L’âge de faire de ce mois-ci consacre son dossier mensuel à la Sncf et ses désorganisations au sein d’un organigramme déjà très compliqué pour les militants qui doivent se tourner vers le bon interlocuteur. L’Etat, la Région, le département, l’entreprise SNCF. Depuis 2015, la Sncf a été réorganisée en 3 épic, (établissements publics à caractère industriel et commercial) sncf réseau qui s’occupe du réseau, sncf mobilités qui fait rouler les trains. Ces deux épics sont chapeautés par un troisième sncf, filiale du groupe avec 650 filiales. Bon courage.

15000 kilomètres de voies ferrées sont considérées comme sans avenir de renouvellement sur notre territoire. Des luttes locales s’organisent pour préserver des tronçons menacés, des lignes jugées peu rentables, trop chères à entretenir, l’approche comptable prenant le dessus sur l’intérêt général et le service public. Ces lignes sont exploitées jusqu’à épuisement des infrastructures, les chauffeurs ne peuvent dépasser 40 kms heure, ce qui augmente les temps de trajets. Les coûts sont relatifs selon les lignes. Ainsi les 28 kms entre Morlaix et Roscoff sont laissés à vau l’eau, il faudrait 30 millions d’euros pour une maintenance. Mais dépenser 45 millions d’euros pour le tgv Paris Brest puisse passer à pleine vitesse en gare de Rennes et que le passager gagne une minute trente de route ne choque personne.

La population s’organise comme dans le sud est où la mobilisation citoyenne a organisé un « grand tintamarre » un concert de marmites, de fanfares et de chansons revisitées pour faire entendre aux élus régionaux la voix des usagers et leur attachement à leur réseau ferré. Ils ont répondu à l’appel du collectif « L’étoile de Veyne »

Les usagers se mobilisent aussi pour sauver les trains de nuit. Ainsi la ligne Paris Perpignan Porthoux reprend à mi juillet pendant les week ends et les vacances scolaires et un sursis a été accordé au Irun Tarbes Paris. Le train de nuit, un mode de transport économique et écologique. Les trains de nuit ont été lâchés par l’état depuis l’année dernière, en régression depuis 2005 suite à des arguments fallacieux du ministère des transports arguant d’une baisse de la fréquentation. Faux dément le collectif, l’offre a baissé mais les trains sont pleins. Les trains de nuit sont plus écologiques, moins énergivores que les tgv, usent moins vite le matériel et sont accessibles depuis les centres villes, pas toujours le cas pour les tgv.

Un article sur le déclin du fret ferroviaire suite aux pressions du lobby de la route. Alors que la Suisse et l’Autriche, pays de montagne, et d’autres pays européens se débrouillent très bien avec le fret ferroviaire, la France rétropédale depuis les années 70, préférant faire rouler les camions sur les autoroutes. En cause, les pressions du Btp, les constructeurs automobiles, les fournisseurs de composants, les assureurs …Les transporteurs routiers ne paient qu’une petite partie de l’entretien du réseau autoroutier. Se rappeler comment fut bazarder l’écotaxe et la soumission de l’état aux exigences des bonnets rouges.

Parler de la Sncf, c’est aussi rappeler les procès en cours pour la reconnaissance du travail au sein de l’entreprise de ces travailleurs marocains, les chibanis. Ils sont 1200 qui avaient obtenu gain de cause en septembre 2015 avec une indemnisation de 200 mille euros par personne pour discrimination, leur carrière cantonnée. La sncf avait attaqué in extremis cette décision. Nouveau proces les 15 et 16 mai dernier. L’avocate de ces travailleurs veut même augmenter l’indemnité en plaidant du principe de « réparation du préjudice intégral ». Elle espère également obtenir une reconnaissance de « préjudice moral » pour tous ces agents qui « ont ressenti une vraie humiliation ».