

Régionalisation, et nouvelle convention

A un an du renouvellement de la convention de régionalisation, il est important de tirer un premier bilan des années passées et de pointer les enjeux de la signature de la nouvelle convention.

La Cgt vous donne son point de vue...

Frédéric Konefal

Dans un an maintenant, la Sncf et la Région Midi-Pyrénées vont s'engager pour plusieurs années dans une convention qui régit le transport ferroviaire. Loin d'être une simple formalité, ce contrat recouvre de nombreux points qui contractualise l'ensemble de l'offre ferroviaire sur la région.

Les contrats Région-Sncf, historique...

Depuis 1997, plusieurs régions ont été choisies pour tester un nouveau concept, la régionalisation. La philosophie de ce projet était la suivante, faire des régions politiques les organisatrices du transport ferroviaire. Ce nouveau type d'organisation prévoyait également la mise en place

de réunions de concertation avec les populations afin de faire correspondre l'offre de transports aux réels besoins des usagers.

**La volonté des
Conseils Régionaux
se heurte aux
logiques d'austérité
comptable de la Sncf**

Après l'expérimentation sur les régions de PACA, Rhône Alpes, Alsace, Centre....., la loi SRU de 2002 a étendu ce dispositif à l'ensemble des régions.

Pour la Cgt, la régionalisation a permis de redynamiser le transport ferroviaire de voyageurs malgré un fort contexte de désengagement de l'Etat. Sur la région, le dernier contrat de plan région Sncf a permis de développer de manière conséquente l'offre de transport sur la région. L'exemple de la ligne Toulouse-Auch est le plus parlant.

En 1995, les velléités de fermetures de cette ligne étaient fortes. La lutte des cheminots a permis de peser sur les décisions politiques.

Sur la région, la régionalisation a permis, en toute objectivité des améliorations dans le matériel, l'offre de transport.

Un système de Bonus/Malus

Dans le Cadre de la convention 2002-2008, la Sncf et la région Midi-Pyrénées se sont entendus sur un système de pénalité en cas de trains supprimés. Le principe est le suivant. La Région Midi-Pyrénées verse à la Sncf une somme qui correspond au financement du service public Ter sur la Région. En contrepartie la Sncf s'engage à le mettre en oeuvre. La Sncf est la seule à décider de l'organisation du travail et du nombre d'emplois nécessaires. Par contre, en cas de trains supprimés, la Sncf paye des pénalités au Conseil Régional. Ces pénalités ont des taux différents en fonction de critères comme la substitution par bus ou non. La réalité aujourd'hui est la suivante. Le conseil régional en modérant le taux de ces indemnités comptait inciter la Sncf à mettre en oeuvre la politique de volume qu'il avait décidé. Mais les dernières années ont été révélatrices des stratégies de la Sncf qui du fait des faibles niveaux des pénalités préférerait supprimer des trains.

Convention, contrat de projet.... kesako?

Convention de régionalisation, contrat de projet, plan régional des transports, autant de conventions passées pour définir ce que va être le transport dans la région pour les années suivantes.

Convention de régionalisations : cette convention régit la qualité de l'offre de transport en terme d'accompagnement des trains, de qualité de service, d'ouverture des gares, d'ouverture des guichets... tous cela est repris dans le contrat. ce contrat prévoit également les pénalités en cas de non-respect des clauses du contrat (trains supprimés, en retard...)

Contrat de projet : ici, c'est l'infrastructure, dans les contrats de projet, etat et régions définissent quels sont les projets d'infrastructures prioritaires dans les années à venir (doublement de la voie, régénération des voies, changement de type de bloks...)

Plan régional des transport : il définit l'organisation des transports leur nombre, leur fréquence sur chaque ligne de la région. Lors de la dernière convention, le plan régional des transports a traité les dessertes sur la ligne de Auch ,du quart Nord Est...



Gare de Porté Puymorens... Sans la lutte des cheminots, les trains ne la desservirait certainement plus...

Des difficultés persistent...

Si les volontés de développement du transport de la part du conseil Régional sont grandes, les freins quant à eux sont nombreux.

Tout d'abord de la part de la direction Sncf, qui en Midi-Pyrénées s'est illustrée par une très mauvaise relation entre les 2 entités.

Les sources de conflits ont été nombreuses :

- ✓ Litiges concernant l'humanisation des gares et des guichets
- ✓ litiges sur le paiement de pénalités.

Au delà de ces difficultés dues à une mauvaises relation, l'état du réseau et le manque de cheminots et de matériel réduisent fortement la qualité du service rendu.

Qui fait quoi pour le transport...?

Etat : Depuis la décentralisation, son rôle est semble-t'il moins important. Pour autant, il conserve tout de même des responsabilités importantes en ce qui concerne l'aménagement du territoire, et la cohérence du réseau ferré. Il contribue également de manière financière au Ter en transférant des moyens aux régions pour mettre en oeuvre le Service Public de transport ferroviaire de voyageurs.

Région : Principale actrice suite à la décentralisation, sa mission est claire. Elle est l'autorité organisatrice des transports. Son seul rôle est donc de décider de l'organisation, du nombre de dessertes ferroviaires sur la région. Même si elle agit en coopération avec la Sncf au travers d'une convention, elle n'intervient aucunement dans la Gestion de l'entreprise publique Sncf.

SnCF : suite à la loi SRU (solidarité renouvellement urbain), la Sncf est la seule entreprise autorisée au transport ferroviaire de voyageurs dans les régions (hors Ile de France). Son rôle concerne la production, c'est à dire assurer la circulation des trains commandés par les Conseil Régionaux. Elle est payée par Rff, pour assurer la maintenance du réseau. Les sommes allouées par Rff sont constantes depuis 1997 ce qui explique le vieillissement des voies.

Rff : Réseau Ferré de France, cette Entreprise 100% publique gère le réseau, l'infrastructure. En clair, les rails, les aiguillages etc... Dans une période où le manque d'entretien des infrastructures est flagrant, sa responsabilité est grande dans les dysfonctionnements actuels.

En 2005, près de 4500 trains ont été supprimés pour défaut matériel ou agent. Sur ces points, la responsabilité incombe pleinement à la Sncf qui ne joue pas le jeu et ne répond pas aux demandes de l'autorité organisatrice.

La direction de la Sncf mais également RFF ont des responsabilités lourdes, l'une

Avec 4500 trains supprimés, la Sncf ne joue pas le jeu du développement ferroviaire...

en raison du manque de cheminots et de matériel et l'autre en raison des faibles investissements pour le renouvellement des voies qu'ils concèdent au réseau secondaire.

Si les actions des cheminots de ces dernières années ont permis de changer sensiblement la donne, de réels engage-

ments doivent être pris pour pérenniser le ferroviaire.

Le ferroviaire, transport du futur

Dans une période où l'écologie prend à juste titre une place plus importante dans les consciences et le débat collectif, il est urgent de tordre le cou à certaines politiques toujours en faveur du tout routier.

Récemment encore, certains se prononçaient pour une deuxième rocade autour de Toulouse. D'autres veulent utiliser les espaces réservés pour le contournement de la gare Matabiau par la vallée de l'Hers pour faire circuler des Bus. Le contournement ferroviaire de la gare de Toulouse doit voir le jour car il recouvre la double utilité de désaturer la gare de tous les trafics Fret et de permettre une desserte ferroviaire du Nord de l'Agglomération toulousaine.

Au vu de ce dernier exemple, une convention Région Sncf de haut niveau devient indispensable pour le devenir du transport ferroviaire.

6, 8, 10 ans ou plus ?

La question se pose. Au moment où les régions PACA et Charente Poitou viennent de s'engager sur des contrats de 10 ans, les réflexions en Midi-Pyrénées se précisent.

Pour la Cgt, une convention de longue durée est essentielle afin de contraindre la Sncf à engager des moyens matériels et humains pour garantir un service de qualité. Une convention à long terme permettrait également des investissements de haut niveau sur les infrastructures de la part de RFF. Une convention de 12 ans permettrait également, en y intégrant la Sncf comme opérateur unique, de tordre le cou à ceux qui ne jurent que par la concurrence. En effet, dans le transport à l'image du Fret et des transports Ferrés Anglo-saxons, ce mode de gestion n'est aucunement fait pour mieux répondre aux besoins des usagers mais bien pour permettre à une minorité de faire des profits records.



Ter, Tgv, Fret, la Cgt défend la complémentarité...

Si la durée de conventionnement recouvre une importance non négligeable au vu des éléments cités précédemment, la question du contenu global de celle-ci doit permettre, si tous les moyens sont mis, de développer le ferroviaire en réponse aux besoins des usagers.

Pour la Cgt, Sncf, Conseil Régional sont bien évidemment au cœur de la convention à laquelle nous souhaiterions voir s'y adjoindre Rff car sa responsabilité au niveau de l'évolution des infrastructures est unanimement reconnue.

Contenu de la convention

Pour la Cgt, la convention doit s'engager sur plusieurs points.

Elle doit définir pour une longue durée, la Sncf comme opérateur unique de transport ferroviaire.

Elle doit définir dans un deuxième temps, dans les contrats de projets, les grands chantiers de développement de l'infrastructure sur la région afin de faire du ferroviaire une alternative réelle au tout routier. Cela passe par une amélioration du réseau, un relèvement des vitesses, des doublages de voies afin de pouvoir augmenter le nombre de dessertes et éviter les retards.

Pour finir, la Cgt demande qu'à l'intérieur de la convention figure les orientations en ce qui concerne le nombre et l'organisation des dessertes. Ces propositions doivent être le fruit des GTC (Groupes Territoriaux de concertations) qui doivent recueillir les besoins des populations en terme de transport.

En conclusion, les mois qui arrivent seront importants pour peser dans les décisions politiques en faveur du développement du ferroviaire sur la région. De telles orientations politiques contraindraient la sncf à revoir sa politique de l'emploi et de l'investissement en matériel. Elle aurait également pour avantage de contraindre à un véritable renouvellement du réseau.

La Cgt a son mot à dire, et nous pourrions être entendus.

Revendications Cgt...

Dans les mois qui arrivent, la Cgt compte peser fortement dans le débat concernant le renouvellement de la Convention, les sujets sont nombreux en voici une liste loin d'être exhaustive :

Guichets, un engagement sur la présence en gare et des garanties sur les horaires d'ouvertures des guichets doivent être contractualisés dans la convention.

Erm, la maintenance du matériel est aujourd'hui insuffisante du fait d'infrastructures insuffisantes. Elle est la cause de nombreux retards de trains. La Sncf doit s'engager dans la construction rapide d'une deuxième phase pour un véritable Etablissement Régional de Maintenance.

Infrastructure, l'ensemble du réseau doit être remis à neuf et amélioré afin de permettre une véritable politique de développement.

Organe de décisions, les GTC ne sont aujourd'hui que des vitrines des propositions de la Sncf et des conseils régionaux. Nous devons exiger la mise en place de vrais espaces de débats autour des attentes des usagers pour garantir une réelle réponse aux besoins.

Cancéropole, la création d'une gare à proximité du Cancéropole, afin de permettre aux salariés de se rendre dans cette zone aujourd'hui desservie uniquement par le tout routier.

Dossier