

SNCF, tempêtes, dégâts, causes réelles et autres dégâts collatéraux.

01/03/2010

Si les causes sont politiques et elles le sont, que nous proposent ceux qui prétendent succéder à ces politiques ?

La tempête outre ses victimes et sa violence immédiate a lourdement perturbé le trafic ferroviaire. Ce n'est ni la faute à Bussereau ni celle de Gayssot.

Les dégâts sont considérables.

Les éléments se sont déchaînés sur l'extrême littoral atlantique, là l'imprévisible est à prendre en compte.

Mais les infrastructures à bout se souffle et en souffrance aux moindres intempéries. Fatalité ? Usure normale ? Ou effets des politiques qui se succèdent ?

Sur d'autres sections de lignes, dans de grandes gares, la responsabilité des deux compères comme celle de leurs prédécesseurs, successeurs et instigateurs l'est, et plus que lourdement :

Les arbres qui interceptent les lignes parce qu'il n'y a plus personne pour élaguer, c'est eux.

Les bâches qui s'envolent et arrachent les caténaires parce que les travaux sont sous-traités et donc hors normes de sécurités rigoureuses des trafics c'est aussi de leur responsabilité.

Le ballast qui coule dans les lits de rivière parce qu'il n'y a plus de DDE et d'équipement SNCF pour coordonner les travaux préventifs aux intempéries, c'est aussi eux.

Quand l'eau submerge les plates formes, c'est la nature (de plus en plus encadrée par des politiques industrielles qui produisent ces errements). Une nature dont les avertissements ne sont que peu pris en compte. Le secteur public, privés de moyens par les politiques budgétaire, plus que malmené par les politiques industrielles et d'aménagements du territoire de ces trente dernières années, n'arrive plus à répondre à ses obligations.

Quand l'eau embarque un peu partout le ballast au point d'intercepter durablement des sections de lignes entières, c'est le signe d'un défaut d'armement des plateformes, d'une absence de rigueur d'entretien due à un manque des moyens en hommes, en matériels et crédits pour les infrastructures qui pousse à la disparition du préventif au nom du risque calculé, qui fait encaisser les redevances des sillons et interdit d'investir pour au moins maintenir à niveau les infrastructures.

Exemple caractéristique de cette crise: Depuis des mois, la SNCF laisse privatiser son transport de ballast ou le bascule sur route limitant toute possibilité d'intervention sur site sans interception lourde et durable des circulations (et en plus, de connivence avec RFF, les deux établissements PUBLICS envoient la facture aux régions). Les

wagons vont prioritairement vers les extensions du réseau TGV et les investissements privés à la plus grande joie des Bouygues , GTM et autres. La direction «fret» désebranche la SNCF des carrières de ses fournisseurs historiques. Ainsi si l'acheminement du préventif devient un coût, le curatif revient encore plus cher et, non planifiable parce que dans l'urgence, il grève ainsi la qualité du service. Quand on dit «grève», voilà un aspect dont pouvoir et direction ne parlent jamais, aspect qui pourtant coûte et va coûter. Qui va dire, là, que les usagers ont été pris en otage ?

Et les grands groupes du BTP, en attente de contrat pour rentabiliser leur capitaux, sont tels des rapaces en embuscade.

Pourquoi se priver ? Gayssot le premier leur a offert la ligne nouvelle «Nîmes-Perpignan- Figuéras»

Pendant ce temps Proglia, Blayau, via Véolia ou Géodis et leurs dividendes aux actionnaires, ces rapaces du capital, s'en mettent plein les fouilles.

Des pratiques impulsées par la libéralisation, dogme de l'UE, qui au plan technique et hélas humain produisent la catastrophe de Hall en Belgique ou les disfonctionnements cette fin février 2010 à la SNCF. Atomisation d'une cohérence industrielle intégrée, séparation de l'infrastructure du transport. Les trains SNCF des voyageurs bloqués paient redevance à RFF qui supplée aux désengagements de l'état en matière d'entretien des infrastructures mais après avoir assuré la rémunération des emprunts sur les marchés financiers imposés par l'état. C'est le marche pied de la privatisation.

Pas de moyens ? Outre les centaines de milliards pour renflouer les banques; est-il indispensable pour la nation d'avoir la Caisse des Dépôts et Consignation comme actionnaire majoritaire de Quick et ses hamburgers qui défraient la chronique (et d'autres espaces tout aussi exotiques au regard de ses missions publiques) ou son rôle n'est-il pas mieux de financer les investissements d'un vrai développement durable du pays?

Le ballast n'est qu'à peine plus coriace qu'un hamburger de chez Quick ou d'ailleurs. Il dure plus longtemps, il est socialement plus efficace, et en termes environnemental, il est plus sûrement plus efficace que des petits pains au pavot fussent-ils décorés de feuille de laitues.

Pourquoi faut-il que cela soit un cheminot retraité impertinent voir insolent qui pose ces questions plutôt que des élus qui sont venus à multiples reprises vous solliciter en disant votez pour moi (ou ma liste, mon parti) et on supprimera RFF et qui ensuite se précipite... pour surtout ne pas le faire?

Pourquoi faut-il que ce soit ceux dont le PCF a dit qu'il ne les voulait plus qui lui rappellent que c'est la duplicité du colistier de Frèche, colistier qui lui a pu précieusement conserver sa carte, lui (tout comme Hue l'ancien secrétaire général et liquidateur de l'idée communiste, candidat sur une liste du PS), qui est coresponsable de ce délabrement qui risque de permettre la privatisation des TER et un des acteurs de l'effondrement du vote communiste en particulier dans les citées cheminotes (Drancy en témoigne)?

Pourquoi sont-ce les mêmes qui doivent rappeler cela et que ceux qui devraient reconnaître leur erreurs se taisent ? Combien de postes de directeurs généraux d'entreprise et régies de transports publics ou semi publics en régions et communautés urbaines, de vice présidences de régions, d'administrateurs, cette gabegie a-t-elle alimenté parmi ces muets?

J'espère au moins que pour ceux qui restent, leurs indemnités, jetons de présence et autres défraiement sont reversés à leur organisation...et qu'ils peuvent le prouver. Ce qui revient à mes oreilles me fait craindre que non...En cela ils sont maintenant adhérent d'un parti ...qui est enfin comme les autres. Quelle victoire!!

Loin de la tempêtes ce coup de gueule ? Que non!! Ses dégâts ne sont simplement qu'amplifiés par la présence de critères de gestion très anciens, ceux d'un libéralisme échevelé qui ne sont plus publiquement combattus par tout ceux qui pourtant prétendent, en sollicitant vos suffrages, être les mieux placés pour organiser la riposte.

Il s'avère que s'ils persistent à solliciter ces suffrages, ils ne le veulent plus forcément combattre frontalement le capital. Et pendant ce temps sa politique fragilise réseau, matériel, et organisation.

Il n'y a pas d'avenir durable du service public dans une société gérée pour rémunérer des actionnaires.

Ils surfent sur le rejet de la droite pour solliciter les voix. Pas de cohérences politiques, des propositions souvent contradictoires énoncées sans débats et pas de sollicitation autre que le soutien des urnes non pour construire un projet et le faire débattre mais pour empêcher la droite de s'asseoir dans les fauteuils qu'ils occupent...

Du Brejnev en interne revisité par Gorbatchev et la liquidation, pas mieux. Avec ces réformards en peau de Lapin, le capital a de l'avenir et le rail, le service public SNCF et ses cheminots, les usagers vont continuer de souffrir.