



Secteur CGT des cheminots de Normandie
5 rue de Buddicum
76 300 SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN
Tél : 02 35 73 34 38
Email : cheminotscgt.normandie@wanadoo.fr

Un Service Public, c'est quoi ?

Service Public : activité exercée directement par l'autorité publique (Etat, collectivités territoriales ou locales) ou sous son contrôle, dans le but de satisfaire un besoin d'intérêt général.

Par extension, il désigne aussi l'organisme qui a en charge la réalisation de ce service. Il peut être une administration, une collectivité locale, un établissement public ou une entreprise de droit privé qui s'est vu confier une mission de service public. (Confiée sous diverses formes : concession, licence, franchise, cahier des charges, fixation de tarifs, contrôle des investissements...)

Certaines de ces activités sont liées à la souveraineté de l'Etat (activités régaliennes: justice, police, défense nationale, finances publiques...), d'autres relèvent du secteur dit

marchand, notamment lorsque les prix et le niveau de qualité des prestations ne seraient pas ceux attendus par le pouvoir politique si elles étaient confiées au secteur privé.

Le fondement de la notion de service public est que certaines activités sociales considérées comme essentielles et stratégiques doivent être gérées selon des critères spécifiques pour permettre la réponse aux besoins, avec un accès égal à tous et contribuer à la solidarité et à la cohésion sociale, culturelle et économique de la société.

Ces activités doivent donc échapper à la logique du marché et à la recherche du profit !

Les 3 grands principes auxquels sont soumises les missions de services publics sont:

- La mutabilité (capacité d'adaptation aux conditions et aux besoins),
- L'égalité (dans l'accès au service et dans les tarifs),
- La continuité.

Exemples de services publics en France :

Sécurité Sociale, Santé: Hôpitaux, Enseignement, réseaux de transport, de communication, d'électricité, d'eau, d'assainissement...

- Chaque pays a sa propre définition du service public, qui, en outre, évolue dans le temps.

- Au niveau européen, les services publics sont assimilés à des services d'intérêt général en tant qu'activités de services, marchands ou non, considérés d'intérêt général par les autorités publiques, et soumises pour cette raison à des obligations spécifiques de service public.

Les services au public sont donc rendus pour servir l'intérêt général de la population en garantissant l'égalité de traitement entre tous, sur tout le territoire national.

Aujourd'hui, les gouvernants ultralibéraux, confortés par l'application des directives européennes qu'ils ont eux-mêmes écrits sans aucune consultation des citoyens, ont décidé de détruire tous ces services au public en diminuant tous les effectifs et en laissant les infrastructures coûteuses et tout ce qui n'est pas rentable aux services publics, alors que tout ce qui rapporte passe au privé.

Pourtant, la crise exigerait le développement des services au public, puisqu'ils protègent surtout les personnes les plus fragilisées ! Le dogme de «la concurrence libre et non faussée» a démontré son absurdité. Alors que les grands groupes s'entendent entre eux, où voyons-nous que la concurrence fait baisser les prix ? C'est l'inverse qui se passe, les prix ne cessent d'augmenter, enrichissant un peu plus ceux qui en ont déjà plein les poches...

Où est donc passé l'intérêt général? Au profit de l'intérêt de quelques particuliers, les riches !!!

Un Service Public ferroviaire, avec une entreprise publique, pourquoi ?

Entre 1870 et 1914, la longueur du réseau national passe de 17430 kms à 39400 kms et le réseau de l'Etat (créé en 1878 pour reprendre les Compagnies en déficit) s'étend considérablement en 1909 par la reprise des lignes jusqu'alors concédées à la Compagnie de l'Ouest (Normandie et Bretagne). Cette prolifération de lignes, dont beaucoup ne sont pas rentables, accule de nombreuses compagnies à une situation financière difficile, nécessitant une plus grande intervention de l'Etat dans la gestion des chemins de fer.

La guerre de 14/18 accélère le processus. En 1920, tous les réseaux sont déficitaires. Le déficit des compagnies est alors croissant (37 milliards fin 1936, soit 110 milliards traduits en francs 1993), aggravé par la récession économique des années 1929-1931, et aussi l'apparition d'un concurrent : le transport routier.

L'aboutissement d'une telle évolution est la nationalisation des chemins de fer en 1937.

CRÉATION DE LA SNCF : 1937

La convention du 31 août 1937, conclue entre l'Etat et les grandes compagnies ferroviaires privées, crée à partir du 1er janvier 1938, une Société Nationale des Chemins de fer Français, pour une durée de 40 ans.

Trois idées directrices caractérisent cette convention : fusionner les divers réseaux de chemin de fer en un réseau unique ; placer ce réseau unifié sous la responsabilité de l'Etat ; faire en sorte que ce réseau parvienne à équilibrer ses recettes et ses dépenses.

La SNCF reçoit pour mission d'exploiter toutes les lignes appartenant jusque-là aux cinq grandes compagnies (Compagnie du Nord, Compagnie de l'Est, Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, Compagnie du Paris-Orléans, Compagnie du Midi) et aux deux réseaux que gérât alors directement l'Etat (réseau d'Alsace-Lorraine et réseau de l'Etat).

LA SNCF, UNE ENTREPRISE PUBLIQUE FERROVIAIRE...

UTILE :

Elle permet de sortir des « lois du marché » pour servir l'intérêt général, répondre aux besoins de la population, aménager les territoires.

MODERNE :

Elle permet l'innovation et les investissements dans les infrastructures et les matériels pour le développement du transport par fer, quel que soit le contexte économique. (ex : TGV, régionalisation, triages informatisés...)

SOCIALE :

Elle permet l'égalité de traitement de tous les citoyens, et de donner à ses salariés des conditions sociales de haut niveau.

EFFICACE :

Elle permet de garantir la qualité des transports par mode ferré avec la plus grande sécurité, et de répondre aux enjeux environnementaux de notre époque.



Le Statut des Cheminots, pilier de la performance du système ferroviaire

Bien avant la nationalisation des chemins de fer, les compagnies ferroviaires, afin de fidéliser un personnel confronté à des métiers difficiles et spécifiques, fixèrent un certain nombre de règles, comme par exemple, la garantie de l'emploi, un traitement fixe, des avantages sociaux... Ce n'est qu'en mai 1920 que sera mis en place le premier Statut des Cheminots.

Au-delà des diverses modifications durant une trentaine d'années, c'est le décret du 11 juin 1950 qui précisera que les Cheminots sont soumis à un Statut.

En 1968, dans un contexte fortement revendicatif, une table ronde sur l'avenir de l'entreprise aboutit à un accord-cadre permettant d'améliorer le contenu du Statut. Le P4R, ancêtre de notre RH 0077, naîtra de cet accord après les mobilisations de 1969.

POURQUOI UN STATUT PARTICULIER ?

La mise en œuvre des principes fondamentaux de service public (continuité de service, adaptabilité, égalité de traitement, péréquation tarifaire, cohésion sociale et solidarité, contribution à l'aménagement du territoire) exige une qualité de savoir-faire la plus élevée possible.

Cela va de paire avec une conscience élevée de la responsabilité économique, sociale, de la solidarité nationale et de l'intérêt général. Cette mise en œuvre des principes fondamentaux de service public requiert un haut niveau de formation et de qualification, de capacité d'adaptation aux besoins et d'innovation.

Les obligations ou les contraintes strictes inhérentes au service public ne sont acceptables par les personnels et efficaces pour les usagers, que parce qu'il existe un statut social de haut niveau, en matière de salaires, de réglementation de travail, de garantie de l'emploi, de retraites et de protection sociale. Ce qui implique que le statut des cheminots s'articule entre « droits » et « devoirs ».

Continuité de service et sécurité ferroviaire sont l'alpha et l'oméga du Statut des Cheminots

Ainsi, les Cheminots de la SNCF ne s'engagent pas professionnellement pour répondre à des exigences patronales et financières. Ils le font pour placer l'Entreprise Publique au service de la Nation et des Citoyens. C'est le principe de l'indépendance de l'agent vis-à-vis du pouvoir politique, comme de l'arbitraire administratif ou économique.

C'est d'ailleurs ce que permet le système dit de la « carrière », où la qualification, propriété du Cheminot, est séparée de l'emploi qui est (lui) à la disposition de l'entreprise.

Ce système est un des piliers du Statut.

Cet élément essentiel constitue l'un des fondements du contrat social qui lie chaque cheminot à l'entreprise publique et au service public ferroviaire !

**Pivot du service public, référence sociale pour tous,
le statut unique des cheminots est à renforcer et à
généraliser à tous les salariés de l'entreprise publique.**



Le Service Public, enjeu vital pour la Société !!!

Service public et conditions sociales élevées sont 2 notions essentielles et indissociables pour répondre aux besoins. C'est au caractère intégré des entreprises publiques que l'on doit l'existence de statuts forts pour les salariés.

Ainsi, toutes attaques contre les services publics, l'entreprise publique intégrée, l'emploi et les acquis sociaux, fragilisent le statut social des salariés. La bataille pour le service public est interdépendante de celle pour l'amélioration des conditions sociales des cheminots.

Les politiques libérales gouvernementales, européennes, des directions des entreprises publiques, convergent pour remettre en cause les monopoles publics, organiser la concurrence et favoriser le dumping social dans le but d'abaisser les normes sociales de tous les salariés.

En France, les exemples du fret ferroviaire, mais aussi de l'énergie, de l'eau, de la Poste et des télécommunications, de la santé, des autoroutes, sont très significatifs.

Qualité réduite, des monopoles privés qui s'enrichissent sur de l'argent public, des tarifs qui explosent, la sécurité qui se détériore et les conditions sociales et de travail des salariés qui se dégradent, sont les conséquences systématiques de l'ouverture à la concurrence.

Si nous prenons l'exemple du Fret, l'ouverture à la concurrence dans ce domaine, n'a pas permis d'augmenter la part du rail face à la route. Et on constate une logique de transfert d'activités des entreprises historiques (comme la SNCF) vers les nouveaux opérateurs privés.



Les enjeux sont de tailles, car les mêmes recettes pourraient nous être servies concernant le transport de voyageur.

En cela, 2012 est une année charnière pour le devenir du service public SNCF.

En même temps que s'accélèrent les réformes et les restructurations dans l'entreprise, la libéralisation du ferroviaire en Europe s'accélère. C'est au nom de cette politique dogmatique qui tourne le dos à la réponse aux besoins de transport des populations, que les libéraux de Bruxelles, avec l'appui des Etats membres, poussent à l'ouverture totale des réseaux ferrés à la concurrence, tant pour le transport de marchandises que pour le voyageur. Les réflexions en cours sur la refonte du 1er paquet ferroviaire et la création d'un 4ème paquet, pour une mise en place prévue en 2013, participent de cette manœuvre.

Mais rien n'est joué d'avance !

La CGT Cheminots refuse de suivre le chemin du libéralisme et propose une alternative de réel progrès, renforçant le caractère intégré du service public de transport SNCF, garantissant son développement au service de l'intérêt général, et un statut social de haut niveau pour ses salariés.

Promouvoir une autre politique avec tous ceux qui ont intérêt au développement du service public, c'est le sens de notre démarche de sensibilisation actuelle pour travailler les convergences d'intérêts, auprès des élus politiques, de la population et des Cheminots.

Vous avez besoin de la CGT. La CGT a besoin de vous !