

Conso. Où va la SNCF ?

En une vingtaine d'années, l'établissement public d'intérêt commercial (Epic) SNCF s'est efforcé de découper l'entreprise par activités pour mieux préparer l'ouverture à la concurrence. Non sans conséquences.

Ce nouveau mode de gestion a engendré de grandes difficultés par rapport à une entreprise intégrée qui mutualise ses moyens. En effet, chaque entité a son activité et ne peut en aider une autre : par exemple, une locomotive Fret ne peut tirer un train de voyageurs.

Les guichets des gares ferment pour pousser les usagers vers le numérique, obstacle pour une partie importante de la population. Les conséquences néfastes existent aussi pour le personnel. En juin 2018, le gouvernement met fin au recrutement au statut cheminot et négocie un cadre social harmonisé...

Déstructuration annoncée

La loi du 4 août 2014 vise à préparer l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de passagers. L'État crée alors un groupe public ferroviaire qui sera constitué de la

SNCF, de SNCF Réseau (gestionnaire d'infrastructure) et de SNCF Mobilités (exploitant ferroviaire).

La Loi d'orientation des mobilités (Lom) de 2019 a fourni aux régions des pouvoirs très étendus en matière de transports régionaux, de prix, de billetteries, etc., créant un système compartimenté avec peu d'entente entre régions.

Le Fret SNCF a connu une rapide descente en enfer, pour arriver, fin 2024, à sa destruction. C'est l'abandon des engagements en matière de développement durable qui devaient réduire le nombre de camions sur les routes.

Devant tous les dysfonctionnements, des usagers reprennent leur voiture...

Ouverture à la concurrence

Le législateur a vendu du rêve, mais n'a pas ou peu prévu le fonctionnement de l'ouverture à la concurrence.

Les nouveaux opérateurs choisissent, bien sûr, les lignes très rentables, comme Trenitalia sur l'axe Paris-Lyon-Turin et la Renfe espagnole sur l'axe Barcelone-Lyon-Paris, voire Marseille. Ces deux sociétés ont obtenu 50 % de réduction sur leurs péages pour 3 ans, d'où leurs prix attractifs. Actuellement, les lignes desservant des villes moyennes avec le TGV sont déficitaires et SNCF Voyageurs compense par le trafic sur les lignes TGV rentables. Si l'ouverture à la concurrence continue, verra-t-on des arrêts supprimés ? À défaut, qui compensera le déficit ? Ou imposera-t-on à la concurrence de prendre sa part de lignes non rentables ?

Sur les lignes régionales, pour installer la concurrence, les régions doivent récupérer le matériel, la maintenance, maîtriser la billetterie, la surveillance des trains en matière de sûreté. C'est un coût très important pour le contribuable.

Convergences cheminots-usagers

Le modèle intégré historique de la SNCF disparaît et rend les futurs systèmes de plus en plus complexes pour les usagers. Il devient urgent de créer des convergences entre les cheminots et les usagers pour stopper la spirale infernale. □

INDECOSA-CGT



Gare de Lyon à Paris, mars 2022, l'ouverture à la concurrence fait se côtoyer les trains des différents opérateurs.



01
55
82
84
05

Rubrique réalisée avec Indecosa-CGT (Information défense des consommateurs salariés)
263 rue de Paris
93515 Montreuil cedex
indecosa@cgt.fr
www.indecosa.cgt.fr

Services postaux à la charge des communes

En quelques années, La Poste a supprimé de nombreux emplois en France et fermé de nombreux bureaux ou les a transformés en agence postale communale, en point relais commerçant ou en maison France services. Tour d'horizon.

Durant les vingt dernières années, cette politique s'opère à la charge des communes, faisant fi des besoins d'accompagnement du public, tant sur les produits et les services que sur les procédures dématérialisées. Elle est résolument tournée vers les activités rentables qui sont le colis et la finance, en délaissant ses missions essentielles de service public.

Grande braderie

L'État est particulièrement généreux avec l'argent des contribuables, pour aider cette grande braderie, en octroyant plus d'un milliard d'euros par an à la Poste, sans aucune contrepartie, sans aucune obligation de contrôle de l'argent public, ni transparence sur son utilisation. Tout cet argent sert en fait à fermer des bureaux de Poste et à remettre en cause le service universel postal!

Pour justifier les décisions de fermetures de bureaux, La Poste avance toujours une baisse de fréquentation. La baisse est en réalité organisée par l'entreprise qui, depuis des années, dégrade la qualité des services rendus aux usagers et diminue drastiquement les horaires d'ouverture. Cela entraîne inexorablement une migration des usagers vers d'autres bureaux plus accessibles en termes d'accueil et de personnel et avec des horaires adaptés.

Cette politique d'austérité frappe de plein fouet les usagers, plus particulièrement les plus vulnérables, et remet en cause le principe d'égalité de traitement de ces derniers à l'accès aux services publics.

Cela entraîne des conséquences désastreuses, notamment pour les commerces de proximité qui risquent de fermer, occasionnant des désagréments supplémentaires pour tous dans la période de crise que nous traversons.

Actions de résistance

Dans le Gard, Indecosa-CGT résiste à cette politique. Des pétitions pour le maintien des bureaux de Poste ont reçu un accueil favorable des populations concernées. Le collectif de défense de la Poste les a adressées aux maires concernés, au préfet et à la direction locale de la Poste. Parallèlement, le représentant Indecosa-CGT pour le Groupe La Poste est intervenu auprès de la direction de l'entreprise et a remis les pétitions en présence de la



source : mairie-vars16.fr

Des services postaux sont regroupés, parmi d'autres services publics, dans les maisons France services.

médiation du Groupe, composée du PDG, de la direction « grand public » et des associations de consommateurs représentatives nationalement.

Exigences des usagers

Le représentant CGT a porté les exigences des usagers gardois, afin que la direction abandonne ses projets de fermetures. Si tout n'a pu être sauvé, la mobilisation a permis de conserver deux sites.

Toutefois, l'ensemble des acteurs maintient la pression auprès de la direction de la Poste qui n'a toujours pas abandonné totalement l'idée de fermeture. □

INDECOSA-CGT