

Le chemin de fer français souffre des politiques libérales européenne et nationale

Pour un service public ferroviaire de qualité

Par Patrick Delfosse et Pierre Ménard, président et secrétaire de Convergence nationale rail (CNR).

Le service public ferroviaire français, attaqué de toutes parts et dans tous ses aspects, est en grand danger. Pas une seule de ses composantes ne se trouve à l'abri. Du côté de ses infrastructures – qu'il s'agisse des voies, des gares, des centres de triage... –, elles sont déjà fortement fragilisées et sur elles pèse la menace de voir disparaître encore de nombreuses installations qui ne sont plus ou mal entretenues. Dans le transport des voyageurs, les obstacles sont de plus en plus nombreux : des relations sont arrêtées, des gares sont fermées, des trains sont surchargés, la sécurité laisse à désirer, et les usagers sont abandonnés, ne sachant plus à qui s'adresser pour obtenir renseignements utiles ou titres de transport adéquats.

Côté transport de marchandises, nous assistons à une régression sans précédent depuis que ce secteur a connu, en 2006, l'ouverture à la concurrence. Depuis ce changement, les marchandises encombrant les routes et délabrent les infrastructures. Ces choix ont aussi eu des conséquences humaines néfastes pour les personnels : les cheminots professionnels, garants à tous les niveaux de la qualité du service public ferroviaire, voient leurs effectifs diminuer considérablement et leurs qualifications « rognées ».

Le service public ferroviaire français souffre de la politique menée par les libéraux européens. Non contents de leurs trois premiers « paquets ferroviaires » qui ont introduit la concurrence dans le transport de marchandises et dans le transport international, et qui ont éclaté le système unifié de la SNCF, ils s'apprentent à faire promulguer un quatrième paquet. Celui-ci a pour but de généraliser la concurrence, y compris dans les TER, de faciliter le dumping social, de dresser des barrières infranchissables entre gestion des infrastructures et gestion des transports.

Ce service est aussi victime des choix faits par le gouvernement français lui-même. Non seule-

ment il ne remet pas en cause les décisions européennes mais il les a même précipitées, sinon anticipées, ces dernières années. Il acte comme acquise la concurrence généralisée en 2020, il n'exige pas de la SNCF qu'elle remplisse sa véritable mission de service public. Et, si cela ne suffisait pas, il l'est aussi de la SNCF elle-même. Elle

« Rien de bon n'est à attendre de l'introduction de la concurrence dans les TER. »

se conduit comme une entreprise commerciale à visées financières internationales (investissements en Italie, en Grande-Bretagne) ayant pour but la seule recherche du profit ; elle parcourt encore plus que demandé par l'Europe ses activités, rendant impossibles les équilibres nécessaires au service de la nation et des citoyens.

Parfois, hélas, ces acteurs bénéficient du renfort de ceux-là mêmes qui disent défendre les usagers mais tiennent un double langage. Nous en voulons pour preuve la « tribune » de monsieur Sivardière, président de la Fnaut, publiée dans *l'Humanité* le 18 avril dernier. La Convergence nationale rail (CNR) dénonce elle aussi depuis longtemps les menaces qui pèsent sur les TET (trains d'équilibre du territoire – trains Corail...) permettant de relier les régions entre

elles, ainsi que le recours abusif de la SNCF à l'autocar... Mais la CNR était présente, elle, aux côtés des syndicats de cheminots, le 23 juillet 2012 à Lille, pour protester contre le lancement de la filiale routière de la SNCF (IDBus, largement déficitaire aujourd'hui).

Il est pour le moins étrange, de la part de monsieur Sivardière, de dénoncer dans *l'Humanité* « la fin des liaisons ferroviaires interrégionales » et de passer totalement sous silence

le lobbying exercé par lui-même, président de la Fnaut, fin 2013, auprès des présidents de région pour qu'ils expérimentent... la concurrence ! Tout aussi étrange d'écrire dans *Marianne* du 4 janvier 2014 « osons la concurrence pour les trains du quotidien »... ou encore d'envoyer, en association avec de nombreux acteurs du secteur privé, le 1^{er} février 2014 une « Lettre ouverte aux membres du Parlement européen » affirmant, à propos du quatrième « paquet ferroviaire » : « Nous soutenons la totalité du paquet ! » Encore plus étrange cette collusion avec la faculté de droit de Rouen et avec Transdev (auteur d'expertises défavorables à la SNCF !) dans l'organisation d'un colloque le 11 mars sur le service ferroviaire de proximité où il s'agissait surtout de montrer les « bienfaits » de la concurrence.

Dans son objectif de défense d'un service public ferroviaire répondant aux besoins de tous les citoyens sur tout le territoire, tenant compte de sa composante pluraliste intégrant tous ceux qui sont concernés par les problèmes du rail (usagers, élus, cheminots), Convergence nationale rail tient ici comme partout un seul langage : considérer l'ensemble du chemin de fer français dans sa complétude : qualité des infrastructures garante de la sécurité ; pertinence du transport de voyageurs eu égard aux besoins de tous les citoyens ; tarification de service public, accessible à tous, à égalité de traitement et favorisant le droit au transport pour tous ; transfert modal du transport de marchandises sur le rail face aux risques des encombrements routiers et de la pollution ; conditions de travail décentes des cheminots leur permettant de garantir la qualité des services. Pour défendre l'intégrité de cette complétude, la CNR réaffirme son opposition à la politique européenne et dénonce les trois premiers « paquets ferroviaires » pour lesquels aucune évaluation n'a été faite, refuse le quatrième paquet qui doit revenir devant le Parlement européen après les élections du 25 mai 2014. Il s'oppose au projet de loi ferroviaire français présenté aux assemblées à partir de la mi-juin, qui accroît l'éclatement du système ferroviaire (avec 3 Epic) et qui attaque les conditions de travail des cheminots. Rien de bon n'est à attendre de l'introduction de la concurrence dans les TER. L'expérience totalement négative dans le domaine du fret et les dysfonctionnements dénoncés (tarification exorbitante, réduction des services, etc., dans les pays la pratiquant déjà, comme le Royaume-Uni ou la Suède) font craindre le pire en matière de service public.

Convergence nationale rail réclame une gestion unifiée du service public ferroviaire, un réel contrôle citoyen de son fonctionnement par une juste représentation dans les instances de la SNCF des citoyens usagers et des cheminots. ●

LIGNES FERMÉES ET EN DANGER

3 000 km de chemin de fer subissent des « limitations temporaires de vitesse » en raison de la vétusté des infrastructures. Fin 2013, la ligne Verdun-Châlons-en-Champagne a fermé. Clermont-Limoges ou Laqueuille-Eygurande... sont en danger.

« I
m
se
co
pe
y