





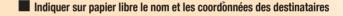
# ABOMLZ-VOUS

## Abonnement individuel

Nom :	
Prénom :	
Adresse:	
Code postal :	
Ville:	
Tél.:	
E-mail:	
Entreprise ou organisme :	

## Abonnement collectif

Responsable de liste et du règlement collectif
Nom:
Prénom :
Adresse:
Code postal :
Ville :
Tél.:
E-mail:
Entreprise ou organisme :













Au numéro

**□4€** 

**Abonnement annuel** 

☐ Individuel : 20 €

☐ Collectif 5 à 9 : 16 €

☐ Collectif 10 et plus : 12€

☐ Soutien: 40 €

☐ Membre bienfaiteur : 100 €

Je règle par chèque à l'ordre de In magazine

A retourner
à IN magazine
Case 1-1
263, rue de Paris
93516 Montreuil Cedex

Tél.: 01 55 82 84 05 Fax: 01 48 18 84 82 inmag.indecosa@cgt.fr



### ■ Pages 4 à 7 : Vie nationale

- L'ouverture des magasins le dimanche contribue à la casse de l'emploi en France!
- 29% des foyers français se plaignent de la qualité énergétique de leur logement
- M.I.N. DE Rungis : la braderie continue ?
- Action de groupe : se rassembler pour être plus fort!

### Pages 8 à 12 : dossier

### **Entre TGV et TET: quelle** stratégie ferroviaire?



### ■ Pages 13 et 14 : Vie locale

Seine-Saint-Denis Val d'Oise Landes Paris Rhône ■ Var

■ Page 15 : Vie pratique

14: Conseil d'administration ConsoFrance

16: Commission formation

21: Collectif communication

21: Collectif logement

26 au 30 : Stage logement

### **FÉVRIER**

**03**: Commission formation

os: Conseil d'administration INDECOSA-CGT

og: Conseil d'administration ConsoFrance

og au 13 : Stage Agir avec les consommateurs salariés 12 : Collège consommateurs du Conseil national de la

Toute l'équipe de IN Magazine vous souhaite une très bonne année 2015

Information Indecosa. Case 1-1. 263, rue de Paris- 93516 Montreuil CEDEX – Tél.: 01 55 82 84 05 Fax: 01 48 18 84 82

email:indecosa@cgt.fr. Site:www.indecosa.cgt.fr

Directeur de la publication : Claude Bruley • Comité de rédaction : Guy Beauné, Michèle Berzosa (dossier), Patrice Bouillon, Claude Bruley, Arnaud Faucon, Françoise Richel. Rédaction : Michèle Berzosa • Iconographie et mise en page : Pascale Lecomte

• Bimestriel imprimé par Imprimerie Grenier. 115/117 avenue Raspail 94250 Gentilly. Prix de vente 4 euros au numéro. 6 numéros par abonnement annuel : 20 euros. N° de commission paritaire : 0415 G 86486. Imprimé sur papier recyclé.



### Le service public des transports en danger!

Actuellement de nombreuses lignes ferroviaires sont menacées de fermeture par manque d'investissement dans l'entretien et dans la modernisation du réseau ferroviaire ainsi que dans le renouvellement du matériel (Corail-train de nuit).

Les usagers paient les conséquences de l'éclatement de la SNCF en des entités de plus en plus autonomes. Cette réforme du système ferroviaire n'a pas réglé le problème de la dette du système, dette d'État.

Le refus du gouvernement de traiter cette dette historique issue de la construction des Lignes Grande Vitesse à la fin des années 80 sur commande de l'État ; le désengagement de l'État sur le financement du renouvellement et de la maintenance des infrastructures ferroviaires amènent à multiplier les fermetures de guichets, des boutiques où en réduire les heures d'ouverture, à supprimer le personnel d'accompagnement à bord des trains de voyageurs, à fermer des lignes ferroviaires desservant les zones rurales, à menacer de suppression les trains « Corail » de nuit. Le budget 2015 du groupe public SNCF prévoit plus de 1 500 suppressions d'emplois. Ce qui implique moins de services aux usagers, une qualité de transport en baisse et des conséquences sur le niveau de sécurité. La décision d'augmenter une nouvelle fois les tarifs de la SNCF, 2,6 % au 1er janvier 2015, d'un niveau très supérieur à l'inflation, défavorise encore plus l'accès aux transports. Les usagers paient les conséquences de l'éclatement de la SNCF.

Le projet de loi (Macron) prévoit la libéralisation des transports en autocar au détriment du transport par rail : des « services librement organisés » avec « la possibilité », pour les entreprises de transport public routier de personnes, d'assurer, à leur initiative, « toute desserte interurbaine ».

Alors que le président de la République annonce la « Conférence Climat 2015 » en décembre à Paris, son ministre de l'Economie veut inscrire dans la loi le remplacement des trains classiques nationaux par des bus en proposant aux régions de renvoyer vers la route certains TER.

La mise en place du « low cost », sur route, ne peut être la réponse aux besoins de transports collectifs. Il est indispensable de mettre en évidence les conséquences, du transfert des déplacements vers les routes, sur l'environnement et la sécurité routière.

Il est nécessaire de reconstruire un véritable service public de transport répondant aux besoins des usagers et à l'intérêt général. Il doit être accessible à tous, y compris au niveau des tarifs, quel que soit le territoire.

> **Guy BEAUNÉ Secrétaire national**

"Vous trouverez aussi nos articles dans le journal «Ensemble» des syndiqués de la CGT et dans le magazine « Vie nouvelle » de l'Union confédérale des retraités CGT "

16/02/2015 12:19

# L'ouverture des magasins le dimanche

# contribue à la casse de l'emploi en France!



La loi de 1906 instituant le repos dominical se situe dans la continuité de celle de 1905 qui consacre la séparation de l'Église et de l'État. L'obligation du repos dominical a été instaurée dans un souci de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Ce texte est une avancée sociale majeure faisant directement suite à la grève des mineurs du Nord de la France et de la tragédie de Courrières où un millier d'entre eux perdu la vie en mars 1906.

'obligation du repos dominical est un principe fondamental de la République laïque française. Les articles L.3132-1 et L.3132-3 du code du travail disposent que :

« Il est interdit de faire travailler un même salarié plus de six jours par semaine. » « Le repos hebdomadaire doit être donné le dimanche. »

Chacun peut observer que seule la grande distribution réclame actuellement l'abolition du repos dominical. Une « revendication » portée dès 2008 par la commission Atali, dont Emmanuel Macron était le rapporteur, juste avant son entrée dans la banque Rothschild. Les débats et les pseudos études sur ce thème sont marqués par une totale hypocrisie de la part du MEDEF et du gouvernement.

### **Propagande et mensonge**

Les chiffres publiés par diverses organisations politiques ou patronales

vont de la suppression de 225000 emplois à la création de 300000 postes. Ne citant jamais leurs sources, pas plus que n'explicitant leurs calculs, ils relèvent soit du fantasme, soit de la propagande et du mensonge. En revanche, les travaux économiques (Etudes CES 1993, CREDOC 2008, OFCE 2008 et 2014) arrivent unanimement aux mêmes conclusions: dans une économie atone, le travail du dimanche ne produit ni emploi ni croissance, mais simplement un transfert d'activité de la distribution de proximité vers la grande distribution.

Revenir sur ce droit fondamental ne créera aucun emploi. Contrairement à ce qui était annoncé, personne n'a constaté la création des « dizaines de milliers d'emplois » promis avec l'extension de l'ouverture des magasins le dimanche portée par le député Mallié en 2009.

Depuis qu'il a obtenu l'autorisation d'ouvrir le dimanche autant que Leroy Merlin, Bricorama n'a pas vu s'envoler le nombre de perceuses vendues par ses magasins. Les expériences menées par l'Espagne et l'Allemagne vont dans le même sens.

Bien au contraire, la mesure si elle doit s'appliquer, détruira des emplois dans le petit commerce comme aux États-Unis ou augmentera les prix comme en Italie.

### Une politique agressive.

Les grandes enseignes poursuivent cependant une politique agressive de communication sur ce sujet. Après que les enseignes de bricolage ont organisé et financé des manifestations présentées abusivement comme « spontanées », ce sont les grands magasins et les grandes enseignes du boulevard Haussmann à Paris qui martèlent qu'une ouverture dominicale augmenterait leurs chiffres d'affaires de 5 à 7 %.

Mais le MEDEF et Emmanuel Macron se gardent bien de dire que l'augmentation du chiffre d'affaires dans les grandes enseignes se traduira, parallèlement, par une baisse de chiffre d'affaires dans les magasins qui ne pourront, faute d'une taille suffisante, ouvrir 7j/7. Pour les grandes enseignes, l'objectif consiste juste à phagocyter les parts de marché des autres secteurs.

### **Soutiens Complaisants.**

D'autant qu'elles trouvent facilement dans les milieux politiques et gouvernementaux des soutiens complaisants. Ainsi, ceux qui s'accommodaient fort bien des plombiers polonais, s'inquiètent aujourd'hui des touristes chinois, qui fuiraient notre

Les travaux économiques arrivent unanimement aux mêmes conclusions: dans une économie atone, le travail du dimanche ne produit ni emploi ni croissance, mais simplement un transfert d'activité de la distribution de proximité vers la grande distribution.

pays pour acheter à Londres! Or cet argument est infirmé par les agences de voyages. De fait, les touristes chinois viennent essentiellement en France pour son patrimoine socioculturel, et moins pour acheter des produits bien souvent disponibles aussi chez eux.

La respiration dominicale, sachant que les musées sont fermés le mardi, ne pose pas de problème d'organisation au tourisme international. Excepté, peut-être, si l'on s'intéresse aux effets marginaux, pour quelques centres de transits aéroportuaires ou ferroviaires. Ce qui est insignifiant.

Avant de vouloir transformer la France en une galerie commerciale mondialisée, sous prétexte de vouloir améliorer son attractivité touristique, il semble beaucoup plus pertinent d'améliorer l'offre sur les motifs actuels qui font que la France est déjà la première destination touristique mondiale : l'excellence de l'offre culturelle et artistique, la qualité de l'accueil, la sécurité des touristes, le caractère spécifique du pays.

### Mirage consumériste.

Céder aux mirages consuméristes pour engager la France dans un choix de société imaginée par les lobbyistes des grandes enseignes ou des banquiers d'affaires, serait une régression à tous les niveaux : économique, humain, culturel, sociétal et environnemental ...

Le modèle qu'on nous propose serait toujours plus avant, sans cesse, de transformer les humains en machines à consommer davantage, sans réfléchir...

Le repos dominical est un marqueur de notre histoire, il est investi par des activités de la sphère sociale, non consuméristes, qu'elles soient familiales, sportives, associatives, culturelles ou religieuses.

Ces éléments sont connus, ils ont été réaffirmés par le président de la République, en mai 2012 « Le combat de 2012, c'est de préserver le principe du repos dominical, c'est-à-dire de permettre aux travailleurs de consacrer un jour de leur semaine à leur famille, au sport, à la culture, à la liberté. Et j'y veillerai. »

Alors, est-ce bien le rôle ďun gouvernement "de gauche" que d'emprunter les pires voies du MEDEF et du gouvernement précédent? Sans

répondre aux réels besoins des salariés consommateurs : un pouvoir d'achat revalorisé et un emploi stable, un meilleur service au public, des produits

C'est une hausse significative des salaires

qui est urgente et non l'extension de la durée du travail au dimanche.

Le gouvernement, après avoir cassé le droit du travail avec l'ANI, entend avec la loi Macron en finir également avec la loi encadrant le travail de nuit

# 29% des foyers français se plaignent de la qualité énergétique de leur logement

29% des foyers français se plaignent de ressentir des problèmes d'humidité, de fenêtres en mauvais état ou de ne pas avoir assez chaud dans leur pièce principale en hiver, selon le baromètre AFP-Powermetrix.



énover ces logements, d'une superficie moyenne de 117 m², représenterait un investissement de 35000 euros par foyer soit 280 milliards d'euros, « l'équivalent du budget en chauffage de l'ensemble des foyers français sur dix hivers consécutifs », selon ce baromètre.

« Les coûts de rénovation thermique sont donc élevés, voire très élevés dans le cas de certains logements. Même dans le cas d'incitations fiscales importantes, ils ne sont pas à la portée de tous », a commenté Luc Rouach, responsable du développement de Powermetrix.

D'autant que parmi les foyers concernés, plus de la moitié sont des locataires vivant en appartement et 16% déclarent avoir déjà eu des difficultés à payer leurs factures d'électricité.

Ils n'ont donc pas forcément le pouvoir de décision ni les moyens pour entreprendre ce genre de travaux.

Dans le détail, les situations d'un logement à l'autre sont très différentes et les efforts à entreprendre ne sont donc pas les mêmes.

Ainsi, 4% de foyers vivent dans un logement sans aucune isolation des murs et équipé de fenêtres à simple vitrage et devraient donc s'engager dans une rénovation de grande ampleur d'un coût de 500 euros le mètre carré.

Al'inverse, 6 % vivent dans des logements déjà bien isolés qui nécessiteraient des rénovations plus limitées (150 euros/ m²), comme l'acquisition d'appareils de chauffage plus performants.

19% se trouvent dans une situation intermédiaire et devraient engager des travaux ciblés comme l'isolation des murs et du plafond ou le remplacement des fenêtres pour un coût de 300 euros/

Pour améliorer leur consommation d'énergie, les ménages doivent aussi intervenir sur leur comportement de consommation, mais «sans rénovation thermique de l'habitat, les autres actions auront forcément un impact limité», estime Luc Rouach

### VIE NATIONALE

### Santé 25 médicaments génériques suspendus

Ibuprofène Cristers, Ibuprofène Zydus France ... L'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM) a annoncé la mise en place d'une procédure de suspension sur 25 génériques depuis le 18 décembre 2014. Lors d'une inspection sur le site de la société GVK Bio à Hyderabad (Inde), l'ANSM a noté un certain nombre d'anomalies sur les études de bioéquivalence entre l'activité thérapeutique d'un médicament générique et celle d'un médicament de référence. L'ANSM indique que les ordonnances délivrées aux patients restent valables. Les patients actuellement traités par l'un de ces médicaments obtiendront un médicament d'une autre marque lors du prochain renouvellement de leur traitement chez le pharmacien.

### **Elections HLM 2014:** des résultats partiels encourageants!

Les résultats partiels des élections des représentants de locataires font apparaître une très forte progression de la représentativité INDECOSA-CGT, en moyenne 20%. Implantés sur une trentaine de départements contre 17 en 2010, les associations en territoire ont déposé 72 listes aux dernières élections contre 40 en 2010 et obtiennent 71 élus contre 40. Néanmoins. nous constatons une faible participation au scrutin. Dans cette nouvelle mandature, nous devrons impliquer un plus grand nombre de locataires pour défendre leurs droits.



## M.I.N. DE Rungis: la braderie continue?

Dans sa course effrénée de « réduction de déficits », le gouvernement envisage de céder les actions qu'il détient au Marché d'Intérêt National de Rungis au privé. Privatisation, profit à court terme et concurrence semblent être le leitmotiv de ce gouvernement.

e M.I.N. est le plus grand marché de gros alimentaire du monde. Ces dernières années, l'État a beaucoup investi afin de supprimer tout risque de rupture de la chaîne du froid, d'améliorer la traçabilité des produits, etc.

Grâce à l'argent du contribuable, un cadeau de plus aux entreprises privées? La sécurité est le socle nécessaire à l'exercice de toutes les libertés. C'est le premier droit du citoyen, c'est la première mission de l'État.

Les agents des services vétérinaires et de la DGCCRF, sont présents au M.I.N. Ils concourent à l'assurance de la qualité des produits, à la sécurité sanitaire qui relèvent des missions de service public.

Dans les années 1990, la viande bovine du M.I.N. avait été épargnée par la crise sanitaire (vache folle) grâce aux impératifs de traçabilité et de surveillance dans un souci de préservation de la santé publique.

Les récents exemples (lasagnes à la viande de cheval, poulet aux hormones, grippe aviaire) ne doivent pas nous faire oublier que ces missions d'intérêt général sont incompatibles avec les logiques privées, qui visent à faire toujours plus de bénéfices sans se soucier de la santé des consommateurs

### INDECOSA-CGT:

- Alerte les pouvoirs publics et les consommateurs sur les risques sanitaires qui pourraient découler d'un tel projet,
- Se prononce pour le maintien du M.I.N. de Rungis dans un cadre public,
- Demande le renforcement des effectifs des services de l'Etat (vétérinaires et DGCCRF).





### **(**

# Se rassembler pour être plus fort!

L'action de groupe vient de voir le jour en France. Elle permet aux particuliers de réclamer collectivement réparation. Une véritable avancée malgré des litiges limités à la consommation et la complexité du processus.

ongtemps espérée, sans cesse repoussée, l'action de groupe a vu le jour en France le 1er octobre 2014. Désormais, les particuliers victimes de litiges peuvent se regrouper pour attaquer collectivement une entreprise afin d'obtenir réparation. Jusqu'à présent, les consommateurs lésés regardaient à deux fois avant d'engager une action judiciaire, souvent longue et coûteuse, par rapport au préjudice subi.

### Saisir une association agréée

Les victimes doivent obligatoirement passer par une association de consommateurs agréée par l'Etat. L'INDECOSA-CGT fait partie des quinze organisations seules habilitées à engager une procédure d'action de groupe devant le tribunal de grande instance (TGI).

L'UFC-Que choisir vient d'ouvrir le bal de l'action de groupe à la française en attaquant le géant de l'immobilier FON-CIA pour avoir facturé des quittances de loyer. 318 000 locataires sont concernés pour un montant total d'indemnisation évalué à 44 millions d'euros. Mais nous devons rester prudents quant à l'aboutissement de la procédure.

FONCIA ne s'est pas privé de répliquer en annonçant avoir déposé plainte contre l'association pour atteinte à l'image de l'entreprise.

### Les litiges

IN 159 ok.indd 7

L'action de groupe se limite aux litiges de la consommation (prélèvements indus, clauses abusives, articles non livrés, etc.). Elle ne concerne pas les préjudices moraux (anxiété consécutive à un préjudice) ou corporels (invalidité, ITT, etc.), ni les contentieux liés à la santé (médicaments, dispositifs médicaux, etc.) ou à l'environnement (conséquences de pollutions).



### L'action en justice

L'association de consommateurs décide de porter l'action en justice si elle estime qu'il existe un préjudice réel et commun à plusieurs victimes. La procédure peut être résolue à l'amiable dans le cadre d'une transaction financière. A défaut, la justice doit se prononcer sur la recevabilité du dossier. Si c'est le cas, le juge définit le groupe de consommateurs concernés et le montant de l'indemnisation.

### La phase d'information

Le jugement de responsabilité prévoit également une obligation pour l'entreprise d'informer le grand public (radio, télévision, presse, Internet...). La campagne doit permettre aux consommateurs lésés de se manifester afin d'être indemnisés. Toutefois, cette note d'information n'intervient qu'après l'épuisement de toutes les voies de recours possibles (juridiction d'appel, pourvoi en cassation). Un cheminement suffisant pour allonger la procédure durant des mois, voire des années.

### **L'indemnisation**

Une fois le jugement définitif rendu, tous les consommateurs ayant saisi le même préjudice disposent d'un délai de deux à six mois pour se joindre à la procédure et demander à leur tour réparation. L'indemnisation pourra être versée directement par l'entreprise condamnée ou par l'intermédiaire de l'association, d'un avocat ou d'un huissier.

L'action de groupe devrait inciter les entreprises à tenir d'avantage compte des droits des consommateurs. Il est trop tôt pour savoir si ce dispositif sera vraiment dissuasif ■

### Logement

### Les détecteurs de fumée obligatoires

En mars 2015, les appartements (ou maisons individuelles) devront être équipés d'un détecteur de fumée. Il est à la charge du propriétaire (même pour les locataires). Un ou deux détecteurs est suffisant (selon la taille de l'habitation), il n'est pas nécessaire d'en poser dans chaque pièce. Ce petit appareil n'est pas très cher (10 à 30 €), choisir la NF, norme française. Il fonctionne avec une pile qui selon l'appareil peut durer 2 ans. Attention aux arnaques qui se font jour. Les locataires peuvent se mettre en rapport avec le bailleur qui doit organiser le financement (gratuit pour le locataire) et la pose dans les habitations.

### **RATP**

### Des travaux en retard

La commission de conciliation qui a réuni les associations de consommateurs le 9 décembre 2014 a fait le point des travaux en cours. Le prolongement de la ligne de Métro 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen prend du retard et est programmé pour 2018. Rien n'est encore décidé par la Région concernant le prolongement (1 station) vers Pleyel. La ligne 14 pourra t-elle efficacement soulager la ligne 13 surchargée ? Rien n'est moins sûr... La boucle Tramway poursuit sa route avec les travaux du T3 de la porte de la Chapelle à....., encore un effort et la boucle sera bouclée!!!





# Entre TGV et TET: quelle

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, par la loi du 4 août 2014, Réseau ferré de France (RFF), le gestionnaire du réseau ferroviaire français, et la SNCF sont de nouveau réunis pour le meilleur et... pour le pire. Retour sur une réforme dont les cheminots et les usagers font les frais.

aux choix stratégiques. Au contraire, comme l'indique clairement la feuille de route «Excellence 2020» de la SNCF, l'objectif est l'augmentation du taux de profitabilité. Et cette profitabilité doit se faire sur le dos des salariés et en rognant sur le service aux usagers. »

### PRÉSERVER UNE OFFRE GLOBALE

La question centrale que pose la CGT depuis plusieurs années et notamment depuis les Assises ferroviaires de 2010, concerne le financement : qui finance les 2,5 milliards d'euros nécessaires chaque année ? La réforme ne répond pas à la question. Elle ne traite pas non plus du problème de la dette de la SNCF - ou plutôt de l'État - de plus de 30 milliards d'euros, dont 2,5 milliards représentent les intérêts versés chaque année aux banques.

Le réseau est vieillissant, il manque de maintenance, il manque de cheminots. Les efforts qui ont été consentis, notamment depuis le drame de Brétigny, sont insuffisants. « Le risque est grand de voir le réseau se dégrader de plus en plus, jusqu'au moment où l'on nous dira que certains axes sont trop endommagés, que cela coûte trop cher de les remettre en état, et qu'il faut les supprimer !» s'inquiète Sébastien Gasc qui insiste sur «l'utilité de tous les trains », les trains de proximité comme les TGV, les premiers amenant les voyageurs vers les seconds. « C'est l'effet réseau. Il faut préserver une offre globale et cohérente. Il faut renforcer la multimodalité.»



### MAINTENIR LA SOLIDARITÉ NATIONALE

Les enjeux sont multiples. Economique, tout d'abord, puisque les dessertes ferroviaires participent activement au développement des territoires. Le gouvernement semble s'en soucier

Leur divorce avait eu lieu il y a dix-huit ans. Aujourd'hui l'Etablissement public industriel et commercial SNCF, l'Epic de tête, chapote les deux entités, l'Epic SNCF Mobilités et l'Epic SNCF Réseau. La réforme, toute nécessaire qu'elle soit, aurait pu s'avérer bénéfique tant pour les cheminots que pour les usagers, mais l'esprit et la manière dont elle a été menée laissent inquiets les uns et les autres. En effet, la réforme du système ferroviaire, établie dans le cadre de l'ouverture à la concurrence prévue pour 2019, et dans l'objectif de rechercher la plus grande productivité, ne répond pas aux attentes. Pour Sébastien Gasc, secrétaire fédéral de la fédération CGT des cheminots, «ce qui a été décidé par le gouvernement et la direction de la SNCF ne prend pas en compte les besoins des territoires, des usagers et des cheminots. C'est pourtant ces besoins qui auraient dû présider

# e stratégie ferroviaire?



en lançant en novembre dernier une commission « Avenir des trains d'équilibre du territoire (TET) » qui devra réfléchir à une meilleure articulation des trains TET avec les autres services ferroviaires (lire encadré Les TET). Cette commission vat-elle aussi préconiser la fermeture de certaines lignes non rentables ?

L'enjeu est aussi environnemental. Alors que le train est reconnu comme un des modes de transport les moins polluants, qu'il n'émet pas de gaz à effet de serre ni de particules, pourquoi le mettre en concurrence avec l'autocar (lire «Quand Macron s'en mêle») ? Le signal est pour le moins contradictoire et

incompréhensible! Les bus pourraient en effet remplacer les trains sur de «petites» lignes, ou encore offrir des dessertes low cost en parallèle des lignes à grande vitesse. Pour la Fédération des cheminots CGT, «le but est de maintenir une offre haut de gamme pour les personnes qui ont les moyens, avec le TGV, et une offre à bas



coût par autocars pour les plus démunis. C'est inacceptable.» Et polluant.

### FAIRE LES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES

L'autre enjeu est donc social. Quid de l'accès égalitaire à un service public ferroviaire? Quid de la solidarité nationale? Qu'il s'agisse de trains ou de bus, le risque est encore une fois de voir les lignes non rentables disparaître au mépris des usagers. C'est d'ailleurs ce que prescrit la Cour des comptes dans un rapport sur le TGV publié le 23 octobre dernier : garder les lignes TGV les plus riches, oublier certains arrêts non rentables, supprimer des « petites » lignes, libéraliser le bus... Un programme qui semble parfaitement en phase avec les projets du ministère de l'Économie.

Si l'État se désengage, si la SNCF fait le choix de la rentabilité et du service aux plus aisés, les régions pourront-elles prendre en charge les lignes utiles à leurs administrés? C'est déjà le cas avec les lignes de TER. Alors qu'elles sont exsangues, comment pourraient-elles assumer le financement des TET?

Pour la CGT, «un système non financé est un système menacé». La seule visée de la réforme est la réduction des investissements nécessaires, ce qui, à terme, équivaut à moins de trains, moins de points d'accueil, moins de lignes et moins de cheminots. Si, face à la concurrence du routier, l'État ne s'engage pas résolument du coté du ferroviaire, le risque est grand de voir ce service public du transport se réduire comme une peau de chagrin.

## «LA VOIE DU SERVICE PUBLIC SNCF»

C'est sous ce titre que la Fédération des cheminots CGT a rassemblé ses propositions pour développer le service public ferroviaire, contribuer à l'aménagement des territoires et répondre aux besoins de transport des populations.

La voie du service public prend comme point de départ l'efficacité globale du système et sa sécurité. Il prévoit de renforcer le rôle des autorités organisatrices de transport (AOT) tout en préservant la cohérence nationale du système.

### **ENTRETIEN AVEC PATRICE MOREAU, INDECOSA-CGT**

# «Le service public s'efface au profit de la rentabilité»

**IN** : La réforme a-t-elle répondu aux attentes des usagers ?

Patrice Moreau: La réforme est entré en application le 1<sup>er</sup> janvier 2015, une autre phase entrera en vigueur en juillet. Pourtant, nous manquons totalement de lisibilité, nous avons peu d'information et beaucoup d'incertitudes. Ce que nous savons, c'est que cette réforme prépare la libéralisation de demain et que le service public s'efface au profit de la rentabilité.

### **IN :** Que peuvent craindre les usagers de la SNCF ?

P. M: Plusieurs problèmes sont à craindre: la suppression de lignes, un cadencement plus faible sur les lignes maintenues, l'abandon des certaines dessertes, la fermeture de points d'accueil, gares et guichets de vente, le remplacement de trains par des cars, et l'augmentation des tarifs. La démarche est déjà en cours. Déjà des guichets sont fermés, des lignes sont abandonnées...

**IN :** Il se passe aussi des choses en régions ...

P. M: En effet, la liberté tarifaire octroyée aux régions pour les TER risque de rompre l'égalité de traitement et la solidarité nationale avec des tarifs différents proposés d'une région à l'autre. Là encore des augmentations de tarifs sont à craindre, tout autant que la fermeture de lignes jugées non rentables. Cette réforme fait passer les TER d'un service public national décentralisé à une régionalisation des transports ferrés dans le cadre de délégations de service public.

# IN: L'augmentation des tarifs est déjà amorcée par la hausse du mois de janvier de 2,6% en moyenne...

P. M: Oui, d'ailleurs cette augmentation a été validée au mois de juillet par le gouvernement. Il ne faut pas l'oublier! Même si aujourd'hui, Ségolène Royal semble s'y opposer, il ne s'agit en réalité que d'une posture.



Manifestation nationale des cheminots le 29 janvier 2014. "Pour la nécessité d'un grand service public ferroviaire de fret et de voyageurs accessible à tous, de qualité et en toute sécurité, dans l'intérêt des usagers du rail, mais aussi, plus largement, de tous les citoyens".







# Quand Macron s'en mêle

ferroviaire connaissait concurrence de l'avion. particulièrement des vols low cost, de la voiture individuelle, renforcée depuis le succès du co-voiturage et des sites dédiés à ce service collaboratif, voici maintenant, grâce au ministre de l'Économie, la concurrence à grande échelle de l'autocar! Son projet de loi sur l'activité et la croissance, actuellement en débat à l'Assemblée nationale et par ailleurs considéré comme un fourre-tout législatif, s'en prend aussi à ce pilier de notre modèle social, le service public des transports. Son projet ? Libéraliser l'offre de service de transport par autocars.

### UNE OFFRE DE BUS LOW COST DÉMAGOGIQUE

L'arrivée sur le marché de compagnies de bus low cost se profile déjà. Parmi celles-ci on trouve bien sûr la filiale de la SNCF, IDBus. Le groupe industriel et commercial n'est d'ailleurs pas opposé au développement de l'autocar même s'il concurrence son propre réseau ferré. Ces véhicules utilisent des axes routiers existants dont elle n'a pas la charge financière et lui évite d'importants investissements en matière d'entretien de réseau. Sans compter le chiffre d'affaires non négligeable que sa filiale IDBus devrait générer.

Pour Macron, l'idée est de faire émerger une offre à prix réduits, pour les jeunes et les personnes démunies, et de réserver le TGV aux plus aisés. Il le dit sans détour: «les pauvres qui ne peuvent pas voyager pourront voyager plus facilement. » Derrière cet affichage démagogique, l'occasion est donnée à l'État de se désengager du système ferroviaire réputé couteux et dont l'entretien et la maintenance ont été trop longtemps négligés.

Pour la Fédération CGT des cheminots, cette stratégie du bas coût va entraîner une dégradation sans précédent des conditions sociales, de vie et de travail des salariés des transports, ainsi qu'un abaissement des conditions de transport liées au confort, aux temps de parcours (plus longs) et à la sécurité routière avec les risques que comporte ce type de transport sur de longues distances.

La CGT dénonce fermement la trajectoire ultralibérale prise par le gouvernement concernant le service public des transports, qui n'a pour objectif que de satisfaire l'appétit financier de la Commission européenne et de mettre en concurrence les différents modes de transport en tentant d'opposer les citoyens entre eux.

# **Transport ferroviaire français en chiffres 2013 (source SNCF)**

### Le groupe SNCF

Chiffre d'affaires (en millions d'euros) :

### 32 232

**25%** du volume d'affaires réalisé à l'international

Dette financière nette
(en millions d'euros): **7 391** 

Effectifs: 250 000 salariés

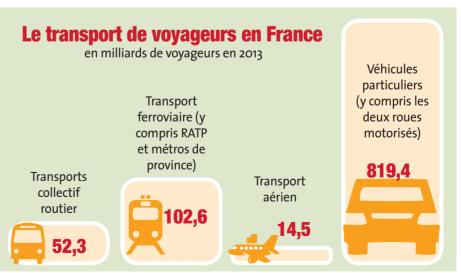
3 029 gares et haltes voyageurs en France
 30 000 km de réseau dont 2 000 km
 de ligne à grande vitesse
 15 500 trains en circulation chaque jour

### Trains de proximité : TER, Transiliens, Intercités, Keolis

11,9 Mds € de chiffre d'affaires
12 000 trains en circulation chaque jour
10 millions de voyageurs par jour
dont 3 millions en Île-de-France

### **TGV** (y compris internationaux)

6,8 Mds € de chiffre d'affaires
126,9 millions de voyageurs en 2013
4 millions de voyageurs par jour
2 036 km de ligne à grande vitesse
2 700 km d'extension prévus d'ici à 2018
800 TGV en circulation chaque jour









# Ecotaxe: ce que le ferré a perdu...

onçue à l'origine comme un impôt écologique devant inciter les entreprises à réduire les distances de leurs transports de marchandises, l'écotaxe a d'abord été suspendue puis supprimée à l'automne dernier.

Le réseau ferré a alors perdu gros. En effet, une partie des ressources liées à l'écotaxe, soit environ 800 millions d'euros par an, devait être investie dans la construction de voies ferroviaires et fluviales.

Alors que le volet transport n'est pas pris en compte dans le projet de loi sur la transition énergétique - un comble lorsqu'on sait que les transports représentent en France plus d'un quart des émissions de GAS - la suppression de l'écotaxe, non seulement efface un mode de financement intéressant, mais renforce une fois de plus la compétitivité du routier au détriment des modes alternatifs que sont le ferroviaire et le fluvial, notamment pour le transport de marchandises. Tout est décidemment fait en faveur du routier. Une approche qui va à l'encontre des préoccupations environnementales pourtant essentielles.

### LES TET: TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Les TET assurent un service grandes lignes rapide entre les 400 principales villes françaises non reliées par la grande vitesse. Ils permettent le désenclavement des territoires sur des liaisons interrégionales province-province. Ils participent à l'amélioration des déplacements pendulaires dans le grand bassin parisien qui représentent la majorité du trafic des TET. Les TET c'est environ 350 trains de moyenne et de longue distance, Corail, Intercités, Téoz et Lunéa, sur 38 lignes, utilisés chaque jour par près de 100 000 voyageurs.

### LES TER: TRANSPORT EXPRESS RÉGIONAL

Les transports régionaux de voyageurs, désignés par le terme TER, recouvrent les services ferroviaires régionaux mais aussi les services routiers effectués en substitution des services ferroviaires. L'article 124 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains a prévu un transfert aux régions de la compétence d'autorité organisatrice de ces transports, transfert devenu effectif le 1er janvier 2002.

Le financement des services TER est essentiellement public : en moyenne 70 % des charges sont supportés par les Régions, les voyageurs n'en payant que 30 % en achetant leur billet. Le réseau transporte 700 000 voyageurs par jour, à bord de 5 700 trains.





## **★ SEINE-SAINT-DENIS ★** LES PERMANENCES FN DANGER



n stage a été organisé à l'Union locale de Saint-Denis et a débouché sur l'ouverture d'une nouvelle permanence. Celle-ci est normalement la 8e dans le département. Cependant, la mesure prise par le maire du Blanc-Mesnil fait marquer le pas et rétrograder les permanences à la 7e place. En effet,

très marqué à droite, il a pris la décision de contrecarrer toute structure proche de l'ancienne municipalité communiste et de fermer la Bourse du Travail où les militants tenaient des permanences très utiles aux syndiqués et à la population. L'antenne tente de s'organiser au mieux pour tenter de remédier à ce mouvement d'humeur...

### **► VAL D'OISE ←** LES USAGERS EN DANGER EN GARE DE BOISSY L'AILLERIE

In évènement qui aurait pu être tragique est survenu en gare de Boissy l'Aillerie le 28 octobre 2014. Des usagers, devant traverser la voie, ont failli être percutés par un train qui arrivait au même moment. L'intervention d'un cheminot présent ce jour a permis d'éviter le pire.

Après les recherches faites par les militants du syndicat CGT des cheminots d'Achères et Environs, nous avons constaté que cet évènement grave s'était déjà déroulé la semaine précédente et s'est reproduit le 29 octobre 2014 dans les mêmes circonstances.

Dans ce cadre, une délégation du syndicat d'Achères et environs a été reçue par la direction régionale SNCF, le 6 novembre afin de proposer des solutions pour que cet évènement ne puisse plus se reproduire.

La CGT a donc porté auprès de la SNCF les propositions suivantes :

- La mise en place d'un panneau avertisseur lumineux au niveau du passepied, pour signaler l'arrivée d'un train,
- La mise en place d'une passerelle prévue depuis septembre 2002,
- La remise en place de l'usage de l'avertisseur sonore lors des croisements de train entre Pontoise et Gisors,
- La mise en place d'un agent d'accueil toute la journée, afin d'orienter et d'informer les usagers.

Après cette rencontre, la direction de la SNCF a pris l'engagement :

- d'étudier la mise en place d'un panneau avertisseur lumineux au niveau du passe-pied,
- d'étudier la mise en place de la passerelle prévue depuis septembre 2002 auprès de RRF,

Pour la CGT, ces propositions ne sont que des études. Il n'y a eu aucun engagement sur des délais de réalisation. De plus, la présence d'un agent d'accueil a été exclue par la direction.

Pour la CGT, la mise en place d'un panneau lumineux au niveau du passepied ainsi que la mise en place d'un agent d'accueil toute la journée pour orienter et informer les usagers sont indispensables pour pouvoir assurer un haut niveau de service et de sécurité envers les usagers.

C'est dans ce contexte qu'il a été proposé de signer une pétition, afin de peser sur la direction SNCF pour que les propositions soient mises en place rapidement.

La sécurité des usagers n'est pas un jeu.

### LANDES SYNDICAT DES ARBOUTS : LE SYDEC RÉCUPÈRE LA COMPÉTENCE «EAU»

près deux ans de guerre politique, Claude Morel, le préfet des Landes a officiellement signé l'arrêté de transfert de la compétence «eau» au Syndicat d'équipement des communes. Une victoire sur le fil, sans majorité qualifiée.

L'écrit tant attendu par les pro-Sydec devrait venir sonner la fin de cette «guerre de l'eau» très politique, disputée sans relâche sur les 24 communes du syndicat historique, au sud-est de Mont-de-Marsan. Mais ce n'est pas aussi simple. En cause, notamment, la question de la majorité qualifiée, nécessaire ou non pour valider ce transfert.

L'eau n'est pas une marchandise ni un jouet aux mains des politiciens.

C'est une victoire pour le service public.

C'est une victoire de l'intérêt général contre l'intérêt particulier. C'est une victoire pour les consommateurs et usagers.



### ► PARIS ► AGRESSIONS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN : TOUT SAUF UNE FATALITÉ!

n conducteur de la ligne A du RER a été victime d'une agression le 28 janvier dernier. Nous condamnons cet acte inadmissible et totalement gratuit. Ce n'est hélas pas la première fois que cela se produit, même si cela ne s'est pas traduit par un arrêt total du trafic le lendemain au nom du droit de retrait. Ce dispositif permet justement aux salariés, par une réaction rapide, d'éviter des accidents encore plus graves.

Les salariés de la RATP et les usagers vivent chaque jour les mêmes galères. Ni les uns ni les autres ne sont responsables de la situation dégradée des transports.

Le gouvernement et la région portent la totalité de la responsabilité de telles situations au fur et à mesure qu'ils procèdent à des coupes budgétaires drastiques.

Les conséquences se traduisent, à terme, par une diminution du nombre de trains et une baisse de la qualité des transports.

INDECOSA-CGT soutient le salarié agressé et ses proches dans cette épreuve.

INDECOSA-CGT agit quotidiennement auprès des pouvoirs publics et de la RATP pour améliorer la qualité et la diversité des transports en Ile-de-France.

### ■ RHÔNE ■ VISITE SHOW ROOM : SMART ELECTRIC LYON



hristophe Renert, directeur de Smart Electric Lyon, que les associations de consommateurs avaient déjà rencontré au démarrage de l'expérimentation, nous a exposé les enjeux essentiels de ce consortium qui place le

consommateur d'électricité comme véritable acteur de la construction des solutions énergétiques de demain.

Une large gamme d'équipement et de services innovants expérimentés auprès de consommateurs volontaires, ainsi que leur pertinence ont été présentés. Des outils interactifs et ludiques permettent en outre d'apprécier la manière dont ces consommateurs s'approprient ou non ces solutions de maîtrise individualisée de l'énergie.

L'expérimentation a pour ambition de développer une gamme de produits et de services compatibles avec les Smart Grids qui communiquent avec le compteur (Linky).

Sensibiliser les consommateurs et acteurs du territoire du Grand Lyon face aux enjeux de la maitrise de la consommation et évaluer le potentiel de développement à l'échelle du marché français des solutions de maîtrise de la pointe de gestion de la demande d'électricité.

Des outils ont donc été mis à la disposition de 25 000 foyers pour expérimenter différentes solutions, pour mieux maitriser son énergie, agir sur sa consommation et modérer les pics pendant les périodes de fortes consommations hivernales.

Les résultats des expérimentations seront présentés aux associations le moment venu.

### ► VAR ← JOURNÉE D'ÉTUDE SUR « L'ECONOMIE CIRCULAIRE »

otre activité de conseil, de défense des consommateurs est maintenant engagée dans trois antennes du département.

Nous avons abordé, lors de cette journée du 9 février, le deuxième volet de notre activité d'Indecosa : travailler un concept novateur qui touche à la vie des consommateurs mais qui est aussi un choix pour une autre société: «Mieux gérer les ressources et préserver l'environnement, mieux produire et moins consommer, recycler et valoriser davantage les déchets, tels sont les principes d'une économie qui se met en place lentement et qui concerne tant les industriels, les agriculteurs, les pouvoirs publics que les consommateurs». Le concept d'économie circulaire est en construction. Il impacte la création d'emplois, l'aménagement

du territoire, la réindustrialisation et place l'homme au centre de cette nouvelle approche de l'économie.

Nous avons vu lors de cette journée :

Que recouvre ce concept?

Quelle est la conception de la CGT sur l'économie circulaire et quelles valeurs portons-nous? Quels sont les différents enjeux?

Comment envisager, par exemple, la gestion des déchets avec cette nouvelle approche?

Autant de réflexions sur lesquelles nous avons échangé et vu comment notre association portera cette problématique dans la CGT et en externe.

Cette réunion de travail était ouverte aux responsables de nos structures : UD, USR, UL,

- 09 : Seine-Saint-Denis CA
- 14 : Cher CA
- 19: Ome AG
- 22 : Rhône CA

### Février:

- 09 : Var Journée d'étude sur l'économie circulaire
- 16: Calvados Commission logement
- 23 : Sarthe AG
- 25 : Rhône AG

Amis des antennes locales et des associations départementales. n'hésitez pas à nous faire remonter vos actions et vos informations afin de les valoriser dans votre journal.

### Achat de voiture : le carnet d'entretien doit être précis

Le vendeur professionnel est tenu d'une obligation de conseil et doit s'informer des besoins de l'acheteur afin d'être en mesure de lui fournir tous les renseignements indispensables à l'utilisation prévue du véhicule vendu. Aussi, le carnet d'entretien, remis à l'acheteur d'un véhicule neuf établissant la liste des opérations à réaliser, doit être précis. C'est ce que réaffirme la Cour de cassation dans une décision du 3 décembre 2014.

Un couple s'était porté acquéreur d'un véhicule neuf en 2002. En 2005, à 200 000 kilomètres, une défaillance de la

boite de vitesses s'était produite.

L'expert judiciaire désigné a constaté que l'huile se trouvant dans la boîte de vitesse était encrassée et avait dégradé les mécanismes, provoquant ainsi la panne. Compte-tenu de l'utilisation intensive du véhicule par l'acquéreur (vétérinaire en milieu rural), il aurait fallu procéder à des vidanges périodiques.

Les acquéreurs reprochaient au concessionnaire de ne pas les avoir informés correctement de la nécessité de vidanger la boîte de vitesses tous les 75 000 kilomètres alors qu'une note du constructeur le préconisait pour un usage de ce type. Le concessionnaire faisait valoir qu'il avait remis au client, lors de l'achat, le carnet d'entretien habituel. Ce carnet indiquait seulement qu'en cas d'usage intensif d'autres opérations seraient à réaliser.

La Cour de cassation a retenu la responsabilité du vendeur pour cette panne. Elle a considéré qu'en agissant ainsi, le vendeur n'avait pas rempli son obligation de conseil. Il devait s'informer des besoins du client afin de savoir quel usage serait fait et indiquer alors quels entretiens devraient être réalisés.

HE PRATIQUI



### memento

### 1<sup>er</sup>janvier 2015

### Honoraires de médecins

Généralistes : consultation : 23,00€ Visite à domicile · 33,00€ Majoration de consultation le samedi après-midi : 19,06€ Majoration de dimanche et jour férié: 22,60€ Majoration de nuit · De 20h à minuit et de 6h à 8h : 38,50 De minuit à 6h: 43,50€ Majoration d'urgence : 22.60€ Indemnité de déplacement : 3,50€ Forfait hospitalier 18.00 € Etablissement psychiatrique 13,50 € Forfait pour actes médicaux supérieurs à 91 € 18,00€

### Franchise médicale

(plafonnement à 50 € par an)Boîte de médicaments0,50€Acte paramédical0,50 €Transport sanitaire2,00 €

### Allocations familiales au 1er avril 2015

 $2 enfants & 129,35 € \\ 3 enfants & 295,05 € \\ 4 enfants & 460,77 € \\ Par enfant en plus & 165,72 €$ 

### Indice des prix à la consommation : base 100 en 1998

Décembre 2013 : 127,64 – Décembre 2014 : 127,73

Variation annuelle 0,10 %

Indice à la construction : base 100 en 1974 Septembre 2013 : 881,20 – Septembre 2014 : 881,60

Variation annuelle - 0,40%

### Indice de référence des loyers :

base 100 au 4ème trimestre 1998

4e trimestre 2013 : 124,83 – 4e trimestre 2014 : 125,29

Variation annuelle 0,37 %

### SMIC au 1er janvier 2015

Pour une heure 9,61 €
Pour 39 heures par semaine 1665,74 €
Pour 35 heures par semaine 1457,52 €

### Revenu de solidarité active au 1er janvier 2015

Pour une personne seule 513,88 €
Pour un couple 770,82 €

(Ces sommes sont majorées si des enfants sont à charge)

### Aide juridictionnelle au 1er janvier 2015

Totale : moins de 941 € mensuels Partielle : moins de 1411 € mensuels

Majorées de 169 € pour chacune des deux premières personnes à charge et de 107 € pour les suivantes

### Crádit

Taux de l'usure maximum au 1<sup>er</sup> trimestre 2015

Prêts immobiliers : Taux fixe : 4,57 %

Taux variable : 4,15 % Prêts relais : 4,92%

Prêts à la consommation : Inférieur à 3000€ : 20,25 %

De 3000 € à 6000 € : 14,37%

Supérieur à 6000 € : 9,21%

Taux de l'intérêt légal : 0,04 %

### A VOTRE AVIS

### Un fonds est lancé pour favoriser le viager

Vendre son logement en viager consiste à trouver un acheteur, appelé le débirentier, qui versera une rente mensuelle jusqu'à décès du propriétaire.

Celui-ci peut rester dans le logement jusqu'à sa mort.

Ensuite, le débirentier sera pleinement propriétaire des lieux.

Au moment de l'achat, le débirentier peut régler au comptant une partie de la vente appelée « le bouquet ». Cette somme est alors déduite du montant de la rente. Plus le bouquet est important, moins la rente est élevée. Cette formule, toujours considérée comme sulfureuse, ne suscite que 3 500 à 5 000 transactions selon les années, ce qui est dérisoire.

Bras financier de l'Etat, la Caisse des dépôts et huit investisseurs institutionnels ont décidé d'impulser un mouvement en faveur du viager. Ils ont créé Certivia, un fonds doté de plus de 100 millions, qui compte acquérir 400 logements auprès des propriétaires de plus de 70 ans. Certivia n'achètera que des biens situés à Paris, en Île-de-France, dans la région PACA, et dans les grandes métropoles. La gestion a été confiée au leader du secteur, Renée Costes Viager. Un conseiller expert se déplace pour effectuer gratuitement, confidentiellement et sans engagement, une évaluation. La souscription est ouverte jusqu'en mars.

# **SOUP DE GUEULE**

### Médicaments génériques Elle persiste et signe.... l'Assurance maladie

Dans son information n°23 « Ma lettre » « infos utiles pour mon parcours d'assuré », la sécurité sociale relance le débat sur les médicaments génériques. Et au détour d'un pavé et d'une petite phrase elle précise « vos médicaments (tous, génériques ou pas, c'est moi qui le dit...) sont pris en charge à 100%, 65%, 30% ou 15% selon leur efficacité ».

Oups! Encore heureux que les médicaments peu efficaces soient peu remboursés. A QUAND DES MÉDICAMENTS EFFICACES POUR TOUS qui ne tiennent pas compte de la taille du porte monnaie.

Françoise Richel

### BULLETIN D'ADHÉSION À INDECOSA-CGT

Nom:	Prénom :
Date de naissance :	
Adresse :	
Code Postal :	Ville :
Téléphone fixe :	Portable :
Courriel:	
Entreprise ou organisme	
J'adhère pour l'année 2015	□ 30 euros
le m'ahonne à in magazine nour six numéros	□ 20 euros

Je m'abonne à In magazine pour six numéros ☐ 20 euros

Soutien au magazine ☐ 40 euros

Membre bienfaiteur Je verse pour l'année 2015 et je reçois les 6 numéros du IN Magazine

☐ 100 euros

Date et signature



