

Pourquoi la SNCF doit garder un caractère public

P2



© Patrice Morel

Droit au transport pour tous !

P2



DR

2019 La VRAIEinf



Gratuit

Développer un réseau équitable

Le recul du rail s'inscrit dans le mouvement de désertification de nombreuses régions.

P3

Pourquoi les conditions sociales des cheminots doivent s'améliorer ?

P2

Renforçons notre pouvoir d'intervention

La qualité du service public ferroviaire requiert l'expression des besoins des usagers...

P3

Relancer le Fret SNCF : une nécessité absolue

Le secteur des transports est, en France, le plus gros contributeur d'émissions de gaz à effet de serre...

P3

Quelques chiffres clés

P2

Ne pas jeter sur la voie publique



© Boubou

Le service public ferroviaire appartient à la Nation, donc à nous tous, usagers et cheminots.

N'en déplaise au président Macron, qui écoute mais n'entend pas, il n'est pas la propriété exclusive de ceux qui dirigent le pays. Nous avons tous notre mot à dire. Ensemble, construisons une expression populaire forte pour le Fer de demain et faisons-nous entendre !

Les salariés et, plus largement, l'ensemble de la population n'ont pas grand-chose à attendre du pseudo « débat national » en cours. Le Président persiste et signe. Il a un programme et il l'appliquera. Exit les légitimes revendications, l'exigence de justice sociale et fiscale, qui font s'exprimer la colère depuis des mois. Cette piteuse tentative d'enfumage ne vise en fait qu'à détourner l'attention afin d'occulter les vrais sujets de préoccupation des citoyens.

La CGT ne s'est pas laissée duper. Elle a déjà fait connaître ses exigences sur la nécessaire revalorisation du smic, des salaires, pensions et minima sociaux, sur le rétablissement de l'ISF et une fiscalité plus juste

incluant la baisse de la TVA sur les produits de première nécessité.

Il en va de même pour l'avenir de la SNCF. La réforme du service public ferroviaire votée en juin 2018 repose elle aussi sur la stratégie de l'enfumage.

Cette tromperie aura des répercussions durables sur notre quotidien, que nous soyons cheminots ou usagers de la SNCF.

Face à ce gouvernement, une démarche d'expression populaire doit s'élever.

Nous devons la construire ensemble, dans les territoires, dans les entreprises en participant aux initiatives proposées par les unions locales et départementales et les syndicats de la CGT. Nos voix réunies dans un même élan se feront ainsi entendre.

Le président de la République, le Medef devront prendre acte de nos revendications.

Des propositions viables et réalistes existent pour la défense et le développement de notre service public ferroviaire.

Portons-les ensemble !

CHIFFRES CLÉS

LA SNCF C'EST



3 029 gares



30 000 km de lignes



15 000 trains de voyageurs par jour



- 25 000 emplois entre 2007 et 2017



Une sous-traitance qui coûte **15 % plus cher** que les cheminots de la SNCF

PRÉVISIONS SNCF POUR 2019



700 millions d'€ de bénéfices



2 400 suppressions d'emplois dont 952 à l'accueil et à la vente

Pourquoi la SNCF doit garder un caractère public



VRAIE info +

POURQUOI LES CONDITIONS SOCIALES DES CHEMINOTS DOIVENT S'AMÉLIORER ?

La fin du statut pour les futurs embauchés est prévue en 2020. Cette décision, actée par la réforme de juin 2018, est loin d'être anodine car cela aura des effets sur le service public ferroviaire au quotidien. Le statut de cheminot est en effet consubstantiel du service public et du service rendu aux populations et donc à la Nation.

En dénigrant cette dimension majeure pour la remettre en cause, les tenants des réformes libérales ne visent pas les « avantages » supposés des cheminots. Ils visent le service public lui-même. Car le statut donne certes des droits, mais il confère aussi des devoirs. Ainsi, pour honorer l'adaptabilité et la continuité du service public, les cheminots sont soumis à l'obligation de faire fonctionner la SNCF toute l'année.

Le statut implique aussi un engagement des cheminots : un an de période d'essai, jusqu'à trois pour les cadres, travail de nuit, mobilité induite, travail du dimanche et des jours fériés rémunérés en dessous du cadre défini par le Code du travail.

Nous sommes loin des privilèges agités pour justifier la mise à mort de ce dispositif. En attendant, la direction SNCF fait fi de la qualité de service et accroît la précarité dans l'entreprise en ayant massivement recours à la sous-traitance pour l'exécution des travaux, à l'utilisation de travailleurs intérimaires, de CDD...

Quant aux cheminots, en guise d'avantage, ils reçoivent 0 % d'augmentation salariale pour la cinquième année consécutive !

Droit au transport pour tous !

De plus en plus, les usagers sont confrontés à une tarification à deux vitesses qui accentue les inégalités.

Or, la tarification fait partie intégrante du droit au transport pour tous auquel doit répondre le service public ferroviaire. Il est donc impératif que les tarifs des billets SNCF s'élaborent sur les principes fondamentaux d'égalité de traitement mais aussi de solidarité et soient harmonisés sur l'ensemble du territoire.

Afin de permettre une égalité d'accès à tous les usagers, où qu'ils soient et quels que soient leurs revenus, la CGT revendique une diversification de l'offre ainsi qu'une tarification incitative et simplifiée, reposant sur les principes de service public. Elle préconise le retour du prix au kilomètre et l'abandon de la tarification de marché, l'amélioration des tarifs sociaux et l'instauration de la gratuité pour étudier ou rechercher un emploi.

Elle revendique aussi la mise en place d'un réseau de distribution accessible et varié répondant aux impératifs des usagers (guichet, borne de libre-service, ligne directe ou internet).

Enfin, parce que le transport est une nécessité, la CGT milite pour l'application d'un taux de TVA à 5,5 % sur les billets, actuellement à 10 %. ■

Le droit au transport est un support essentiel d'une liberté fondamentale des citoyens : celle de se déplacer.

Garantir ce droit nécessite une approche multimodale dans laquelle le rail a toute sa place. Cela suppose une maîtrise publique cohérente visant à répondre aux besoins de transport exempté d'exigences de rentabilité financière. Seul l'intérêt général doit guider les choix d'organisation, d'investissements et de gestion des services publics.

Pour cela, le statut public de la SNCF doit être « sanctuarisé » par le retour à une entreprise publique unique et intégrée, sous la forme d'un Établissement public industriel et commercial (Épic).

C'est évidemment l'inverse que veulent faire le gouvernement et la direction SNCF en la transformant en société anonyme (SA) dès le 1^{er} janvier 2020. Cette mutation de son statut s'accompagnera d'un abandon des obligations et missions de service public.

Le groupe SNCF n'aura alors plus vocation à assurer la mobilité des usagers sur le territoire de façon équitable. Il répondra à des valeurs et exigences purement commerciales pour servir un objectif prioritaire de compétitivité, en s'adaptant pour cela aux impératifs de la concurrence.

Ces choix vont à l'encontre de l'intérêt général. En effet, la politique des transports est constitutive de l'aménagement du territoire, du développement économique et de la cohésion sociale et environnementale. Ce à quoi le service public SNCF contribue pleinement.

Il est donc dans l'intérêt de tous que le caractère public de la SNCF soit conforté et renforcé.

Les questions d'organisation du transport des marchandises ou des voyageurs relèvent de la responsabilité de l'État, celles de l'organisation du fonctionnement du système ferroviaire et de la production relèvent de l'entreprise publique.

Le service public ferroviaire, parce qu'il répond à l'intérêt général, n'est pas une activité comme les autres. Il ne peut donc être soumis aux lois du « marché ». Il ne peut pas lui être appliqué les règles des grands groupes privés car il n'est « bénéficiaire » que dès lors qu'il répond de manière fiable et efficace aux besoins des populations en tous points du territoire.

Voilà pourquoi la SNCF doit donc rester 100 % publique ! ■



ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

Développer un réseau équitable



© Boubou

Le recul du rail s'inscrit dans le mouvement de désertification de nombreuses régions qui atteint les services publics de plein fouet (santé, poste, Sécurité sociale, collectivités).

En effet, hormis la région parisienne et quelques grandes métropoles, notre pays présente un ensemble de territoires à faible densité urbaine. Le débat sur l'aménagement du territoire et celui sur les transports et spécialement le ferroviaire ne sauraient donc être dissociés, les TET, les TER et le fret de proximité étant indispensables à la cohésion et au désenclavement territorial.

Or, l'État a mené pendant des décennies une politique plus favorable à la route.

Le réseau autoroutier a été développé alors que le réseau ferré national a stagné. Depuis 1970, l'État a investi 54,6 milliards d'euros pour le ferroviaire contre 88,2 pour la route.

L'insuffisance des subventions publiques est à l'origine de la dette et des difficultés financières du ferroviaire. La modernisation du réseau ferré national exige plus de 3 milliards d'investissement par an.

Le financement doit être modifié, sinon l'endettement se poursuivra. Comme le système routier, le ferroviaire ne peut s'autofinancer.

L'État dispose de recettes largement suffisantes pour financer la totalité

des infrastructures de transport, le ferroviaire y compris, outre d'autres sources de financement possibles telles que la renationalisation des autoroutes par exemple.

Ainsi, en 2016, les recettes de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) ont rapporté 28,5 milliards d'euros environ pour les produits pétroliers.

La CGT considère que l'ensemble des infrastructures de transport doivent être financées par l'État. Elle propose d'affecter, par exemple, l'intégralité de la TICPE à ce financement, dont 6 milliards directement au financement du réseau ferré national. ■

Renforçons notre pouvoir d'intervention !



© Patrice Morel

La qualité du service public ferroviaire requiert l'expression des besoins des usagers, le contrôle et l'évaluation de l'utilisation des moyens publics par ceux-ci.

La création d'espaces démocratiques communs aux salariés, usagers et élus, tels que les comités de lignes, les comités de partenaires, permettrait de déterminer les besoins des populations et des salariés en s'appuyant sur le rôle politique des élus.

L'évaluation démocratique des politiques publiques est néces-

saire pour vérifier l'efficacité de celles-ci par rapport aux objectifs fixés, afin de mieux répondre aux besoins. Cette évaluation ne peut être l'apanage du seul gouvernement qui serait en la matière juge et partie : elle doit être soumise à l'avis du Parlement.

De même, la composition de l'Arafer (autorité de régulation des activités ferroviaires et routières), le « gendarme du ferroviaire », doit être élargie aux représentants des usagers et des salariés de la SNCF. ■

VRAIE info +

RELANCER LE FRET SNCF : UNE NÉCESSITÉ ABSOLUE

Le secteur des transports est, en France, le plus gros contributeur d'émissions de gaz à effet de serre, avec 29 % du total (+6 % par rapport à 2015).

Le mode routier produit 95 % des émissions (+39 % entre 1990 et 2015). Ne rien faire pour tenter d'enrayer cette tendance serait irresponsable. Le seul moyen efficace pour y parvenir rapidement est d'organiser le report modal vers la voie ferrée et la voie d'eau.

Actuellement le rail représente moins de 10 % des marchandises transportées et la voie d'eau stagne aux alentours de 2 %.

Selon certaines projections, le volume des marchandises transportées par la route pourrait connaître une augmentation de 45,2 % d'ici à 2030 et de 85,92 % d'ici à 2050.

La CGT considère qu'il est urgent de mettre en œuvre les décisions prises lors des différents sommets environnementaux.

Pour ce faire, la puissance publique doit maîtriser l'organisation globale de la logistique et avoir une connaissance la plus fine possible des flux de marchandises transportées. Au nom de l'intérêt général, elle doit fixer des objectifs concrets aux chargeurs et aux industriels en matière de report modal. Seule une politique des transports basée sur les principes du service public permettra de respecter ce choix.



© G. Bartoli

La Vraie info

est une publication de la Fédération CGT des cheminots
Case n° 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tél. 01 55 82 84 40
ISSN 2606-0205

Dépôt légal janvier 2019

Directeur de la publication : Laurent Brun

Responsable de la rédaction : Cédric Robert

Création et réalisation :

Comtown Productions, Paris

Impression : Rivet PE, Limoges



ENSEMBLE NOUS POUVONS GAGNER !

**SNCF,
ENTREPRISE
PUBLIQUE !**

**BAISSE
de la TVA
sur
les billets
de train**

**Tarifs
sociaux
ADAPTÉS**

**Transport
de
MARCHANDISES
par le train**

**Transports
GRATUITS
pour
les ÉTUDIANTS
et
les DEMANDEURS
D'EMPLOI**

**ÉGALITÉ D'ACCÈS
aux offres de transport**

**Tarification
au KILOMÈTRE**

**Relance
du FRET !**

**Espaces
DÉMOCRATIQUES
usagers, salariés,
élus**



Fédération CGT des cheminots
www.cheminotcgt.fr



CGT.des.Cheminots



cgtcheminots



La télé
des cheminots CGT



La télé
des cheminots CGT



Appli mobile
cheminots CGT