



TRACT AUX USAGERS

Montreuil, 30 mars 2018

AVENIR DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

UN SERVICE PUBLIC SNCF POUR TOUS !

**LA CGT NE VEUT PAS
d'un statu quo sclérosant
le service public SNCF.**

FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

**«ENSEMBLE
POUR LE FER»**

**RAPPORT**

DE LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS
sur l'avenir du Service Public ferroviaire
et contre le statu quo libéral.

7 Mars 2018

C'est tout le sens du rapport de la Fédération CGT des Cheminots, qui contient des propositions de relance crédibles pour la SNCF. Il a été remis au Premier ministre le 13 mars 2018. Par ailleurs, les organisations syndicales CGT, UNSA Ferroviaire, SUD-Rail, CFTD ont élaboré une plateforme revendicative commune composée de 8 points. C'est sur cette base qu'elles demandent l'ouverture de réelles négociations, loyales et sérieuses. Le gouvernement fait le choix du passage en force. Face à cette situation de blocage, les cheminots agissent donc par la grève à partir des 3 et 4 avril 2018. Le gouvernement porte la responsabilité de l'éventualité d'un conflit long.



© P. Lalys-Fédération CGT des cheminots

Le service public SNCF est un acteur fondamental du droit au transport tant pour les usagers (trains de voyageurs) que pour les chargeurs (trains de marchandises).

La SNCF est un outil public au service de la population et doit le demeurer.

L'Etat est garant d'un aménagement du territoire qui permet l'accès égalitaire au train d'une large majorité de personnes avec un réseau ferroviaire qui allie les lignes grande vitesse (TGV), les liaisons interrégionales et transversales (TET), les lignes de proximité sur lesquelles circulent les TER. Ce maillage global du réseau ferroviaire doit garantir les interconnexions et correspondances entre les différents trains et proposer des dessertes et des offres de transport adaptées aux besoins des usagers.

Le maillage fin du réseau est aussi indispensable à l'irrigation du territoire pour répondre aux besoins en proximité des industriels, des PME... en matière de transport de marchandises. Les « lignes de proximité » sont donc essentielles pour permettre l'accès au train public pour les chargeurs.

Afin d'assurer l'égalité de traitement et d'accès des usagers et chargeurs sur l'ensemble du territoire, l'Etat français doit assumer ses responsabilités et rendre efficace l'outil public que représente la SNCF.

La réforme souhaitée par le gouvernement, ne traite pas la question des moyens de financement pour relancer le train public marchandises et voyageurs. Elle ne règle en rien les dysfonctionnements du système ferroviaire, cause des retards et suppressions de trains, car elle n'aborde pas l'organisation de la production par activité, axe ou produit au sein de la SNCF.

ENSE POUR

Ces dernières semaines, le gouvernement, relayé par certains médias, n'a eu de cesse de faire passer les cheminots pour des privilégiés. Cette stratégie vise à détourner l'opinion publique des sujets de fond qui composent le contenu réel de la réforme.

Lignes de proximité, le risque demeure !

- Certaines lignes de proximité, mal nommées : « petites lignes », sont menacées de fermeture. En effet, le rapport (Spinetta) remis au gouvernement recommande la suppression de près de 9000 Kms de lignes sur le territoire car jugées non rentables.
- Devant le large tollé provoqué par la recommandation du rapport, le 1^{er} ministre lors de son allocution du 26 février 2018, a déclaré « on ne décide pas de la fermeture de 9 000 kms de lignes depuis Paris sur des critères administratifs et comptables ». En clair, si fermeture de ligne il doit y avoir, ce sont les régions qui en porteront la responsabilité puisque ce sont elles qui sont Autorités Organisatrice des Transports et qui financent le Transport Express Régional !
- Au vu des finances des régions et des incessants transferts de compétences sans moyens, les choix pourraient être tranchants. Une partie de la population sera sacrifiée et n'aura plus accès au transport ferroviaire, à part pour celles et ceux qui habitent proche d'une métropole.
- Au-delà des impacts sur l'emploi cheminot, cela aura pour conséquence l'appauvrissement d'une partie des territoires, de dégrader encore plus l'environnement au regard de la pollution et de l'accidentologie générée sur les routes.

La dette et le financement

- La dette du système ferroviaire est une dette d'Etat consécutive aux investissements publics exigés par les pouvoirs publics pour la construction et la modernisation du réseau, et particulièrement les lignes à grande vitesse. Elle s'élève à près de 55 Mds d'euros. Elle génère 1,7Md d'euros d'intérêts annuels. Autant d'argent qui pourrait être investi dans la régénération d'un réseau vieillissant.

La CGT propose

La création d'une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire de l'Etat (CADEFE) afin de libérer le système ferroviaire de ce poids (1,7 Md€ d'intérêts par an) et ainsi mobiliser toutes les énergies pour la reconquête d'un service public ferroviaire efficace.

- La nationalisation des autoroutes et utiliser les profits pour alimenter la CADEFE.
- La mise en place de l'Eco Taxe poids lourds dans le cadre de la transposition en droit français de la directive Euro Vignette qui permettrait également d'apurer la dette.
- L'utilisation de la TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) (28M euros/an) afin d'investir dans les infrastructures ferroviaires, routières, fluviales, maritimes avec 6M d'euros affectés au ferroviaire.

MBLE

LE FER !

Tarification

La tarification doit respecter les principes fondamentaux d'égalité de traitement, de solidarité et de péréquation en tout point du territoire. La CGT revendique une tarification incitative et simplifiée reposant sur les principes de service public et définie nationalement.

Depuis 1993, l'Etat a autorisé la SNCF à appliquer d'autres tarifications que celle liée à la distance kilométrique. C'est ainsi que les résas TGV ont vu leurs tarifs moduler selon les créneaux horaires amenant les prix à varier en fonction de la demande pour optimiser le remplissage et le chiffre d'affaires...

- Aujourd'hui, alors que ce procédé est peu utilisé chez les autres opérateurs européens, on peut avoir jusqu'à 50 tarifs différents à bord d'un même TGV pour le même trajet, amenant usagers et associations de consommateurs à régulièrement dénoncer, à juste titre, l'opacité de ce système.
- L'Etat joue encore un rôle prépondérant dans la tarification à travers un encadrement des tarifs TGV et l'obligation faite à la SNCF de pratiquer certaines tarifications sociales (famille nombreuse, congés annuels...).
- Le gouvernement préconise de mettre un terme à ces régulations administratives tout comme il préconise d'augmenter la contribution de l'usager dans le coût du transport...

La CGT propose

- L'abandon de la tarification de marché pour revenir à une tarification au kilomètre.
- L'amélioration de la tarification sociale.
- La prise en charge intégrale des trajets domicile/travail dès le premier salarié pour l'ensemble des employeurs.
- La mise en place d'un réseau de distribution permettant à tous les usagers de pouvoir bénéficier de toute la gamme tarifaire quel que soit le canal utilisé (guichet, borne libre-service, ligne directe ou internet).

La concurrence

Le gouvernement actuel, comme son prédécesseur, justifie l'obligation de mettre en place la concurrence par discipline vis-à-vis des textes européens et notamment le 4^e paquet ferroviaire.

Ce texte prévoit la mise en place de l'ouverture à la concurrence par transposition législative dans les États membres au plus tard en 2019 pour les services non conventionnés et 2023 pour les services conventionnés, mais il prévoit dans son article 5, paragraphe 4 bis une série d'exceptions applicables en France. Le gouvernement envisage de graduer l'ouverture à la concurrence en Ile de France jusqu'en 2039.

Nous sommes donc bien face à un choix, plus qu'à une obligation.

Concernant la qualité de service, l'expérience de la concurrence dans d'autres secteurs d'activité comme les télécommunications et l'énergie par exemple, démontre qu'aucune amélioration n'est perceptible. En revanche, les tarifs ont augmenté de façon significative. C'est ce qu'ont vécu les Anglais et qui les a poussés, le 2 janvier 2018, à exiger la renationalisation du rail. Ils sont 67% des citoyens à le souhaiter.

Si l'on regarde la situation du transport de marchandises (Fret SNCF) ouvert à la concurrence au niveau du transport national en 2006, on peut constater que le volume de tonnes de marchandises transportées s'est effondré.

La CGT propose

- D'appliquer les exceptions prévues dans la réglementation européenne.

LA SNCF, DÉFENDONS-LA ENSEMBLE !

La réforme du système ferroviaire, pour laquelle le gouvernement entend légiférer par ordonnances (la loi de ratification est prévue fin juin), ne présente aucune piste d'amélioration pour le quotidien des usagers et des chargeurs de la SNCF.

Pour les voyageurs, le train serait encore plus inaccessible (hausse de tarifs, fermeture de lignes, de gares, de guichets...).

Pour les chargeurs (Fret), l'option privilégiée pour faire transporter les marchandises demeurerait le camion, d'autant que le gouvernement envisage de filialiser le Fret SNCF.

Les cheminots sont conscients des désagréments réguliers que vous subissez (annulations/retards de trains, rames surchargées, horaires inadaptés...)

La mobilisation que nous lançons a pour objectif de faire de la SNCF, entreprise publique, un outil efficace à votre service, avec des moyens financiers, humains et matériels suffisants, ainsi que des cheminots bien formés garantissant de votre accueil, confort et de votre sécurité.

**« UNIS ET SOLIDAIRES
DANS L'ACTION »**

