

Service public ferroviaire réhumanisé

Comme Convergence nationale Rail avait eu trois fois raisons, hélas, de dénoncer, en février 2015, les intentions mortifères de la SNCF à l'égard des Intercités ; en avril 2015, le rapport Duron, visant à faire éclater le réseau national par le transfert sur route, par le report aléatoire vers les régions, par l'ouverture à la concurrence ; puis, en juillet de la même année, l'attitude attentiste et faussement dilatoire du ministre des Transports, reportant les décisions à la fin du premier semestre 2016... la libéralisation des autocars dans des conditions d'un inimmuable dumping a fait des dégâts. Les élections régionales ont permis l'avènement des politiques favorables à la concurrence. La SNCF elle-même fait tout pour que les trains Intercités ne fonctionnent pas normalement.

Comme il faut préparer le terrain au capitalisme américain dans le cadre du futur traité transatlantique, le ministre des Transports s'apprêterait à décider : le report aux régions de plusieurs lignes Intercités (avec quel argent ?) ou leur remplacement par les autocars libéralisés et l'ouverture

à la concurrence des trains de nuit. Par ailleurs, la dérive du low cost conduit la SNCF à remplacer les TGV classiques par des Ouigo aléatoires. La même SNCF ferme à tout-va guichets, boutiques et gares, et dés-humanise ses services. Les TER sont de plus en plus menacés par les défaillances de l'opérateur national et par le décret de la loi Macron s'appliquant aux lignes d'autocars de moins de 100 km. Quant au fret ferroviaire, la France est passée (de 2000 à 2013) au dernier rang européen, réduisant son transport de marchandises par le rail de près de 50 % ! Merci pour les embouteillages, la pollution et les accidents mortels ! Le président de la SNCF ose signer un appel au gouvernement pour sauver le fret ferroviaire quand il ferme les trages, abandonne les matériels, supprime les emplois de cheminots du fret, quand la SNCF est son propre concurrent sur la route (Geodis) ! L'ambition de la SNCF est de se développer à l'international et sur la route, et non pas de servir le réseau ferré national. Les gouverne-

**Pierre Ménard,
Didier Le Reste,**

Laurent

**Russell, Vincent
Jouille, Francis**

Portes

**Membres de
Convergence
nationale Rail**

ments successifs sont plus enclins à démanteler le bien commun public en vendant à l'encan les aéroports, EDF, les diverses entreprises publiques, etc., qu'à se préoccuper d'assurer aux citoyens la garantie fondamentale de l'emploi et des transports sécurisés.

Devant l'abandon des valeurs du Conseil national de la Résistance, il faut refonder un véritable service public ferroviaire du XXI^e siècle réhumanisé, répondant aux attentes de tous les citoyens, permettant à l'économie française de repartir du bon pied, apportant sa part de solutions aux problèmes environnementaux. Convergence nationale Rail organise, le 30 avril 2016, des assises nationales du service public ferroviaire, précédées sur tout le territoire français d'un travail des collectifs de défense du ferroviaire public, où pourront s'exprimer les besoins fondamentaux des usagers, l'attention des élus pour une gestion saine et citoyenne de leurs territoires et des finances publiques, les compétences professionnelles des cheminots. ●

L'Humanité

17

février 2016