigeons qu'un véritable protocole sanitaire soit mis en place en gare et à bord des trains et qu'il soit accessible aux usagers et aux cheminots par des moyens de communication certifiés.

Nous vous demandons également de revoir l'accueil en gare par la réouverture des guichets ou au retour dans leur plein horaire, tout en améliorant le confort des usagers par le retour de l'accès à certains services (points accueil-information...)

L'ensemble de ces propositions exige des mesures immédiates en termes d'emploi et nous vous demandons de surseoir au plan d'économie qui se met en place et dont les conséquences ne manqueront pas de fragiliser encore plus le fonctionnement et l'efficacité de l'entreprise.

Entreprise SNCF qui fait de moins en moins face à ses obligations d'entreprise de transport public. Au contraire, il est temps d'envisager rapidement un vaste plan d'embauches pour pallier les nombreuses démissions et procéder aux recrutements prévus et nécessaires.

Dans l'approximation et l'incohérence des choix politiques destinés à lutter contre la pandémie, comme elle a su le faire en d'autres circonstances exceptionnelles, la SNCF en s'appuyant sur les savoir-faire et l'expérience des cheminotes et des cheminots, peut démontrer les atouts et l'efficacité du service public par sa capacité à répondre aux besoins de la population et de la Nation. Il n'y a pas que les spots publicitaires, c'est dans la réalité du quotidien que se construit l'image d'une entreprise qui veut préparer l'avenir et faire face aux nouveaux défis de demain.

En comptant sur la prise en compte de nos demandes et avec l'espoir de disposer d'éléments de réponse de votre part, dans l'attente de vos nouvelles, nous vous prions d'agréer, M. Le Président-Directeur Général, l'expression de nos sentiments respectueux.

Le Bureau de La CONVERGENCE NATIONALE RAIL

Didier LE RESTE : Président

Aurélien DJAMENT : Vice-Président

Laurent RUSSEIL : Secrétaire

Francis PORTES : Secrétaire-adjoint

Philippe DENOLLE : Vice-Président

Vincent JOUILLE : Trésorier