



TRACT AUX USAGERS

Montreuil, 12 septembre 2018

RÉFORME DU FERROVIAIRE

ASPHYXIE SUR LE RAIL ?

Malgré le rejet écrasant de sa réforme par les cheminots, illustré par plus de 3 mois de grève, le Gouvernement est passé en force sur son projet de transformation du système ferroviaire.

Pour convaincre l'opinion publique qui soutenait largement les cheminots, la majorité présidentielle a multiplié les déclarations mensongères sur les vertus des mesures imposées : la concurrence ferait baisser les prix, améliorerait la qualité du service, permettrait de faire rouler plus de trains ; les petites lignes ne seraient plus menacées ; le problème du financement serait réglé...

La **CGT** souhaite vous informer de la réalité !



Les **DESSERTES TGV RÉDUITES** Business is business

Dès l'été, la Direction SNCF a annoncé la suppression de dessertes TGV sur de nombreuses villes moyennes (Grenoble, Nancy, Dijon, Chalindrey, Lons-le-saunier, Besançon, Bourg-en-Bresse, Belfort, Mulhouse, etc.). L'objectif affiché est de baisser l'offre de 2% par an pour rentabiliser les trains au maximum et ainsi se préparer à la concurrence. L'aménagement du territoire et le droit d'accès au transport public passeront donc à la trappe pour de nombreux citoyens. De même, 25% des dessertes devraient basculer en low cost. La politique du Gouvernement c'est donc : un TGV moins accessible, un service dégradé pour les plus pauvres et une augmentation des tarifs pour les TGV restants. **La concurrence, c'est l'injustice qui se développe !**

La **DÉSERTIFICATION** des territoires est engagée

Contrairement aux promesses du Gouvernement, le désengagement de l'Etat dans le financement des investissements menace bien les « petites lignes ». **25 d'entre elles sont déjà sur la sellette depuis cet été.**

Dans le Limousin et la Corrèze, il a été annoncé que plusieurs lignes de proximité fermeraient entre 2020 et 2022 dont Limoges-Angoulême, Brive-Aurillac, Limoges-Ussel et Tulle-Ussel. Dans les Vosges, les lignes Epinal-Saint-Dié-des-Vosges et Lavelin-Gérardmer sont également sur la sellette. D'autres vont suivre.

La future concurrence pousse aussi à supprimer les dessertes jugées « non rentables » ce qui impacte les petites villes dans les grosses agglomérations. La SNCF, par exemple, annonce la suppression de 18 trains par jour sur le parcours Lyon-Givors. Plusieurs villes de 20 000 à 30 000 habitants n'auront plus accès au train. Et la baisse de la fréquence va faire fuir une partie des usagers.

Au début de la grève des cheminots, le Gouvernement avait reculé sur l'un des points du rapport Spinetta qui proposait que l'Etat ne finance plus les contrats de plan avec les Régions concernant les travaux sur les infrastructures. Mais ce recul n'était destiné qu'à empêcher la convergence entre citoyens et cheminots en lutte. Pour les prochains contrats, le Gouvernement réintègre cette proposition dans une autre réforme en cours (Action Publique 2022) et propose à nouveau de laisser les Régions financer seules les travaux. **La politique de ce Gouvernement, c'est le tout routier et l'abandon des territoires !**

Préparez-vous à payer plus cher !

Le Gouvernement multiplie les tentatives pour opposer les usagers aux salariés du rail. L'une d'entre elles consiste à promettre qu'avec la casse du Statut des cheminots et la concurrence, les prix vont baisser.

En réalité, les prix ne dépendent que marginalement du « coût du travail ». C'est le coût de l'infrastructure et la manière dont le système est organisé pour l'amortir qui est l'élément principal du prix.

Avec l'éclatement de la SNCF en de multiples filiales et l'apparition de nouvelles compagnies, le système ferroviaire va se dégrader économiquement.

Le Gouvernement réfléchit désormais à la hausse des prix pour que la part acquittée par les usagers soit plus importante. Une série de proposition est formulée dans ce sens dans la Loi d'Orientation sur les Mobilités et dans le rapport Action Publique 2022.

Après avoir culpabilisé les cheminots, le Gouvernement veut donc culpabiliser les usagers, en contradiction totale avec ce que devrait être une politique favorable à l'environnement et au désengorgement des routes.

Cette réforme ne résout aucun des problèmes du système ferroviaire et n'a qu'une portée idéologique : libéralisation, casse du statut des salariés, privatisation.

«Le Gouvernement réfléchit désormais à la hausse des prix pour que la part acquittée par les usagers soit plus importante».

D'autres **SOLUTIONS** sont toujours possibles

«Le service public doit améliorer la vie des citoyens !»

Alors que l'actualité nous rappelle l'urgence des débats sur les infrastructures (effondrement du pont de Gênes en Italie) et sur l'environnement (accélération du réchauffement climatique), le Gouvernement a fait le choix de la déréglementation qui va profiter à la route et aux groupes privés.

La CGT défend une autre logique : Nous avons besoin d'une politique des transports ambitieuse pour l'environnement et les attentes sociales, qui développe les transports collectifs et s'appuie sur un outil public disposant de tous les moyens pour cela.

Dans son rapport « Ensemble pour le fer », la CGT proposait que l'ensemble des infrastructures soient financées par une affectation de la TICPE (taxe sur les carburants). Cela permettrait de soulager les collectivités locales en charge des routes, d'effectuer l'ensemble des travaux nécessaires pour tous les modes afin de conserver des

L'environnement est sacrifié par la réforme

Le transport public de marchandises par FRET, qui est pourtant bien moins polluant que le mode routier, est abandonné depuis 10 ans. La concurrence et le dumping social n'ont pas développé les volumes transportés, au contraire, ils ont baissé d'un tiers par rapport à ce que la SNCF transportait seule en 2000. La loi du marché est donc inefficace !

Des promesses avaient été faites par la Ministre pendant la grève : la Loi d'Orientation sur les Mobilités devait apporter des solutions. Ce n'est pas le cas. Le Gouvernement n'a aucune proposition pour relancer le transport ferroviaire de marchandises. L'outil de production continue à être détruit, hypothéquant les capacités éventuelles de relance dans le futur.

Exemple : la fermeture du triage de Nîmes est programmée au 1^{er} octobre.

réseaux efficaces et sûrs et d'orienter les investissements pour développer les modes respectueux de l'environnement. Cette taxe constituerait alors une vraie fiscalité écologique.

Cette prise en charge de l'infrastructure par la puissance publique permettrait en outre de dégager des moyens afin de développer et d'améliorer le service rendu, d'en baisser le prix...

La CGT continue à se battre pour une autre réforme. La SNCF doit rester publique, son organisation interne ne doit pas être tournée vers le business mais vers la garantie de la sécurité et de la régularité des trains. Une vraie politique de relance du transport de marchandises doit être initiée. Des droits nouveaux doivent être créés pour que les usagers interviennent directement dans la gestion de leur entreprise publique.

