

Mesdames, Messieurs

Hausse des tarifs, changement d'horaires, suppressions d'emplois, dégradation de la qualité de services et de l'offre, concurrence, service public SNCF menacé...

USAGERS, CHEMINOTS nous avons notre MOT À DIRE !

LE TRAIN : UN PRODUIT DE LUXE ?

Depuis le 3 janvier 2012, l'achat d'un billet TGV, TéoZ ou Lunéa coûte 3,2% de plus qu'auparavant. Conséquence, entre autres, du relèvement du taux de TVA réduite de 5,5 à 7%, dicté dans le deuxième plan de rigueur du Gouvernement.

Déjà considérés comme excessifs par les familles et par les voyageurs, la fédération CGT des cheminots condamne une nouvelle hausse des tarifs qui va peser sur le pouvoir d'achat des plus humbles comme l'ensemble des mesures d'austérité prises par le gouvernement. Elle risque également de limiter encore les capacités de mobilité des citoyens les plus fragilisés.

Quelque peu consciente du caractère discriminatoire de l'accès au train suivant ses moyens, la SNCF s'organise pour proposer demain une alternative aux plus démunis... par autocar à bas coût social, à basse vitesse et à basse sécurité. Ceux qui en auront les moyens pourront prendre le train, les autres resteront à quai ou prendront la route. Inadmissible !

UN MEILLEUR SERVICE PUBLIC CE N'EST PAS DU LUXE !

Tout ceci survient dans une période charnière où le service public SNCF est attaqué de toute part par les pouvoirs politiques en Europe et en France, où la pertinence du mode ferroviaire ne se juge qu'à la rentabilité économique et non à la réponse aux besoins de transports et à la préservation de l'environnement, où la dégradation de l'offre et du service s'accroît pour les usagers.

Le changement d'horaires 2012 se traduit, pour nombre de voyageurs, par des gares moins desservies, des arrêts supprimés, des correspondances non assurées, des trains supprimés, des horaires qui ne correspondent plus à leurs besoins.

Les actions convergentes usagers/cheminots auront permis des ajustements non négligeables d'horaires et de dessertes. Les moyens supplémentaires arrachés à la direction SNCF, en matière d'emplois, le professionnalisme des cheminots de l'entreprise publique auront permis d'éviter le « big bug » pronostiqué.

Alors que le service annuel 2013 se prépare, la direction de la SNCF est tentée de récupérer les emplois qu'elle a dû concéder en fin d'année 2011.

Depuis l'arrivée de Sarkozy à l'Élysée en 2007, 18 000 emplois ont été supprimés à la SNCF, l'équivalent de 18 compagnies Sea France. Pour 2012, l'Etat et la SNCF continuent de vouloir utiliser l'emploi comme variable d'ajustement, malgré les conséquences désastreuses que cela provoque sur la qualité de service, la régularité, l'accueil et l'offre aux voyageurs, les conditions de travail des cheminots, les risques que cela fait peser sur le niveau de sécurité des circulations.

Par exemple, en Île-de-France, la direction Transilien de la SNCF, sous couvert de développer des offres supplémentaires, se prépare en plus à supprimer près de 600 emplois en contact direct avec les usagers accentuant un service public à plusieurs vitesses, s'affaiblissant à mesure que l'on s'éloigne de Paris. Les mêmes phénomènes se retrouvent en région.

Pas une journée ne passe sans fermeture inopinée de gares par manque d'effectif, dont la responsabilité revient à 100% aux économies réalisées par la SNCF sur l'emploi et l'organisation de la production. Combien de gares n'ouvrent qu'en semaine ou (et) que quelques heures dans la journée ? Combien de gares où vous ne pouvez plus acheter un billet Grandes Lignes voire un billet tout cours ? C'est là aussi une forme de discrimination à l'accès au service public SNCF. Inadmissible !

LE GOUVERNEMENT ENVISAGE LA FIN DU SERVICE PUBLIC SNCF DANS VOTRE DOS

La SNCF appartient à la Nation ! Comme la CGT l'exige, son avenir d'entreprise publique de service public doit être déterminé par un grand débat national. En organisant des assises nationales du ferroviaire à vitesse grand V et en comité restreint, pilotées par des technocrates plus libéraux les uns que les autres, le Gouvernement a volontairement confisqué le débat aux français.

Cette peur de la démocratie s'est traduite jusque dans le refus du Gouvernement de communiquer sur ses intentions pour la SNCF, le service public, l'avenir même du mode ferroviaire en France. Et pour cause ! Les recettes qu'il veut dicter au ferroviaire sont aussi graves qu'inefficaces pour l'intérêt général.

Se refusant de tirer les leçons de l'ouverture à la concurrence en France et en Europe des services publics, niant sciemment leurs effets directs sur l'augmentation magistrale des prix, la baisse sur le niveau de service pour les consommateurs tant dans l'énergie, les transports, les télécommunications, le Gouvernement veut poursuivre la vente du patrimoine national à la spéculation financière. Le contexte économique qu'il a contribué à créer lui sert de prétexte pour ne pas traiter l'avenir du ferroviaire à partir des vrais problématiques du désendettement du système ferroviaire, son financement, sa régénération, son développement, de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de la réponse aux besoins de transport.

Au contraire, il s'enferme dans le schéma dogmatique de l'Europe libérale. Ses préconisations, issues des assises, visent à accélérer l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence des trains nationaux d'équilibre du territoire et des TER en démantelant, en privatisant l'entreprise publique SNCF. Au travers d'une nouvelle étape de décentralisation, de graves menaces pèsent sur l'unicité du réseau ferroviaire et sur son volume. Plus de 11000 kms de lignes (soit 1/3 du réseau) sont menacés parce qu'elles sont jugées non rentables économiquement. Des territoires entiers seraient de fait désertés par le ferroviaire. Non seulement cette politique empêcherait toute possibilité d'industrialisation, donc de créations d'emplois et de croissance, mais elle encouragerait les entreprises implantées aujourd'hui à quitter ces territoires. La désertification des services publics est un handicap pour l'attractivité des territoires. Dans de nombreux endroits, des autocars remplaceraient les trains. Ce qui constituerait un vrai recul de société.

ENSEMBLE PRENONS LA PAROLE ET CONSTRUISONS LA REPONSE A NOS BESOINS !

Comme nous avons su le faire ensemble dans le cadre du changement d'horaires 2012, ne tombons pas dans le piège de l'opposition recherchée par le Gouvernement entre usagers et cheminots. Avec la SNCF, ils visent à stigmatiser les cheminots et leur statut comme des privilégiés, comme des freins à l'amélioration de vos conditions de transport. Nos intérêts sont convergents. Le statut garantit plus qu'une condition sociale pour les cheminots, il est une barrière de protection du niveau de sécurité des personnes et des circulations ainsi que de la qualité de service.

Contrairement au Gouvernement, la fédération CGT des cheminots veut vous donner la parole, en organisant, partout sur le territoire, des Etats Généraux du Service Public Ferroviaire. Inscrivez -vous dans cette démarche.