

# En conclusion...

Ce que la Cgt a permis de faire évoluer doit être mesuré à sa juste valeur par les cheminots au vu du contexte dans lequel se situe l'entreprise.

La volonté de l'entreprise de casser le service public Ter, de fermer des guichets et d'avoir la possibilité d'utiliser le Ter comme variable d'ajustement dans sa production est sérieusement contrariée.

Les mécanismes de Bonus/Malus mis en place dans cette nouvelle convention sont sensiblement identiques à la précédente. Mais pour la Sncf, la suppression des trains et leur remplacement par des Bus seront un peu plus contraignants.

Malgré des points positifs à souligner, il reste des revendications à satisfaire :

- ✓ Ouverture des Guichets du 1er au dernier train,
- ✓ Meilleure connexion avec les régions limitrophes, inter-régionalité,
- ✓ Accès aux trains à réservation obligatoire,
- ✓ Gare au Cancéropole,
- ✓ Centrale d'information Ter avec des cheminots au Statut,
- ✓ Amélioration dans les instances démocratiques de décisions entre usagers, Conseil Régional et Direction Sncf.
- ✓ Construction rapide d'un Établissement du Matériel capable d'entretenir tous le matériel (Ter, VFE et Fret...)
- ✓ ...

Durant toute la durée de la convention, la Cgt continuera de mobiliser les cheminots pour défendre le service public ferroviaire en Midi-Pyrénées.

**Avec l'inscription dans la convention de la présence obligatoire des contrôleurs, le maintien des guichets ouvert et l'intégration de Bonus/Malus plus contraignant pour l'entreprise Sncf, les cheminots voient certaines de leurs revendications satisfaites. Preuve est une nouvelle fois faite que l'engagement de la Cgt a permis de gagner sur nos revendications.**

**Les prochaines étapes seront de contraindre la Sncf à respecter cette convention et à dimensionner suffisamment l'emploi pour une bonne qualité de service et de bonnes conditions de travail.**



## Convention de régionalisation TER

### Qu'a-t-on fait bouger ?

### Quel bilan peut on en tirer ?

**La version définitive de la convention de régionalisation va être signée dans quelques jours entre la Sncf et le Conseil Régional. Durant tout le processus de discussion, la Cgt a porté les revendications des cheminots et les attentes des usagers pour améliorer le service public ferroviaire.**

**Cette démarche a permis de transformer positivement le projet de conventions sur des points importants. Explications...**

Dans le cadre des rencontres entre usagers, cheminots, Direction Sncf et Conseil Régional, la Cgt a analysé les points positifs mais aussi les insuffisances et problèmes rencontrés lors des dernières années.

Au delà du débat sur la décentralisation, la régionalisation a permis le renouvellement du matériel et l'augmentation du nombre de dessertes sur plusieurs axes de la Région.

Ces points positifs sont indéniables et sont les fruits des luttes et de la pression qu'ont été en capacité de mettre les cheminots.

Pourtant la qualité de service n'a pas été au rendez vous : trains en retard, surchargés, supprimés, fermeture des guichets ...ont fortement dégradé les conditions de transport des usagers.

La politique de la Sncf est responsable de cette situation dégradée même si les luttes des cheminots ont permis parfois d'en réduire l'impact.

En supprimant des postes, en refusant d'embaucher et d'investir dans la maintenance du matériel, la Sncf a fait de la suppression des trains Ter sa variable d'ajustement.

En 2005, plus de 4000 trains ont été supprimés ce qui représente en cumulé 15 jours sans train sur l'ensemble de la Région. La situation ne s'est d'ailleurs pas améliorée en 2006 et 2007

La convention qui va être signée va définir les conditions de mise en oeuvre des services et le niveau de qualité exigé ainsi que les modalités financières entre la Région Sncf et la Région politique.

En s'engageant pour la défense des intérêts des cheminots dans cette convention la Cgt a fait bouger des points majeurs tels que la présence des contrôleurs sur les trains, l'entreprise Sncf comme opérateur unique, une durée de convention de 10 ans et des engagements sur le matériel et sa maintenance.

**«la Cgt a fait positivement bouger des points majeurs dans la convention»**



Toulouse le 18 Avril 2008

# Les points positifs gagnés par la Cgt ...

**Présence en gare, durée de la convention, maintien des contrôleurs, matériel sont autant de sujets sur lesquels la pression de la Cgt a permis de faire évoluer positivement le contenu de la convention...**

## Durée de la Convention

La volonté du Conseil Régional était de signer une convention de 6 ans qui prenait fin en même temps que le nouveau Plan Régional des Transports (PRT 2 : dessertes de Montauban et Castelnaudary).

Pour la Cgt, une durée de convention longue permettait d'être en cohérence avec les investissements lourds que nécessite le ferroviaire.

Pour les cheminots, une convention longue avec la Sncf comme opérateur unique est une réelle garantie d'emploi et de maintien du Statut .

Ce sont sur ces bases que la Cgt est intervenue fortement. Après plusieurs mobilisations, la Convention sera bien d'une durée de 10 ans et offre la possibilité d'une reconduction par avenant pour quelques années supplémentaires :

Extrait de la Convention :

*«La présente convention est conclue pour une durée de 10 ans à compter du 1er janvier 2008. Sa date d'échéance est le 31 décembre 2017. Elle ne peut pas être reconduite tacitement. Elle peut néanmoins, d'un commun accord entre les Parties, être prolongée par avenant au-delà de son terme initial, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires alors en vigueur.»*

Pourtant, la Cgt déplore que soit prévue une clause de revoyure économique et de définition des services au bout de 6 ans.

## Accès aux trains à réservation

Il s'agissait là d'une forte demande des usagers. Pouvoir emprunter dans le cadre de leur transport Ter les trains VFE à réservation obligatoire. Cette revendication n'est pas satisfaite totalement mais le Conseil Régional convient de travailler avec la Sncf pour donner accès aux Trains VFE pour les usagers en cas de retard de plus de 30 minutes ou de suppression de train.

## Matériel

Étant une des première cause de suppressions de trains, le matériel est soumis dans cette convention à un système de Bonus Malus. En parallèle, le Conseil Régional exige de la Région Sncf qu'un stock de pièces pour les Ter soit créé sur la Région.

Le Conseil Régional financera, grâce à une contribution (C1 bis : 23 millions d'euros), la deuxième phase de l'ERM et prévoit l'arrivée de nouveaux matériels pour 2014.

## Ouverture des guichets

La Convention prévoit le maintien des Guichets tels qu'il étaient au 1er Décembre 2007. Cette date fait référence pour définir le niveau de service.

Pour autant la Cgt continue de revendiquer la ré-ouverture des guichets fermés avant 2007 et arriver à terme à des ouvertures du 1er au dernier train.

En outre, il est envisagé que l'accès au Bâtiment Voyageur soit possible du 1er au dernier train dans toutes les Gares de la Région..

La Direction Sncf n'a plus le droit de fermer unilatéralement des points de vente même s'ils sont tenus par des agents de la filière 27.

**«Une Durée de 10 ans est une garantie forte pour le maintien de l'emploi cheminot sur la Région.»**

## Présence des Contrôleurs

Malgré la forte opposition des cheminots, exprimée lors du conflit de l'EAS d'Octobre dernier, la Direction de l'entreprise comptait supprimer les contrôleurs d'ici 3 ans. Depuis fin Octobre, la Cgt n'a cessé d'interpeller le Conseil Régional pour inverser cette orientation (Rassemblement, courriers, audiences...)

Extrait de la convention :

*«Par dérogation aux dispositions de l'article 4.2., les Parties conviennent que les trains objet de la présente convention, à l'exception des trains de la liaison Arènes-Colomiers, sont accompagnés d'au moins un agent du service commercial des trains.»*

Même si la Région ne remet pas en cause la mise en place de l'EAS sur Arènes Colomiers, elle interdit à la Direction d'étendre ce dispositif sur les autres lignes de la Région.

