



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/>

A la SNCF : un virus peut en cacher un autre !

Depuis près de 30 ans, un mal ronge l'entreprise publique, la politique libérale décidée au plan européen (4 paquets ferroviaires) qui a été mise en place par les gouvernements successifs avec la finalité : la concurrence libre et non faussée... Une succession de lois et de réformes qui ont conduit en France à la loi LOM, avec l'éclatement de la SNCF en cinq sociétés anonymes. La première expérience de libéralisation qui a été conduite pour le fret s'est traduite par un échec pour l'entreprise mais également pour l'environnement. On est passé de 60 milliards de tonnes/km en 1980 à moins de 20 milliards de TK en 2015 avec une suppression massive de plus de 20 000 emplois. Dans le même temps, les dirigeants de la SNCF poursuivaient une politique d'externalisation par le rachat d'autres entreprises et le développement des filiales routières, créant les conditions de sa propre concurrence. Malgré les objectifs affichés de relance du fret, la logique de réduction des coûts et des emplois condamne toute possibilité de reprise des trafics. Le premier bénéficiaire a été le transport routier, les nouveaux opérateurs sont restés à la marge quand ils n'ont pas fait faillite ou jeté l'éponge. Une spirale de déclin qui a conduit à délaisser de nombreux territoires, à abandonner de nombreux chargeurs, à détruire l'emploi s'est accompagnée d'une perte des savoir-faire et affaibli l'entreprise publique.

Contrairement à ce qui est véhiculé, de nombreux cheminots changent de métier en interne et accumulent des expériences utiles pour l'exercice de leurs nouveaux métiers.

La régionalisation a permis de développer les transports au quotidien avec un succès relatif en raison du manque de soutien de l'Etat qui n'a pas assuré ses charges financières. Aujourd'hui, la région devient un élément décisif pour l'avenir du réseau. Après les rapports, Duron, Spinetta, le dernier en date, Philizot, définit deux catégories de lignes en fonction du nombre de trains et du tonnage transporté, pour réaliser les investissements et des charges d'entretien des infrastructures. Les premières, les lignes à caractère structurant dites nationales avec un certain niveau d'activité pourront bénéficier à la fois du financement de l'Etat et de Réseau SNCF à travers des contrats de plan et les autres, dites de dessertes fines, verront essentiellement leur entretien supporté essentiellement par les régions.

Des conventions ont été signées entre l'Etat et les régions pour définir la stratégie en termes d'entretien avec le choix de leur faire supporter les décisions politiques sur le maintien des lignes voire à faire des reports vers le réseau routier. Cela au moment où tout exigerait de relancer le transport ferroviaire public avec une stratégie nationale pour répondre aux défis environnementaux.

Avec la pandémie, la SNCF connaît des pertes abyssales, en deux ans près de 8 milliards qui s'ajoutent à une dette colossale dépassant les 50 milliards avec le manque d'investissements ne permettent pas d'envisager l'avenir dans de bonnes conditions. Où en est-on de la reprise de 35 milliards par l'Etat de la dette qui pourtant lui revient ? Une nouvelle saignée est à craindre pour le malade !

En refusant d'appliquer à la SNCF le «quoiqu'il en coûte», comme pour Air France et Renault, le choix politique est fait de continuer à fragiliser le Groupe public. En lui évitant de sortir de l'impasse on lui interdit de remplir son rôle stratégique pour maintenir les liens économiques et sociaux si utiles aux territoires les moins bien lotis.

Le choix de financer les autres modes de transport, loin d'être écologiques, vise à poursuivre la casse du service public et à s'affranchir **des trucs** que constituent le Grenelle de l'environnement et les différents sommets sur le climat. 7000 € de subvention par voiture électrique (+ 1500€ par prise) dont le bilan carbone reste à prouver, à cause des batteries, consiste à subventionner l'industrie chinoise. Près de 80 milliards dépensés en 10 ans au détriment du financement du réseau pour développer les dessertes fines des territoires, l'achat de nouveaux matériels, la relance indispensable du Fret et des trains de nuit. **Va-t-on assister à un déménagement du territoire que la loi NOTRE et la future loi de différenciation territoriale va finir d'achever?** Les élus comme les citoyens doivent combattre cette politique qui conduit à l'abandon de la population située en dehors des grandes villes.

Actuellement, sous couvert du ministère des transports, la direction SNCF poursuit les économies par une réduction de l'offre sur l'ensemble des territoires, validée par les Régions pour la partie TER voire TET. Ce sont des guichets fermés, des salles d'attentes closes et des usagers contraints d'attendre dans le froid pour respecter les gestes barrières. Situation ubuesque, quand à bord des trains, la SNCF met fin à la réservation obligatoire pour favoriser les remplissages. En début et fin de semaine de nombreux étudiants et scolaires voyagent dans la situation du métro aux heures de pointe. Privés de la restauration et d'autres services dans les grandes gares aux halls immenses, les usagers dans des TGV sont priés d'éviter de se restaurer, mais finissent par le faire à moins d'un mètre d'un autre usager.

A bord des trains, qu'en est-il du nettoyage des surfaces de contact avant, pendant et après le transport des usagers quand ces activités sont confiées à des entreprises privées ? Situation d'autant plus grave au moment où, apparaît une forme plus contagieuse du virus, transmise par des porteurs asymptomatiques qui ne présentent aucun signe de maladie et peuvent être moins vigilants.

Le masque chirurgical n'est pas une protection absolue. Quant à ceux en tissu, s'ils ne sont pas labélisés, quid de leur protection ?

La lutte contre ce fléau dépend de l'engagement de chacun mais la sécurité sanitaire doit avant tout reposer sur l'Etat par une organisation structurée, maîtrisée avec la mise en place d'une chaîne opérationnelle. **Tout doit être mis en œuvre du point de vue sanitaire pour freiner les contaminations. Il ne peut y avoir de politique du risque calculé !**

La Convergence Nationale Rail a interpellé le Président de la SNCF et le Ministre des transports en exigeant :

- de surseoir au plan d'économie qui se met en place,
- de rétablir le maximum de trains en créant l'espace nécessaire entre les usagers par **la mise en place de réservations gratuites en observant l'attribution d'une place sur deux,**
- De mettre en place un protocole sanitaire en gare et à bord des trains, accessible aux usagers et aux cheminots par des moyens de communication certifiés.
- de revoir l'accueil en gare par la réouverture des guichets et le retour de tous les services.
- d'envisager rapidement un vaste plan d'embauches en procédant aux recrutements prévus.

Face à l'approximation des choix politiques destinés à lutter contre la pandémie, la SNCF, au contraire, doit tout faire pour répondre au besoin de la population en s'appuyant sur les savoir-faire et l'expérience des cheminot-es pour relever les défis d'un service public efficace. Il n'y a pas que les spots publicitaires, c'est au quotidien que se construit l'avenir. Cela exige de sortir de la doxa libérale et retrouver le sens du bien commun pour faire retrouver à la SNCF ses missions de service public. **Eléments clés pour lutter contre le réchauffement climatique et satisfaire tous les besoins de transport. Une thérapie de choc qui exige une véritable mobilisation politique et citoyenne !**