

Déconfinement à compter du 11 mai et transports publics

Quelles sont les réalités pour les transports du quotidien ?

Le Président de la République, lors de son allocution, a annoncé le début du déconfinement à compter du 11 mai. Cela signifie-t-il que nous approchons d'une sortie de crise du Covid 19 ? Rien n'est si sûr et aucun spécialiste en épidémiologie ou professionnel de santé ne se risque à le démontrer, ils redoutent même un effet rebond si les moyens de protection et de prévention ne se généralisent pas.

Après de multiples tergiversations du Gouvernement français sur la supposée efficacité du port d'un masque, afin de camoufler l'absence de stocks stratégiques et de production en France, chacun s'accorde maintenant à reconnaître leur importance. Le masque de protection n'est pas pour autant un substitut aux nécessaires gestes barrières, notamment à la distanciation entre les individus.

Les conditions de transports du quotidien avant la crise sanitaire étaient déjà fortement dégradées. Le sous-investissement des réseaux d'infrastructures, le manque de capacité des rames, et la recherche effrénée de la baisse de la masse salariale des opérateurs de transports, ont conduit à une baisse des emplois et à la qualité de service que sont pourtant en droit d'attendre les usagers. Si nous conjugons ces politiques libérales de transport avec celles des politiques d'aménagement du territoire, les besoins de transports ne cessent d'augmenter en raison de la concentration des lieux d'activité économique, déconnectés des lieux d'habitation et de la cherté des loyers.

L'UTP (Union des Transports Publics et Ferroviaire), le syndicat patronal, veut faire bonne figure aux yeux du Président de la République pour faire redémarrer au plus vite l'activité économique. Il souhaite, en dépit des règles élémentaires des gestes barrières, imposer le port du masque obligatoire, à la charge de l'utilisateur, dans les espaces publics comme les gares et les transports en substitution claire à la règle de distanciation sociale. Une règle jugée contraignante, coûteuse et diminuant la capacité des rames.

Pour la CGT, la priorité, c'est la sécurité sanitaire !

Si les transports sont une activité essentielle, il n'en demeure pas moins que dans un contexte de crise sanitaire majeure, les salariés et les usagers n'ont pas à payer les frais des politiques libérales qui nous ont conduits à cette situation. Les coupes sombres sur nos services publics, du transport, et singulièrement du secteur de la santé, nous ont conduits, pour ce dernier, à des milliers de suppressions de lits, à une perte d'indépendance des capacités de production de masques, de médicaments, à un rabougrissement des financements publics dans la recherche médicale, etc.

Selon une étude de l'institut Pasteur, seuls 5,7 % des Français auront été contaminés par le virus le 11 mai. Un chiffre qui anéantit tout espoir d'atteindre une immunité collective qui permettrait de stopper l'épidémie. Les transports représentent un facteur de risque important de contamination en l'absence de mesures fortes.

Pas de protection, pas de travail !

Le trajet domicile/travail est partie intégrante de la production. Un accident durant le trajet pour se rendre ou repartir du travail vers son domicile est reconnu comme étant un accident du travail. Le patronat doit fournir des masques de protection et des gels hydroalcooliques aux salariés.

Le port d'un masque, d'autant que s'il est du type chirurgical, ne préserve pas à lui seul du risque de contamination au Covid-19, il préserve essentiellement celui qui le porte de contaminer les autres, et n'est protecteur que si son usage est généralisé. Que dire alors des masques « maison », dont la plupart des spécialistes s'accordent à dire qu'il a un niveau de protection inférieur ... ?

Un déconfinement progressif s'accompagnera d'une reprise également progressive des plans de transport, et donc des capacités à accueillir les usagers dans les transports collectifs. Nous serons, par conséquent, confrontés à des niveaux de fréquentation qui, manifestement, ne permettront pas de respecter les gestes barrières.

Les usagers et les salariés subissent pleinement les mesures de confinement, parce que le patronat, depuis plusieurs décennies, est toujours plus obnubilé à détricoter le socle de notre protection sociale, il est vrai avec le concours des politiques publiques libérales. Baisse de son financement et exonérations de ces cotisations sociales demeurent son alpha et son oméga.

Les usagers ont droit aux transports !

Le déconfinement doit s'accompagner des mesures de protections individuelles fournies et financées par l'employeur, ainsi que par une politique de dépistage généralisé. En Allemagne, ce sont 500 000 tests qui sont réalisés chaque semaine.

Par ailleurs, les salariés des transports doivent bénéficier de toutes les garanties de protection des personnels, afin de réaliser leurs missions dans des conditions optimum de sécurité des circulations et de sécurité sanitaire. Les plans de transport, le nombre de circulations ou encore la capacité d'accueil des rames, bus, etc. ne permettront pas de répondre à la demande dès le 11 mai. Définir le processus d'un retour à la normale est, à ce jour, prématuré. Il demeure encore trop d'inconnues sur les plans du Gouvernement sur le niveau de l'offre de transport et la fréquentation attendue.

Le jour d'après ne peut pas être celui du jour d'avant !

Il est urgent et prioritaire de renforcer les politiques publiques au service de l'intérêt général. Le modèle libéral n'a-t-il pas déjà fait trop de dégâts, à vouloir répondre aux seuls intérêts des actionnaires ? Les velléités d'ouverture à la concurrence doivent donc être stoppées sans attendre !

Le jour d'après doit intégrer, au-delà de la question de la santé publique, les enjeux environnementaux et les enjeux sociaux. Il est essentiel de poursuivre une politique de développement des transports collectifs accessibles pour tous. Il impose des budgets d'investissements massifs, garantis et pérennes pour le développement des infrastructures et du matériel. La priorité n'est pas, par exemple, le projet du CDG Express, « le train des riches ». Ce projet doit être stoppé et abandonné. Il est essentiel de redonner toute la place à la valorisation du travail par des hausses généralisées des rémunérations de salariés. L'argent existe, ce sont près de 60 milliards d'€ que vont se distribuer au titre de l'année 2019 les actionnaires des entreprises du CAC 40.

Montreuil, le 24 avril 2020