

À la SNCF, un virus peut en cacher un autre!

Didier Le Reste et Philippe Denolle

Membres du bureau de la Convergence nationale rail (CNR)

Depuis près de trente ans, l'entreprise publique est victime du libéralisme, produit des politiques nationale et européenne. Une succession de réformes et de lois qui ont conduit en France à l'éclatement de la SNCF en cinq sociétés anonymes. La libéralisation du fret ferroviaire, intervenue en 2006, s'est traduite par un cuisant échec. Malgré tout, les dirigeants de la SNCF ont poursuivi une politique d'externalisation par le rachat d'autres entreprises et le développement des filiales routières, créant les conditions de sa propre concurrence. Une spirale du déclin, condamnant toute possibilité de reprise notable de trafics, contribuant à délaissé nombre de territoires, à détruire l'emploi et à la perte des savoir-faire.

A contrario, la régionalisation des TER, généralisée en 2002, a permis de développer les transports du quotidien mais avec des limites à la suite du désengagement financier de l'État. Aujourd'hui, la région devient un élément décisif pour l'avenir du réseau, au point que l'État organise le transfert de l'entretien de lignes dites de « dessertes fines » aux collectivités territoriales. Une stratégie qui consiste à faire supporter à celles-ci la fermeture de ces lignes et leur transfert sur la route.

Avec la pandémie, la SNCF connaît des pertes abyssales qui s'ajoutent à la dette colossale de l'État que supporte l'entreprise publique. De ce point de vue, où en est-on de la reprise par l'État de 35 milliards de sa dette, promise en 2018 ? A fortiori, dans le cadre du « plan de relance » présenté dernièrement

par le gouvernement, celui-ci a bien moins aidé la SNCF que d'autres groupes comme Air France et Renault !

Actuellement, la SNCF poursuit la réduction de l'offre, validée par la plupart des régions pour la partie des TER, voire TET (trains Corail...). Ce sont des guichets fermés, des salles d'attente closes obligeant les usagers à 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 configuration des métros aux heures de pointe. Privés de restauration dans les grandes gares, les usagers des TGV sont priés d'éviter de se restaurer, mais finissent par le faire à moins d'un mètre d'un autre voyageur.

Nombre d'usagers interpellent sur les conditions de nettoyage des surfaces de contact avant, pendant et après leurs déplacements quand ces activités sont confiées à des entreprises privées ! Question cruciale au moment où apparaissent plusieurs variants et une controverse sur l'efficacité de certains types de masques ! Pour la CNR, 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'économies 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, de mettre en place un protocole sanitaire en gare et à bord des trains, accessible aux usagers et aux cheminots, de revoir l'accueil en gare par la réouverture des guichets et le retour de services essentiels, et, enfin, d'engager rapidement un vaste plan d'embauches de cheminots. ●

Des guichets fermés obligent les usagers à attendre dans le froid.