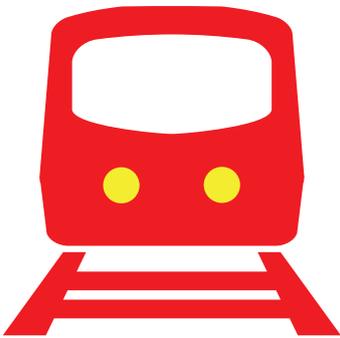




CE QUE L'ON NE VOUS DIT PAS SUR LA POLITIQUE BUSINESS DE LA SNCF !



Mesdames, Messieurs, bonjour

Depuis des années, la Direction de la SNCF n'a de cesse d'imposer des gains de productivité. Ainsi, du fait de la suppression de près de 30 000 emplois de cheminots depuis 2003, le chiffre d'affaires généré par agent a augmenté de 30 % (sur la base des résultats 2007). Pourtant et au-delà des conséquences catastrophiques sur la qualité du service public ferroviaire (accidents ferroviaires, suppressions et retards de trains, vieillissement du réseau ferré), l'augmentation du prix des billets se poursuit !

Loin d'enrayer l'endettement du système ferroviaire, la réforme de 2014 qui enjoint en fait à l'autofinancement, est marquée en réalité par un désengagement de l'Etat et du Patronat (qui profite largement du transport public) au détriment des cheminots et des usagers qui devront payer la note ! Pire, cette politique engendre un report massif sur les routes de camions et d'autocars... Or, la route est quasi uniquement financée par les deniers publics (infrastructures, coût des émissions de CO2 et de la pollution atmosphérique qui reposent sur les collectivités).

Tandis que le vocabulaire des dirigeants de la SNCF s'enrichit pour passer des « usagers » aux « clients », symptôme supplémentaire de cette politique business, cette même Direction fait le choix d'investir massivement à l'international ainsi que dans les filiales routières plutôt que dans les trains du quotidien pourtant si chers à Guillaume Pépy.

Ils détruisent le ferroviaire, occultent l'écologie, sacrifient des pans entiers de territoires et tout cela avec notre argent !

Ainsi, l'achat d'OHL (USA) a coûté 717 millions d'euros, celui de l'ATE (Australie) 113 millions d'euros et 29,3 millions de pertes de Kéolis à Boston. Le Partenariat Public Privé (PPP) sur la LGV SEA (Sud Europe Atlantique) coûtera au bas mot 230 millions d'euros par an pour engraisser un consortium privé (LISEA) piloté par Vinci Construction ! La libéralisation des autocars (loi Macron) coûtera 200 millions d'euros minimum chaque année. D'ailleurs, les 110 millions d'euros injectés dans « Ouibus » en deux ans serviront directement à faire concurrence aux trains SNCF et ce malgré des remplissages de bus estimés entre 10 et 20 voyageurs.

Exit donc l'égalité de traitement, la péréquation tarifaire, le service public ferroviaire !

D'AUTRES CHOIX EXISTENT !

Ainsi, la Fédération CGT des Cheminots propose de créer une contribution du Patronat pour financer les TER (versement transport), de baisser la TVA, d'augmenter la prise en charge du trajet domicile/travail par les employeurs, de créer un plan d'épargne populaire pour financer les infrastructures de transports... Ce qui permettrait de parvenir aux moyens nécessaires à même d'assurer un service public ferroviaire pour répondre aux besoins exprimés en territoires et d'appliquer une tarification appropriée.

