

Pour une trêve dans la politique anti-ferroviaire !

Comme à chaque mouvement de grève cheminote, nos gouvernants et la plupart des médias officiels, très peu enclins d'habitude à se soucier des usagers du train, découvrent subitement la « galère » des trains supprimés ou bondés, en appellent à la « responsabilité » des grévistes, voire crient à la « prise d'otage ». En ce mois de décembre, cette antienne bien rôdée connaît un développement lié au calendrier : la supposée nécessité d'une « trêve » dans la grève, pour permettre les départs autour des fêtes. Le chantage ne viendrait pas d'un gouvernement refusant de retirer un projet de « réforme » rejeté par toutes les organisations syndicales (de salariés... mais pas patronales), mais bien sûr de ces dernières, notamment à la SNCF. Je ne m'attarderai pas ici sur la question cruciale des retraites, pour laquelle il est clair que quelques semaines voire mois de « galère » valent mieux que l'appauvrissement généralisé pour les futurs retraités, mais je développerai seulement *le point de vue d'usager du rail par rapport à la grève cheminote*.

Nos notables et journalistes à la mode semblent ignorer que cette grève ne porte pas *que* sur les retraites – et que, sur le sujet des retraites, elle conteste un changement complet de système qui concerne *tous* les travailleurs et pas seulement les régimes spéciaux – mais aussi sur toute une politique imposée au forceps aux cheminots, qui concerne aussi de près les usagers. Commençons par noter que la contre-réforme ferroviaire de 2018 a été imposée contre l'avis de *toutes* les organisations syndicales représentatives de la SNCF : peut-on faire bien fonctionner un service public ou une entreprise contre ses salariés ? Faut-il rappeler (bien étrange pour des « privilégiés », si l'on croit la propagande officielle sur les cheminots) que le métier de conducteur de train peine à recruter, malgré le chômage et la précarité massifs, et que, fait inédit avant la « réforme » de 2018, la SNCF a enregistré plus de mille démissions en 2019 ? Ce ne serait donc qu'affabulations de « preneurs d'otages » extrémistes que de dire que la SNCF va très mal et qu'il est urgent de changer de politique ferroviaire ?

Venons-en maintenant aux perturbations du service ferroviaire : s'ils prenaient souvent le train, surtout les lignes du quotidien ou celles des territoires ruraux, ou s'ils lisaient simplement les statistiques officielles de la SNCF, nos journalistes et hommes politiques bien en vue sauraient que la grande majorité des suppressions de trains sont dues au manque de personnel... que dénoncent justement les grévistes, tout comme au manque de matériel ou à une infrastructure souvent à bout de souffle du fait d'une politique anti-ferroviaire poursuivie en France depuis des décennies. Ils sauraient que nos concitoyens de plus en plus rares à pouvoir trouver un guichet de gare ouvert pour acheter un billet ne se heurtent le plus souvent pas à des guichetiers en grève... mais aux centaines de fermetures de gares et guichets, conséquences de la contre-réforme de 2018. Ils sauraient également que de nombreux Français sont privés *définitivement* de train sur de nombreuses lignes, ou se voient proposer un service squelettique, avec des trains beaucoup moins rapides qu'au siècle dernier, du fait de l'abandon délibéré du réseau ferré. Pour rafraîchir leur mémoire, quelques exemples concrets tout récents : le trajet Paris-Montluçon n'est plus possible sans changement de train, la durée du trajet a augmenté de plus de 30 minutes par rapport au service de 1998 ; au service d'hiver de décembre 2019, la ligne (pourtant située dans une des principales agglomérations de France) Lille-Comines a fermé, le service auto-train a été arrêté sur tout le territoire, la ligne Limoges-Angoulême a fermé cette année... Globalement, même en tenant compte des quelques créations de lignes nouvelles (essentiellement TGV), le réseau ferré

français a vu sa longueur *divisée au moins par deux* en moins de cent ans de politiques de transports favorables aux modes de transports les plus anti-écologiques qui soient, la route et l'aviation. Et maintenant, ces Messieurs qui, tout en osant prétendre lutter contre le réchauffement climatique, maintiennent les avantages fiscaux en faveur des camions et avions et assassinent le chemin de fer, vont nous dire que ce n'est pas bien d'empêcher les trains de circuler ? Eux qui ont réduit à quasi-néant le fret ferroviaire et les trains de nuit, qui ont récemment interdit à SNCF Réseau de financer tous travaux, y compris l'entretien courant, sur les « petites lignes » (UIC 7 à 9 pour les initiés), les condamnant à mourir sauf bonne volonté et surtout financement des régions, se permettent de déverser leur haine de classe contre des cheminots en lutte dont la grève supprime un nombre de kilomètres-trains qui ne représente qu'une goutte d'eau dans la mer de l'extermination anti-ferroviaire qu'ils ont imposée ! Il est temps de dire haut et fort que ces gens accusent d'un forfait dont ils sont **entièrement responsables** les travailleurs du rail, qui eux luttent au contraire pour l'empêcher, avec le seul moyen efficace en leur disposition : la grève (eh oui, on a eu beau demander à M. Macron et ses prédécesseurs, très poliment de de manière très argumentée, de développer le train plutôt que le camion, la voiture individuelle et l'avion, et bien cela n'a pas marché ; mais en 1995 trois semaines de grève ont permis le retrait d'un plan qui prévoyait une saignée dans le réseau ferroviaire français).

Vous voulez une trêve dans les perturbations des circulations ferroviaires ? Chiche ! Alors cessez le massacre, cessez d'étrangler financièrement le rail, de lui imposer des impératifs de rentabilité financière et une ouverture à la concurrence qui a montré sa nocivité en Grande-Bretagne ou, en France même, pour le fret ! Cessez de supprimer des postes de cheminots, de fermer des gares et des guichets ! Rouvrez toutes les lignes que vous avez volées à ces usagers dont vous osez prétendre aujourd'hui vous soucier pour les opposer aux cheminots et mieux poursuivre votre politique anti-ferroviaire qui supprime leurs trains, les met en retard ou en insécurité ! Transférez les avantages que vous accordez à l'aviation civile ou au transport routier de marchandises vers le financement du service public ferroviaire ! Abandonnez le développement climaticide du réseau routier pour remettre d'urgence en état le réseau ferroviaire !

Usagers, cheminots, citoyens attachés au service public et à l'écologie, luttons tous ensemble, sans trêve, pour la fin de la politique anti-ferroviaire, pour l'arrêt du soutien aux modes de transports les plus polluants, pour la sauvegarde et le développement des services publics dans tout le territoire français !

*Adrien Delaplace,
usager du train, défenseur du service public, écologiste,
pris en otage par la politique anti-ferroviaire macronienne,
le 17 décembre 2019.*