

**Numéro spécial
transports ferroviaires**



PRATIQUE
Échange et remboursement
des billets SNCF

NOS TRAINS, ON Y TIENT !

L'offre du transport ferroviaire de passagers connaît de multiples menaces. À la suite de la réforme de 2014, la loi Macron, le rapport Duron ou le 4^e paquet européen visent un seul objectif : une libéralisation effrénée aux dépens des usagers et des cheminots. IN le réaffirme : les combats des cheminots et ceux des usagers pour un service public équitable et efficace sont les mêmes !



ABONNEZ-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 :

.....

■ Indiquer sur papier libre le nom et les coordonnées des destinataires



IN MAGAZINE

PRATIQUE

Prise en charge d'une cure thermale

PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE : UN DÉFI À RELEVER

En vue de la Journée d'étude du 22 septembre prochain, IN pose les bases de ses enjeux et les aborde dans la parole de quelques uns des participants et reformule ses revendications. Une réunion pleine d'énergie en perspective !

INDECOSA-CCT • INFORMATION ET DÉFENSE DES CONSOMMATEURS SALARIÉS

IN MAGAZINE

PRATIQUE

Mise aux normes des installations d'assainissement non collectif

L'EAU N'EST PAS UNE MARCHANDISE

20% des Français ne disent suffisamment informés sur les questions d'eau. IN prend les décisions dans ce domaine ? Que mesure la facture ? La qualité de l'eau du robinet est-elle garantie ? IN apporte quelques réponses et fait valoir les revendications de l'association.

INDECOSA-CCT • INFORMATION ET DÉFENSE DES CONSOMMATEURS SALARIÉS

IN MAGAZINE

PRATIQUE

Annulation de vol. Comment effectuer sa demande d'indemnisation ?

REGARDER LA TÉLÉVISION : COMBIEN ÇA COÛTE ?

Contribution à l'audiovisuel public, abonnements aux fournisseurs d'accès et aux services en ligne. Répondre à l'interrogation posée par l'État des lieux. Que mode de consommation en mutation permanente, l'ère du point de vue des technologies que des pratiques des téléopérateurs-internautes.

INDECOSA-CCT • INFORMATION ET DÉFENSE DES CONSOMMATEURS SALARIÉS

IN MAGAZINE

PRATIQUE

Produire et consommer autrement

Impossible de se limiter à notre pays pour étudier les questions liées à l'alimentation des populations. L'interconnexion des échanges et des pratiques conduit au fait que les dimensions nationales, régionales, locales, nationales et internationales, que se place l'étude réalisée par Proxima pour INDECOSA-CCT.

INDECOSA-CCT • INFORMATION ET DÉFENSE DES CONSOMMATEURS SALARIÉS

IN MAGAZINE

CIRCUITS COURTS : LA SOLIDARITÉ À SA PORTE

Pour les fêtes de fin d'année, les produits régionaux achetés à côté de chez vous n'en ont pas moins. Avec en prime la qualité, la convivialité et la consommation responsable. Retour aux sources et visite chez les producteurs.

INDECOSA-CCT • INFORMATION ET DÉFENSE DES CONSOMMATEURS SALARIÉS

Au numéro

4 €

Abonnement annuel

- Individuel : 20 €
- Collectif 5 à 9 : 16 €
- Collectif 10 et plus : 12€
- Soutien : 40 €
- Membre bienfaiteur : 100 €

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

Je règle par chèque à l'ordre de In magazine

SOMMAIRE

■ Pages 4 à 6 : Vie nationale

Outil associatif : Notre assemblée générale fortement mobilisée

Usagers, cheminots, agissons ensemble !

Déraillant !

INDECOSA-CGT au Congrès HLM

Table ronde au Forum social de la Fête de l'humanité 2016 : De la fourche à la fourchette : alliance des syndicalistes et des consommateurs pour la santé au travail

■ Pages 7 à 12 : dossier



NOS TRAINS, ON Y TIENT !

■ Pages 13 : Vie locale

Calvados-Orne

■ Page 14 : Fiche pratique

Echange et remboursement des billets SNCF

■ Page 15 : Vie pratique

AGENDA

Septembre

- 1** Bureau national
- 10** Table ronde avec INDECOSA à la Fête de l'Humanité
- 15** Journée internationale de la démocratie
- 22** INDECOSA-CGT 37
- Journée d'étude précarité énergétique
- 26-27** Bureau national à Nantes au Congrès HLM

Octobre

- 3-4** Formation d'accueil INDECOSA-CGT 71 Le Creusot
- 11-12** CA INDECOSA-CGT national
- 16** Journée mondiale de l'alimentation
- 24-28** Formation Courcelle
- Annulée en raison des travaux

**“ 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 ”**

ÉDITO

Cheminots, usagers, associations, agir ensemble !

Dans un contexte revendicatif intense marqué par la mobilisation contre le projet de loi « Travail », les cheminots se sont battus pour une réglementation de haut niveau pour les agents de la SNCF et des Entreprises Ferroviaires Privées.

Malgré les provocations, les cheminots sont restés déterminés mais les écarts du nouveau décret qui persistent, pourront modifier profondément les conditions de vie et de travail des cheminots. C'est la sécurité des circulations et des usagers qui est en cause.

Il ne s'agit, non pas tant de dresser un constat « de plus en plus sombre » du ferroviaire actuel qui n'a plus de service public que le nom puisque déjà ouvert pour partie à la concurrence (le Fret) et fonctionnant pour l'autre partie selon des règles néolibérales que de réfléchir à un avenir passant par le redressement de notre système ferroviaire dans le cadre d'une gestion de Service Public à destination de tous les citoyens de ce pays.

Chaque usager devrait avoir la garantie de circuler sur tout le territoire à des conditions tarifaires justes et claires dans les meilleures conditions en termes de sécurité, de régularité et de confort.

Ce n'est malheureusement pas le cas. La SNCF organise sciemment le déclin de nombreuses lignes considérées non rentables par des méthodes qui ont fait leurs preuves, poussant les usagers vers la route.

La SNCF préfère aller vers un petit noyau de lignes très rentables plutôt que de nombreuses lignes dans le cadre d'un service public. L'État et les différents gouvernements ont leur part de responsabilités, soit en favorisant la route ou bien en ne donnant pas les moyens à la SNCF de se moderniser. Dernier exemple : quatre des huit lignes de trains Intercités de nuit, dont l'État a déjà annoncé l'arrêt des subventions, fermeront le 1^{er} octobre si aucun opérateur privé ne veut les reprendre.

C'est bien l'action conjointe des cheminots, des usagers et de leurs associations, des citoyens, qui permettra d'enrayer cette spirale du déclin et d'imposer aux pouvoirs publics et aux élus de privilégier le rail.

Patrice Moreau
Membre CA national

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 : Solange Fasoli,
Arnaud Faucon, Alicia Girardin, Christian Méchain • Rédaction dossier : 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 : 0420 G
86486. Imprimé sur papier recyclé.





Outil associatif

Notre assemblée générale fortement mobilisée



Les 23 et 24 juin 2016, l'assemblée générale d'INDECOSA-CGT s'est réunie à Courcelle-sur-Yvette. L'accueil a été des plus chaleureux, malgré les inondations qui ont touché le centre de formation Benoit Frachon.

Dans un contexte de mobilisation sociale de grande ampleur contre la loi travail, nous n'étions pas moins de 105, de toute la France, rassemblés pour débattre. Notre association doit prendre toute sa place dans ce mouvement social, car les conséquences de la loi El Khomri seront inévitablement une plus grande précarité, qui aura une répercussion sur tous les aspects de la vie quotidienne. La loi va contribuer à créer du travail déshumanisé, avec des travailleurs interchangeables. Le droit social sera évincé. D'ores et déjà, dans les permanences des associations, nous recevons de plus en plus de personnes en proie à des litiges liés à la consommation. L'assemblée générale a été l'occasion de définir et de rappeler les revendications de l'association. Martine Sellier, présidente, précisait que : « L'INDECOSA est l'outil associatif de classe spécifique

de la CGT pour construire avec les salariés consommateurs les réponses à leurs besoins, porteur de transformations sociales en convergence avec la CGT ».

La transparence des conditions sociales et environnementales est une revendication majeure de l'association, et à ce titre celle-ci s'inscrit dans une lutte contre la publicité mensongère menée par les multinationales, à travers ses actions en justice, à la fois contre Samsung, en collaboration avec l'ONG Sherpa International, et contre Schneider Electric.

Des initiatives...

L'INDECOSA est aussi à la source de plusieurs initiatives. En septembre aura lieu à Tours une journée d'étude sur la précarité énergétique, organisée par l'association du 37. L'association nationale sera aussi présente au Congrès HLM, et construit une initiative autour du vin agro écologique, à Montreuil en novembre. Une journée d'étude sera aussi organisée autour des compteurs Linky. Ces initiatives sont un important moyen de communication, il faut travailler à une meilleure diffusion des débats et conclusions qui en sont

issus. Il est nécessaire de faire vivre le site internet et de mettre les travaux menés par les associations départementales au service de tous.

Le rapport d'activité financière a révélé les efforts réalisés par tous et une amélioration de la santé financière de l'association. Cependant, ces efforts sont à poursuivre, et il est nécessaire d'augmenter les adhésions individuelles à l'INDECOSA et d'arriver à une meilleure diffusion du IN, qui représente la vitrine de notre association.

Nous avons aussi pour objectif de nous battre pour créer des CTCR dans les régions où il n'en existe pas, et de renforcer les CTCR déjà existantes. Elles sont un socle de compétences indispensables.

L'INDECOSA est décentralisée et doit s'appuyer sur ses associations départementales. Il est important pour nous de renforcer notre maillage en territoire. Nous avons donc lancé un processus de concertation autour de fiches revendicatives, qui permettront de clarifier les positions de l'association sur les problématiques de logement, de santé, de surendettement...

Usagers, cheminots, agissons ensemble !

La situation de transport dégradée que nous connaissons aujourd'hui est la résultante d'une stratégie à long terme décidée conjointement par l'État et la SNCF et encouragée par les politiques dogmatiques, de libéralisation de l'Union européenne.

Les responsabilités de l'État et des gouvernements sont multiples : abandon de la modernisation de la ligne en 2002 ; transfert des budgets à la route ; réduction drastique des investissements liés au ferroviaire ; désengagement financier et tentative de transfert des infrastructures aux collectivités locales et régionales. Ces décisions politiques, lourdes de sens, se sont traduites par un creusement des inégalités entre les territoires, une accélération des dégâts causés



Cheminots CGT

à l'environnement et une suite de catastrophes sanitaires, sociales et financières.

On mesure bien les écarts existants entre le discours empreint de bonne volonté mis en avant par la SNCF et la réalité d'une politique du moindre coût imposée, au détriment des moyens nécessaires au développement du transport ferroviaire, dans le cadre

de l'aménagement du territoire et de la préservation de l'environnement.

Cette politique de la SNCF est incompatible avec le principe d'un service public de qualité, répondant aux besoins des usagers et de la population.

Les cheminots avec la CGT et les usagers avec leurs associations devront s'inviter dans le débat et agir pour que le train reste un mode de transport accessible à tous, dans les principes du service public. Ce sont d'autres choix politiques et stratégiques qui doivent s'exprimer, au travers d'engagements concrets et d'initiatives que nous devons mener tous ensemble pour conserver et développer un service public ferroviaire de qualité.

Cela doit contraindre les pouvoirs publics à privilégier le rail et à faire payer les coûts réels aux transporteurs routiers et aux bénéficiaires des transports collectifs publics, comme l'entretien des infrastructures routières et autoroutières. C'est bien l'action conjointe des cheminots, des usagers, des populations, des élus politiques progressistes qui nous permettra d'enrayer cette spirale du déclin.

Publié sur le site cheminotcgt.fr - extraits

Dérailant !

Le 23 juin en fin d'après midi, au centre de formation de la CGT de Courcelle-sur-Yvette où se déroulait l'AG de l'association, Indecosa-CGT organisait une rencontre avec la Fédération des cheminots. L'occasion de diffuser le film «Vérités et mensonges sur la SNCF» réalisé par Gilles Balbastre* et produit par le Comité d'établissement régional de la SNCF Nord-Pas-de-Calais et le cabinet d'études Émergences.



Durant près d'une heure, le documentaire passe en revue les dommages de la réforme du ferroviaire de 2014 en situant sa démonstration - pour le moins édifiante - sur la région Nord. Le rôle de l'État, la logique commerciale, la mise en concurrence des métiers du rail, la modularisation des tâches, la politique d'abandon des lignes et du matériel...

Tous les effets du libéralisme voulu tant par les gouvernements que par l'Europe, tous les moyens par lesquels la SNCF les met en œuvre, sont clairement expliqués à travers les nombreux témoignages de cheminots. Les spectateurs, à l'issue de la projection, ne peuvent plus dire qu'ils ne savaient pas. Le film ne manqua pas de susciter les réactions enthousiastes des militants

présents. Des camarades de Vendée, de la Sarthe, du Vaucluse, du Calvados ou encore du Nord, les témoignages et questions fusèrent. Dominique fut l'une des premières à réagir. «Comment peut-on faire, nous représentants des usagers, nous la CGT, pour prendre part au combat des cheminots ? Parce qu'Indecosa-CGT doit être devant pour parler de ces problèmes, on va essayer de mettre des choses en





route en rentrant chez nous, dans le Nord justement.»

Une autre voix se fit entendre. «Ce n'est pas toujours très simple avec les cheminots, mais on a des combats en commun et des lieux, comme les comités de ligne, pour nous exprimer de concert.» Un intervenant aborda la question de la sécurité sur les lignes pas assez entretenues, un aspect du problème particulièrement bien traité par le film. «*La mise en danger des travailleurs et celle des usagers est un point qui réunit nos revendications.*»

Sébastien Gasc, secrétaire fédéral CGT-Cheminots, et Hervé Gomet,

secrétaire adjoint de la Commission information et communication du Comité central du groupe public ferroviaire, avaient fait le déplacement jusqu'à Courcelle. Sébastien évoqua notamment l'absence de financement des réformes de 1997 et 2014, et celui du transport en général (lire dossier page 7). Hervé revint sur la genèse du film.

Les échanges nourris auraient pu durer une partie de la soirée mais la chaleur étouffante dans la salle en ce premier jour d'été et la perspective du barbecue du soir finirent par mettre un terme à la rencontre.

* Lire interview page 12

INDECOSA-CGT au Congrès HLM

Le bureau d'INDECOSA-CGT national se réunira à Nantes le lundi 26 septembre 2016 après-midi avec la participation d'INDECOSA-CGT 44. Il sera suivi à 18 h d'un temps d'échanges entre les administrateurs élus et mandatés dans les CA des bailleurs sociaux et organisé par notre association avec l'UD CGT 44 et la Commission confédérale logement. Il sera l'occasion de faire connaissance, de partager nos pratiques et interventions, nos axes de travail. La réunion du bureau se poursuivra le lendemain matin. Une distribution de tracts INDECOSA-CGT est prévue le mardi 27 septembre à l'ouverture, devant le Congrès ainsi qu'à 11 h une conférence de presse organisée par la CGT.

INDECOSA-CGT ESTIME NÉCESSAIRE DE :

- Renforcer la présence des usagers et d'INDECOSA-CGT à tous les niveaux pour élaborer et faire évoluer les politiques publiques de transports. Notamment dans les espaces de concertation et de dialogue social territorial comme les comités de ligne, pour l'élaboration des schémas régionaux des infrastructures, schémas de mobilité et/ou des déplacements, Plan de déplacements urbains dans les collectivités, etc.
- Répondre aux besoins sur la base de principe, égalité, solidarité, qualité, sécurité.
- Participer à développer les transports collectifs multimodaux.
- INDECOSA-CGT participe aux campagnes revendicatives, avec les salariés et leurs organisations syndicales, dans les bassins de vie, pour la renaissance du service public et sa réappropriation par les usagers.

POUR EN SAVOIR PLUS LISEZ CE NUMÉRO



CONSOMMATION

De la fourche à la fourchette
3 pages d'analyse

COMMANDEZ SUR NVO.FR

LA NVO AU DÉBAT DU FORUM SOCIAL
AVEC L'ESPACE INTER CGT ET INDECOSA



TABLE RONDE AU FORUM SOCIAL DE LA FÊTE DE L'HUMANITÉ 2016

De la fourche à la fourchette : alliance des syndicalistes et des consommateurs pour la santé au travail

Depuis janvier 2015, l'INDECOSA-CGT et l'Espace Inter de la CGT conduisent ensemble un ambitieux projet visant la réduction d'usage des produits phytosanitaires dans l'industrie de la banane dans les huit pays exportateurs de l'Amérique Latine¹. Cette initiative est réalisée dans un partenariat avec l'association britannique Banana Link, la coordination des syndicats latino-américains des bananeraies (COLSIBA) et la Confédération Générale du Travail de la Guadeloupe.

Le projet comporte un important volet d'activités sur le terrain afin de rendre opérationnels les CHSCT locaux et favoriser ainsi la prise en compte des thématiques SST sur le lieu même du travail. Par ailleurs, nous menons une campagne internationale pour obtenir la ratification de la convention n°184 de l'OIT sur la Sécurité et Santé dans l'Agriculture (2001). Nous remportons d'ailleurs les premiers succès car F. Hollande s'est engagé de ratifier cette convention dans le courant de l'année 2016. Pour participer à cette table ronde, nous envisageons la venue en France d'un syndicaliste des bananeraies latino-américaines et d'un représentant de la CGTG. Nous avons la possibilité d'assurer l'interprétation espagnol/anglais. Prendront part aux débats André Cicocella, spécialiste renommé en santé environnementale, et Bernard Thibault, membre du conseil d'administration du BIT.

¹ Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Colombie, Equateur, Pérou



Nos trains on y tient !

L'offre du transport ferroviaire de passagers connaît de multiples menaces. À la suite de la réforme de 2014, la loi Macron, le rapport Duron ou le 4^e paquet européen visent un seul objectif : une libéralisation effrénée aux dépens des usagers et des cheminots. IN, dans ce numéro spécial transports ferroviaires, le réaffirme : les combats des cheminots et ceux des usagers pour un service public équitable et efficace sont les mêmes !



En 2015, le gouvernement confiait une mission au député Duron et au préfet Philizot. Elle consistait à mener les concertations nécessaires avec les régions pour redéfinir l'offre de service public que constituent les trains d'équilibre du territoire (TET-Inter-cités, Corail). Le rapport Duron rendu le 26 mai 2015 conclut à la réduction massive de l'offre TET. Pourtant ces trains transportent aujourd'hui et en moyenne 100 000 passagers par jour et restent un moyen de transport essentiel au cœur des régions. Ils assurent un maillage territorial cohérent permettant aux territoires ruraux de rester connectés aux grandes villes proches, comme à la capitale puisque 72% des trajets réalisés par les trains d'équilibre du territoire se font vers ou à partir de Paris. Les TET participent aussi, en matière de transport,

à l'équité de traitement de tous les citoyens.

La redéfinition de l'offre préconisée par le rapport Duron vise en réalité le désengagement de l'État et ses modalités, comme par exemple le transfert aux régions de la charge que représentent ces liaisons ferroviaires (par intégration de la ligne dans le réseau TER) ou la suppression de lignes et de trains de nuit, également concernés par le rapport. Des exemples ? Caen – Le Mans – Tours ferait l'objet d'un transfert TER, Reims – Dijon serait supprimée, Paris – Troyes – Belfort verrait son offre réduite. Même sur

des lignes à fort potentiel, des tronçons seraient retranchés de l'offre TET ou verraient leur fréquence réduite.

Une mission de service public

La recherche d'économie induit d'autres restrictions : la suppression d'agents dans les gares, la diminution des plages horaires d'ouverture, l'absence de personnel d'accueil remplacé par des guichets automatiques, la fermeture pure et simple des gares, le sous-effectif du personnel roulant dans les trains, la remise à plus tard de la mise aux normes des gares pour les personnes à mobilité réduite...



Les régions ne sont pas en mesure d'assumer seules financièrement cette mission de service public qui incombe à l'État. Son coût est, notamment, le résultat d'une politique des transports inappropriée menée depuis une trentaine d'années, en particulier le « tout TGV » qui s'est accompagné d'un délaissement manifeste des lignes dites classiques.

Conséquence : les infrastructures et le matériel roulant ne bénéficient plus, depuis plusieurs années, de l'entretien régulier nécessaire à leur bon fonctionnement (voir le film de Gilles Balbastre : Vérités et mensonges sur la SNCF). Aujourd'hui, compte tenu des retards accumulés, les maintenir en service tout en garantissant la sécurité et la ponctualité est devenu une gageure. La modernisation des infrastructures nécessiterait deux milliards d'euros d'investissement par an.

C'est là, dans la stratégie du gouvernement, qu'intervient la mise en concurrence du service public avec des sociétés privées, en particulier avec la mise en œuvre des « autocars Macron ». La loi Croissance a permis l'arrivée sur le marché – parce qu'il s'agit bien là de parts de marché à se partager – de services de transport routier par autocars, souvent assurés par des entreprises privées. Celles-ci se sont vues autorisées à établir des liaisons routières interurbaines en concurrence avec des lignes TET abandonnées ou à fréquence réduite. En dépit des problèmes de pollution et de sécurité qu'induisent ces liaisons, problèmes non négligeables et en total contradiction avec la nécessité reconnue par tous de lutter contre le dérèglement climatique, le gouvernement a préféré négliger le réseau ferré et laisser les groupes privés de transport s'emparer du marché (lire ci-contre).

Usagers et cheminots mobilisés

Face à ces menaces, cheminots et usagers se mobilisent. Si les uns défendent leurs conditions de travail, ils ne perdent pas de vue que celles-ci ont un impact direct sur le service rendu aux usagers. Moins d'agents, c'est moins de sécurité (entretien des infrastructures et du matériel), moins de confort (accueil et ponctualité), moins de trains (fermeture de lignes ou réduction des fréquences)... Les usagers ont, quant à eux, une voix particulière à faire entendre auprès de la SNCF comme auprès des autorités compétentes en territoire.

Certains le font déjà depuis longtemps (lire les exemples dans les pages « Vie locale »). Leurs revendications sont relayées par les associations Indecosa-CGT dans les départements. Celles-ci représentent les usagers, par exemple lors de manifestations ou d'opérations revendicatives, lors de réunions de Comités de lignes ou de Comité local

des transports, lors de procédures de concertation, d'enquêtes publiques ou au sein de diverses autres instances consultatives. Pour plus d'efficacité, partout où cela est possible, cheminots et usagers, malgré les difficultés qu'ils peuvent rencontrer, doivent unir leurs forces et, ensemble, affirmer que « nos trains, on y tient ! ».

Les cars Macron : une aberration

A lors que la COP21 se tenait à Paris, que le Premier ministre Manuel Valls se faisait le défenseur du transport ferroviaire vertueux sur le plan environnemental, la loi Croissance initiée par Emmanuel Macron, ministre des Finances, entrainait en vigueur avec son cortège de mesures les plus diverses. Parmi celles-ci, l'instauration de lignes d'autocars en parallèle ou en remplacement des lignes de trains d'équilibre du territoire (TET).

Des cars à la place des trains ?

Quand on sait que le secteur des transports était responsable de 70 % de la consommation de produits pétroliers (en 2014), qu'il est le principal émetteur de CO₂ devant l'industrie. Le transport routier en particulier représente plus de 80 % des consommations du secteur des transports.

L'un des arguments de monsieur Macron est l'avantage que le transport routier peut offrir aux voyageurs en termes de prix des billets. Mais cette vision libérale est une fois de plus totalement er-

ronée. Elle refuse de prendre en compte que, comme pour le transport routier de marchandises, les coûts externes des cars Macron ne sont pas comptabilisés dans les prix des billets : les risques d'accidents, les infrastructures routières et leur entretien, les conséquences de la pollution induite en termes de santé publique. Autant de paramètres pris en charge de fait par la collectivité dans son ensemble, donc par chacun de nous.

Dans l'opposition, qui résulte de la loi Croissance, entre trains et autocars, la stratégie du bas coût pour ce second mode de transport biaise totalement la concurrence entre routier et ferroviaire pour lequel l'État se désengage financièrement et délègue aux sociétés privées le transport des voyageurs.

Pour la CGT, il ne s'agit pas de condamner systématiquement le transport routier mais de considérer une offre globale multimodale pertinente tant en termes de dessertes locales, de préservation de l'environnement, d'emplois, de sécurité et de coût raisonnable pour les usagers.





Des menaces clairement libérales



LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES CHEMINOTS, DONT ON CONNAÎT L'ATTACHEMENT AU TRAVAIL BIEN FAIT, SONT INDISSOCIABLES DES QUESTIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS

prévention des risques déjà complexes. La réforme ferroviaire qui met l'accent sur la solidarité voire même le rassemblement de la "famille ferroviaire" (Guillaume Pepy, septembre 2014) n'est-elle pas en train de fragiliser les mécanismes de la coopération au travail ?»

**Étude libre initiée par le Comité d'Établissement Régional de la SNCF Nord-Pas-de-Calais*

LE RAPPORT DURON

Alain Vidalies, secrétaire d'État aux Transports, à la Mer et à la Pêche, recevait le 26 mai 2015 le rapport de la commission sur l'Avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (« TET »), présidée par le député socialiste du Calvados, Philippe Duron. Cette commission a été chargée « à la fois de proposer des solutions de court terme pour redresser la dérive financière des TET et de dessiner des perspectives de long terme pour proposer au public et aux territoires des solutions de mobilité de notre temps et des trains d'équilibre du territoire qui puissent être perçus demain comme une solution d'excellence entre les TGV et les TER ». L'introduction du rapport ne cache pas les finalités de celui-ci : « Il faut agir aussi pour se préparer à l'ouverture à la concurrence qui s'imposera avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire. »

Le ton est donné, l'avenir est tracé : réduction des coûts, casse du service public, ouverture à la concurrence, fin de l'égalité d'accès à la mobilité pour tous les territoires et désertification de certains d'entre eux... Le rapport marche globalement sur les pas de Guillaume Pepy avec ce principe libéral « pas de rentabilité, pas de trains ».

LA RÉFORME DE 2014

La loi 2014 portant sur la réforme ferroviaire est entrée en vigueur le 1er janvier 2015. Le premier chapitre de la loi est consacré à l'organisation du groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national. Il se compose maintenant de trois entités : SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « SNCF » ou « EPIC de tête » doit assurer le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence

économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe public ferroviaire (art. L.2102-1).

Dans son étude* sur les conditions de travail et la sécurité ferroviaire dans le Nord-Pas-de-Calais, le cabinet Émergences note « La santé et la sécurité des cheminots, dont on connaît l'attachement au travail bien fait, sont indissociables des questions relatives à la sécurité des circulations. Or, les frontières juridiques et comptables entre les trois EPIC compliquent des systèmes de

LE QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

En avril 2016, les négociateurs du Parlement européen et des États membres de l'Union européenne se sont entendus sur le volet technique du «quatrième paquet ferroviaire» (le 1^{er} paquet a été adopté en 2001, il a ouvert à la concurrence les services internationaux de fret opérant sur le réseau transeuropéen, le 2^e en 2004 a généralisé la concurrence à l'ensemble des services de fret, le 3^e en 2007 a ouvert à la concurrence les services commerciaux internationaux de voyageurs en 2010).

Le 4^e paquet comporte un pilier technique et un pilier politique qui concerne l'organisation des secteurs ferroviaires européens et les modalités d'ouverture à la concurrence des services nationaux. L'accord vise à «améliorer la compétitivité



et la qualité des services ferroviaires, en supprimant les coûts administratifs, en introduisant une concurrence accrue dans le secteur des services de passagers, et en garantissant des conditions équitables pour les opérateurs».

L'accord stipule que les entreprises du rail auront le droit d'exploiter des services sur l'ensemble du réseau de l'UE à partir de décembre 2020. «Concernant les services

publics, il est prévu à partir de 2026 un nouveau régime pour l'attribution des contrats de service public (TER et TET) qui permettra de choisir entre le recours à une attribution directe et la mise en concurrence par appel d'offre.»

La boucle est bouclée et la cohérence libérale préservée entre ces mesures législatives nationales, les rapports qui les inspirent et les accords européens.

Voyager à quel prix ?

La question du prix des billets pose la question du financement de la SNCF. Quelques éléments de réponses.

Le déficit des TET s'élève à 330 millions d'euros pour une dette cumulée du système ferroviaire français estimée à près de 44 milliards d'euros. Ni la réforme de 2014, ni le rapport Duron n'ont pris la peine de traiter ce problème. La dette relève principalement et conjointement de la politique menée depuis les années 70 du tout TGV et du désengagement de l'État qui demande à la SNCF d'assumer elle-même son développement. Lequel ne semble pas envisager la rénovation des TET. Au contraire, les axes définis sont inquiétants :

- Report massif du transport de voyageurs (comme pour le fret) sur les routes quitte à organiser sa propre concurrence avec «Ouibus» dans lequel 110 millions d'euros ont été injectés en deux ans ;
- Investissements de plusieurs centaines de millions d'euros dans des sociétés étrangères (USA, Australie...);
- Poursuite des projets LGV.

Train	Paris Gare de Lyon	Perpignan	73.00€	127.00€	135.00€
08h07	11h51	TER	73.00€	127.00€	135.00€
07h15	12h10	TER	91.00€	111.00€	
07h15	12h10	TER	124.00€	133.00€	
08h07	12h10	TER	86.00€	111.00€	133.00€
08h07	12h10	TER	111.00€	133.00€	
10h07	12h10	TER	111.00€	133.00€	
10h07	12h10	TER	124.00€	133.00€	
10h19	12h10	TER	139.00€		

Les prix de billets sont alourdis par cette politique et les usagers, comme les cheminots - à qui la SNCF demande toujours plus de productivité et dont les effectifs sont en baisse continue - payent ces investissements inutiles, voire nocifs.

D'autres choix existent. 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...
- Ces mesures permettraient de réunir les moyens nécessaires à un véritable service public ferroviaire en capacité de répondre aux besoins exprimés en territoires et d'appliquer une tarification appropriée.



Les cheminots, des hommes courageux

Retour sur «Vérités et mensonges sur la SNCF» avec son réalisateur Gilles Balbastre. Ou comment lutter contre la «malinfo».

Gilles Balbastre est journaliste et auteur de documentaires. Il a notamment réalisé le long métrage «Les nouveaux chiens de garde»* sorti en 2012. Fils de cheminot, il a également travaillé comme aide conducteur de train lorsqu'il était étudiant. Il connaît le «sens du travail bien fait des cheminots», les services publics en général et les luttes des travailleurs en particulier. Il est aussi adhérent au Syndicat national des journalistes CGT (SNJ-CGT). Interdit de travail sur les chaînes de télévisions depuis la sortie du long métrage sur les journalistes et le pouvoir politique, victime comme quelques autres d'une censure idéologique, le réalisateur conçoit la réalisation de ses documentaires au plus près des syndicats comme «un moyen de se réapproprier la parole et le travail d'information, de lutter contre la "malinfo" comme on lutte contre la malbouffe.» Gilles Balbastre a trouvé avec les documentaires les armes de son combat. «Ce qui me semble essentiel, poursuit-il, c'est démonter la propagande économique et politique que l'on nous sert en permanence, de contrer la communication des entreprises, cette information low-cost inacceptable.»

Véritable cri d'alarme

«Vérités et mensonges sur la SNCF» est le résultat d'une co-production du CER SNCF Nord-Pas-de-Calais et du cabinet Émergences. Ce dernier était alors chargé d'une étude sur les conditions de travail des cheminots et les processus permettant, ou pas, de garantir la santé et la sécurité des salariés et des usagers. Le documentaire a été envisagé pour porter auprès d'un large public les résultats de l'étude. Plus qu'un simple état des lieux, il est un véritable cri d'alarme en direction des responsables de l'entreprise, des militants et, plus largement, de tous les usagers. Gilles Balbastre explique comment il a mené ce travail durant environ quatre

mois, «un délai particulièrement court». «D'une part, j'ai beaucoup travaillé avec Julien Kubiak, le sociologue formidable qui a mené l'étude. Ensuite j'ai rencontré les cheminots, des hommes courageux qui avaient une vraie envie de s'exprimer. Ils n'en peuvent plus de ce décalage entre leurs savoir-faire et la réalité qui les contraint à ne pas faire correctement leur travail. J'ai travaillé en osmose avec ces camarades. La qualité de leurs paroles, leur capacité à énoncer les choses, leur clairvoyance, leur implication ont été extraordinaires.»

«Être certain de ne pas les trahir»

Si l'objectif premier du réalisateur était de rétablir la vérité sur les conséquences de la réforme du ferroviaire de 2014, il s'agissait aussi de «rendre aux travailleurs leur honneur bafoué». D'ailleurs, par fidélité aux propos des cheminots, le réalisateur a souhaité que ceux-ci visent le film avant

sa sortie. «Je voulais être certain de ne pas les trahir. Or, je ne suis pas à l'abri d'un excès d'ethnocentrisme ou simplement d'une maladresse.»

Le journaliste militant a d'autres projets en cours avec la CGT, un film sur la casse du fret, sur le développement à l'international de la SNCF qui sortirait pour le 100^e anniversaire de la Fédération des cheminots. «Ce que j'aimerais c'est poursuivre une série de documentaires qui pourraient tous s'appeler "Vérités et mensonges sur... EDF, GDF, la Poste..."» On n'en doute pas, les thématiques ne manqueront pas au réalisateur qui trouvera auprès des camarades un public fidèle.

*réalisé par Gilles Balbastre et Yannick Kergoat, une libre adaptation de l'essai de Serge Halimi

Pour en savoir plus : <http://www.cheminotcgt.fr/>

Le Comité d'Établissement Régional de la SNCF Nord-Pas-de-Calais & Émergences présentent

VÉRITÉS & MENSONGES SUR LA SNCF

« DÉRAILLANT ! »



UN DOCUMENTAIRE DE GILLES BALBASTRE UN MONTAGE DE YANNICK COUTHERON

REUNIONS CONSOMMATEURS / SNCF

La SNCF est une société qui communique beaucoup, avec les médias, les usagers, dont les associations de consommateurs comme INDECOSA-CGT, ainsi qu'avec les associations de victimes d'accidents ferroviaires, créant un semblant de transparence.

Patrice Moreau, en tant que titulaire et Guy Beauné, suppléant, représentent notre association auprès de la SNCF. Aucune autre entreprise n'organise autant de réunions !

Nous sommes conviés à 7 demi-journées sur divers thèmes (TVG, TER, Transilien, Intercité, Fret, gare et connexion, voyage Europe), plus 2 demi-journées où nous pouvons poser des questions écrites avec la direction nationale. Le second de Guillaume Pepy préside la réunion et, une fois par an, nous

rencontrons le médiateur SNCF pour son bilan annuel.

Une réunion avec SNCF réseau pour l'Infrastructure et 4 journées sur le thème de la sécurité des circulations où nous côtoyons deux associations de victimes d'accidents ferroviaires.

Le tout sans aucun temps alloué par l'entreprise !

Pour conclure, nous demandons aux associations départementales de nous envoyer leur vécu en région, dysfonctionnements, problèmes divers et aussi dossiers individuels lorsqu'il faut faire appel au médiateur de la SNCF.

Contact : Patrice Moreau : 06.13.48.45.05 /

Courriel : indecosa.cgt437@orange.fr

CALVADOS/ORNE CONTRIBUTION DE LA NORMANDIE AU TRANSPORT FERROVIAIRE

Devant l'attaque organisée contre les TET (Trains d'équilibre du territoire ou Intercités, nous avons décidé le 26 mai 2015 de réunir de nombreux intervenants concernés : les INDECOSA-CGT 61, 14, 76, 72, 37, 18 et national, CONVERGENCE NATIONALE RAIL, MNLE, les Syndicats CGT Argentan et Le Mans, l'UD CGT 61.

Nous étions devant trois projets néfastes pour le réseau ferroviaire français :

La Loi Macron, le rapport Duron et le 4e paquet ferroviaire européen.

Nous étions également à la veille de la grande conférence sur le climat (COP 21), les élections régionales et le rapport du sénat sur le coût économique et financier de la pollution de l'air.

Après un constat sévère de tous les intervenants sur la situation :

- Libéralisation des cars venant en concurrence avec les lignes de trains (Loi Macron).
- Non prise en compte de la pollution de ces cars en concurrence avec des trains électriques dans la conférence climat.
- Non prise en compte du coût de la route et de ses risques dans le comparatif du coût ferroviaire.
- Ouverture à la concurrence du réseau ferré.
- Volonté de suppression de lignes ou d'arrêts voire de gares et, par conséquent, non remplacement de nombreux cheminots, (risque pour la



*En Normandie nous avons : PARIS - CAEN - CHERBOURG • PARIS - ROUEN - LE HAVRE • PARIS - DEAUVILLE • PARIS - GRANVILLE • CAEN - ALENCON - LE MANS - TOURS
Nous sommes donc particulièrement impactés par les Trains d'Equilibre du Territoire.*

sécurité et la qualité du service).
Nous avons décidé de mettre en place
« la nouvelle bataille du rail » :

« NOS TRAINS ONT Y TIENT ».
A la suite de cette réunion nous avons défini de multiples actions.

100 courriers à tous les maires, élus et préfets de la région dont quelques uns nous ont répondu.

Questions orales et écrites ont été posées par des élus de la région suite à nos démarches, au gouvernement.

Distribution de tracts dans les gares et dans les trains, notamment lors de la venue du train de la COP21 en gare de Caen et dans un restaurant Universitaire de Caen, avec un impact très positif des usagers y compris étudiants.

Pétition en ligne, 500 signatures et pétition papier, 400 signatures concernant la ligne Caen-Tours.

Dans le cadre de nos actions de nombreuses réunions avec la SNCF concernant les trains « Intercités », et notamment à la préfecture de Caen, rencontre de Guillaume Pepy, (PDG SNCF). Invitation des parlementaires communistes et apparentés à la visite du cimetière du matériel de traction (500 locomotives) à Sotteville-les-Rouen, dans le cadre des régionales afin de mettre le doigt sur le gâchis financier organisé par l'état.

Qu'avons-nous fait évoluer ?

Cela a permis de mettre en débat la vraie situation du chemin de fer français et du désengagement de l'État qui doit assumer pleinement ses

MAINTENANT IL NOUS FAUT PLUS QUE JAMAIS UNE RÉFLEXION GLOBALE SUR L'AVENIR DU SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS, C'EST UNE URGENCE POLITIQUE.

démasquer des contre-vérités entretenues par les médias. Expliquer la cohérence du transport ferroviaire dans sa globalité : TGV, TET, TER, fret pour un véritable aménagement et équilibre de nos territoires.

Maintenant il nous faut plus que jamais une réflexion globale sur l'avenir du système ferroviaire français, c'est une urgence politique. Le système ferroviaire est le bien commun de la nation, ce système public doit non seulement être défendu mais aussi développé et organisé dans une perspective de long terme permettant de répondre aux besoins du 21ème siècle dans les domaines économiques, sociétaux, environnementaux pour le présent et pour l'avenir.

Les TET, bien nommés trains d'équilibre du territoire, messieurs les politiques ne déstabilisez pas le territoire de notre pays.

Le combat continue !

responsabilités (dette du système ferroviaire, réunification de la SNCF, taxe sur les bénéfices des autoroutes, créer un livret d'épargne dédié à la modernisation et au développement du ferroviaire, revenir à la TVA à 5,5% au lieu de 10% dans les transports publics sur la tarification). Permis de

Les associations départementales et leurs antennes sont invitées à transmettre à INDECOSA-CGT national les informations et textes qu'elles souhaitent publier dans cette rubrique, à communiquer les dates de leur CA, AG, formations et initiatives.

Échange et remboursement des billets SNCF

D'après les dispositions générales des tarifs voyageurs de mai 2016 (Extrait du Volume 6 du recueil des prix)

Échange et remboursement des titres délivrés pour un train à réservation obligatoire - «Tarif Loisir»

Échange gratuit jusqu'à 31 jours avant le départ.

■ Retenue de 5€ par trajet et par personne pour tout échange à partir de 30 jours avant le départ et jusqu'à 2 jours avant le départ. Retenue de 40% avec un montant minimum de 5€ et maximum de 15€ sur les TGV et de 12€ sur Intercités, par trajet et par personne la veille et le jour du départ avant l'heure du départ.

■ Non échangeable après le départ, retenue de 100% (sauf dans l'heure suivant l'heure du départ selon conditions particulières)

Échange et remboursement des titres délivrés pour un train à réservation obligatoire - «Tarif Loisir» émis avec une carte de réduction

■ Échange gratuit jusqu'à 2 jours avant le départ.

■ Retenue de 5€ par trajet et par personne pour tout échange la veille et le jour du départ avant l'heure du départ.

■ Non échangeable après le départ, retenue de 100%.

Échange et remboursement des titres délivrés pour un train à réservation obligatoire - Billet émis aux conditions des tarifs Familles nombreuses, Enfant Famille, ou autre carte de réduction, Aller et retour populaires et familles de militaires

■ Échange gratuit jusqu'à 2 jours avant le départ.

■ Retenue de 5€ par trajet et par personne pour tout échange la veille et le jour du départ avant l'heure du départ.

■ Non échangeable après le départ, retenue de 100% (sauf dans l'heure suivant l'heure du départ selon conditions particulières).

Billets Prem's, Prem's carte, Pack-Tribu, ODM, Samedi de TGV et Intercités, Intercités 100%2co et Happy Hour et billets imprimés

■ Non échangeables, non remboursables

Pour connaître toutes les modalités des échanges et remboursements :

<http://www.voyages-sncf.com/ext/editorial/pdf/cgv/dispositions-generales-sncf.pdf>

M E M E N T O

1^{er} mai 2016

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 120 €	18,00 €

Franchise médicale (plafonnement à 50 € par an)	
Boîte de médicaments	0,50 €
Acte paramédical	0,50 €
Transport sanitaire	2,00 €

Allocations familiales au 1^{er} avril 2016

Le montant est selon les ressources perçues en 2014 :		
2 enfants	< ou = à 67 408€	130,12 €
	< ou = à 89 847€	65,05 €
	> à 89 847€	32,53 €
3 enfants	< ou = à 73 025€	296,83 €
	< ou = à 95 464€	148,41 €
	> à 95 464€	74,20 €
4 enfants	< ou = à 78 642€	463,65 €
	< ou = à 101 081€	231,77 €
	> à 101 081€	115,88 €

Indice des prix à la consommation (IPC) :

base 100 en 2015	
Avril 2015 :	126,35
Avril 2016 :	100,09
Variation annuelle	-0,20 %

Indice du coût de la construction (ICC) :

base 100 au 4 ^e trimestre 1953	
4 ^e trimestre 2014 :	1625
4 ^e trimestre 2015 :	1629
Variation annuelle	0,25 %

Indice de référence des loyers (IRL) :

base 100 au 4 ^{ème} trimestre 1998	
1 ^{er} trimestre 2015 :	125,19
1 ^{er} trimestre 2016 :	125,26
Variation annuelle	0,01 %

SMIC au 1^{er} janvier 2016

Pour une heure	9,67 €
Pour 39 heures par semaine	1675,73 €
Pour 35 heures par semaine	1466,62 €

Revenu de solidarité active au 1^{er} avril 2016 (RSA)

Pour une personne seule	524,68 €
Pour un couple	787,02 €
(Ces sommes sont majorées si des enfants sont à charge)	

Aide juridictionnelle au 1^{er} janvier 2016

Totale : moins de 1000 € mensuels	
Partielle : moins de 1499 € mensuels	
Majorées de 180 € pour chacune des deux premières personnes à charge et de 114 € pour les suivantes	

Crédit

Taux de l'usure maximum au 2 ^e trimestre 2016 :	
Prêts immobiliers : Taux fixe :	4,05 %
Taux variable :	3,55 %
Prêts relais :	4,25 %
Prêts à la consommation :	
Inférieur à 3000€ :	20,05 %
De 3000 € à 6000 € :	13,20 %
Supérieur à 6000 € :	7,63 %
Taux de l'intérêt légal :	1,01 %

Aide au logement Aide personnalisée au logement APL (bailleurs sociaux)

Mise à jour au 1^{er} octobre 2015

Plafond loyer personne seule	
Zone I (Paris, Lyon...)	292,85 €
Zone II (Lille...)	255,23 €
Zone III	239,31 €

Plafond loyer colocation (personne seule en colocation)	
Zone I (Paris, Lyon...)	219,47 €
Zone II (Lille...)	191,27 €
Zone III	179,27 €

ALS étudiant	
Boursier, aide maxi	223,63 €
Non boursier, aide maxi	176,84 €

ALS étudiant en colocation	
Boursier, aide maxi	136,33 €
Non boursier, aide maxi	92,08 €

Pour des logements meublés ou non meublés, occupant d'une chambre	
Zone I (Paris, Lyon...)	263,36 €
Zone II (Lille...)	229,53 €
Zone III	215,12 €

COUP DE GUEULE

La SNCF profite encore des voyageurs

Depuis le 1^{er} mai, la SNCF applique un nouveau tarif aux échanges et remboursements de billets. Les voyageurs souhaitant changer leur billet de train ont de grandes chances de payer de 5 à 15 euros (Voir la fiche pratique page 14). Avant le 1^{er} mai, l'échange ou le remboursement était gratuit dans la plupart des cas.

La recherche de la rentabilité

La compagnie ferroviaire justifie la démarche par sa volonté d'améliorer le taux d'occupation de ses trains, notamment des TGV. D'après ses études, 17% des billets sont échangés par les voyageurs, et parmi ces derniers, certains indécis réserveraient plusieurs billets à des dates ou heures différentes avant de se décider pour un train précis et annuler, gratuitement donc, les autres billets. Ces places libérées au dernier moment provoquent du coup un manque à gagner. D'après la SNCF, le taux d'occupation des TGV est en moyenne de 65%, un taux qui ne permettrait pas la rentabilité des lignes. L'objectif est donc de remettre en vente les places libérées afin qu'elles aient toutes les chances d'être revendues à un tarif plus élevé que la veille du départ.

Un système économique défaillant

L'objectif est surtout de remplir les trains et de faire payer le moindre service aux usagers. Les économies réalisées sont censées compenser les failles d'un système économique à bout de souffle. La vraie raison d'un hypothétique manque de rentabilité du TGV est avant tout le désengagement de l'État qui prélève néanmoins la Taxe sur le Résultat.

Les choix de politique tarifaire de la SNCF induisent un nouveau recul du service public au détriment des familles les moins favorisées. Une fois de plus, en faisant payer aux usagers les échanges et les annulations de billets, la SNCF pénalise les ménages les moins aisés pour qui il sera difficile de s'acquitter de ce surcoût, même en cas de force majeure, même en cas de bonne foi. Peut-être la SNCF leur répondrait que plutôt que de voyager en TGV, ceux-là pourront se contenter de l'offre «low cost» et voyager en car ?

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 2016 30 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



**Le pouvoir
d'agir
ensemble sur
l'essentiel.**

Crédit photo : Getty Images - Ezra Bailey

En santé, la Macif s'engage pour favoriser l'accès aux soins à tous.

En plaçant la santé au cœur de sa vision mutualiste, la Macif défend un accès aux soins sans sélection médicale et sans garanties gadget. Être adhérent d'un contrat santé de la Macif, c'est disposer d'une couverture complète et accessible. Particuliers, professionnels, petites et grandes entreprises, si vous partagez les mêmes valeurs, rejoignez-nous !

Plus d'information sur [macif.fr](https://www.macif.fr)



Essentiel pour moi



Les contrats santé proposés par la Macif sont assurés par des mutuelles relevant du Livre II du code de la mutualité et adhérentes à la Mutualité Française ou par des institutions de prévoyance régies par le Livre XI du code de la sécurité sociale.
MACIF: MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4 rue de Pied-de-Fond 79000 Niort.