



LE SERVICE PUBLIC :

UN ATOUT POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA SNCF !

En appui de la lettre de mission du Président de la République, le nouveau Président de la SNCF, Guillaume Pépy, a présenté lors du CCE du 18 mars et du CA du 19 mars, les fondations du projet stratégique d'entreprise 2008/2012.

Pour la CGT, la SNCF entreprise de service public qui appartient à la Nation toute entière ne peut pas s'enfermer dans une rentabilité financière à tout prix au détriment de la réponse aux besoins comme elle le fait pour le fret.

Elle doit avec l'Etat entendre les besoins exprimés par les usagers, les chargeurs, mener des projets qui y répondent en concertation directe avec les organisations syndicales et à l'écoute des cheminots.

Les choix stratégiques d'avenir doivent s'appuyer et prendre en compte les atouts que détient une entreprise publique comme la SNCF.

Cela appelle à un renouveau de l'offre de la SNCF tant pour les chargeurs que pour les voyageurs, se souciant du développement durable, de l'aménagement du territoire et s'appuyant sur les principes fondateurs du service public.



L'ETAT DOIT S'ENGAGER DANS LE DEVELOPPEMENT DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE SNCF.

Ceci nécessite des moyens financiers de l'Etat pour des investissements dans le matériel, le personnel et les infrastructures.

La CGT dénonce une situation récurrente de désengagement de l'Etat vis-à-vis de la SNCF, accentuée par la ponction de plus de 130 Millions d'euros que l'Etat/actionnaire va réaliser sur les résultats de la SNCF en 2007. C'est inacceptable ! Cette ponction se fait sur le dos des usagers qui ont vu leurs conditions de transport se dégrader et des cheminots qui ont subi un recul de leurs conditions sociales avec la suppression de 2 500 emplois et une perte du pouvoir d'achat en 2007.

Pour la CGT, ces 130 Millions d'euros auraient été plus utiles, par exemple, pour aider à développer le Fret SNCF ou encore à redynamiser le Corail Intercités.

La CGT exige le retour de ces 130 millions d'euros pour développer et améliorer le service rendu aux usagers et répondre aux revendications sociales des cheminots. Dans ce sens, la CGT a exigé la réouverture immédiate des négociations salariales.

Pour le financement des infrastructures, la SNCF ne doit se substituer ni à l'Etat, ni à RFF. A cet effet, la CGT ne saurait trop recommander de s'appuyer sur l'avis négatif émis par le CSSPF* sur la réforme du système ferroviaire de 1997 et de revenir à son unicité piloté par la SNCF. Les dispositions législatives ayant créées RFF doivent être abrogées. Le désendettement du système ferroviaire par l'Etat doit permettre d'envisager des projets d'investissements.

* CSSPF : Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire



LE FRET FERROVIAIRE SNCF DOIT ETRE UNE PRIORITE

Vouloir devenir un leader mondial du fret et de la logistique pour Guillaume Pépy, ne remet pas en cause les politiques poursuivies (depuis le premier plan fret) qui ont réduit les capacités de l'appareil productif, transféré des trafics sur la route au nom de la concurrence afin d'abaisser les coûts et les normes sociales des cheminots.

L'avenir se construit aujourd'hui. Il faut un véritable plan ambitieux s'inscrivant dans un objectif de volume. Cela nécessite une politique de modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant, un système de production performant, un développement de l'emploi et une augmentation du nombre de hubs à haut débit.

Le fret à grande vitesse dans une offre diversifiée ne peut abandonner la proximité ni ses accords de coopération sur l'échiquier européen.



REPENDRE AUX BESOINS DES USAGERS

Le développement de la grande vitesse au plan international ne doit pas obérer les besoins de déplacements au quotidien des usagers. L'offre, la régularité, le confort, l'égalité de traitement, l'accueil, la sûreté sont autant d'exigences qu'il faut renforcer. Certaines dispositions, comme les contrats de plan Etat/Région, les cadencements, vont dans le sens d'une amélioration significative de l'offre tout en souffrant d'un déficit de moyens.

La CGT milite pour redynamiser un certain nombre d'offres comme le Corail Intercités, indispensable à un maillage du territoire cohérent et favorisant l'intermodalité. Il est nécessaire également d'améliorer certaines prestations comme le transport de groupes. Il s'agit aussi de porter des efforts conséquents sur le transport en Ile de France afin d'améliorer la régularité, le confort, la sécurité...

Il faut également revenir à une tarification plus égalitaire contrairement à ce qu'à engendrer la mise en place du projet NOTES et à la mise en œuvre de moyens humains avec des cheminots au statut dans les trains et dans les gares.



RETROUVER LA CONFIANCE DES CHEMINOTS

Les multiples restructurations et le transfert de charges de travail vers les filiales ou le privé, décidés par la Direction à marche forcée ces dernières années, conjugués à un management agressif n'ont fait qu'accroître les craintes des cheminots en l'avenir de la SNCF. Cet avenir de la SNCF ne se fera ni sans les cheminots, ni sans les organisations syndicales. Il faut dès lors accepter que ces dernières interviennent dans la vie économique et stratégique de l'entreprise.

Il faut donner des moyens pour développer un véritable dialogue social, stopper la répression et les discriminations syndicales. Une véritable DRH ayant un pouvoir vis-à-vis des branches est indispensable. Il faut également répondre aux revendications des cheminots sur le pouvoir d'achat des salaires et pensions, sur les retraites, sur l'emploi, sur l'avenir de l'entreprise de Service Public.

Après les annonces et l'ambition affichées du Président de la SNCF, le projet stratégique reste à construire. La Fédération CGT des cheminots sera vigilante au processus engagé et créera les conditions indispensables pour faire entendre la voix des cheminots, faire avancer leurs revendications et permettre d'assurer le développement du Service Public SNCF. Ce dernier doit disposer de moyens afin de répondre aux besoins évolutifs des usagers et des chargeurs ainsi qu'aux enjeux modernes de développement durable, d'aménagement du territoire, de rééquilibrage des modes de transports.