



Déclaration

Déclaration Cgt
23 Octobre 2007

Colloque Renégociation Convention Ter

Les questions de développement du service public et particulièrement du service public ferroviaire sont au cœur des préoccupations de la Cgt. Nombreux sont les usagers du Ter qui utilisent ce mode de transport pour leurs trajets domicile travail. A ce titre, la Cgt a un regard précis sur les enjeux que posent les transports collectifs dans le cadre d'un développement durable. La Cgt cheminots, en cohérence avec cet enjeu, a une attention particulière sur la qualité du service notamment dans la période actuelle et face à une direction Sncf qui voit le ferroviaire uniquement sous l'angle de la rentabilité économique.

Les insuffisances pointées ce matin sont connues et combattues par la Cgt. Nous avons d'ailleurs, par de multiples actions ces dernières années, essayé de freiner la dégradation du service public. Encore récemment notre organisation s'est opposée à la suppression des contrôleurs sur une ligne de la Région. J'y reviendrai plus tard.

Pour l'avenir maintenant, les enjeux posés aux transports ferroviaires sont multiples et la future convention doit impérativement y répondre.

Des enjeux sociaux : Le prix des logements, l'éloignement constant des salariés de leur lieu de travail ect.. sont autant d'éléments qui grèvent le budget des ménages. Les transports collectifs, avec une tarification attrayante sont incontournables et doivent être développés par une politique volontariste.

Des enjeux environnementaux : Mais cet enjeu est largement partagé par nos concitoyens. Le Ter, mais aussi le fret, même s'il n'est pas au cœur du débat d'aujourd'hui, doit prendre une place centrale dans les solutions adoptées.

Pour cela, la Sncf doit changer sa politique, la convention de Régionalisation doit lui imposer ce changement d'état d'esprit au moins pour le Ter.

Des enjeux économiques : les zones d'activités, les zones commerciales à l'extérieur de l'agglomération toulousaine doivent être prises en compte par un schéma des transports ambitieux. Des dessertes ferroviaires doivent permettre le déplacement des salariés (des marchandises également) dans la Région et dans de bien meilleures conditions qu'à l'heure actuelle.

Face à tous ces enjeux, la Cgt développe depuis plusieurs années des propositions qui permettraient de faire du transport ferroviaire une vraie alternative au tout routier.

Ces revendications peuvent se regrouper en plusieurs points :

En Priorité, l'emploi et la qualité de service :

4800 trains supprimés en 2005 et un emploi supprimé par jour ouvré entre 2003 et 2006, le lien de cause à effet est évident. Le déficit d'emploi est flagrant dans tous les métiers. Pire, les dernières restructurations prévues ou mises en place par la Direction n'ont eu pour seul but que d'en réduire encore le nombre au détriment de la qualité du service. Pour améliorer la qualité de service, rouvrir les guichets du 1er au dernier train dans les principales gares de la Région, ré humaniser l'environnement ferroviaire, permettre un entretien du matériel et des voies efficaces et assurer une production de qualité, il est urgent de mettre en œuvre un plan de recrutement ambitieux qui comblerait le déficit cumulé entre 2003 et 2007.

La Sncf doit également abandonner sa politique de suppression des contrôleurs dans le périurbain. Sa mise en œuvre sur TEW Colomiers qui, soit dit en passant, la convention actuelle n'autorise pas, prouve, comme le craignait la Cgt que les contrôleurs ne sont pas plus visibles. Pire, la qualité du service se dégrade et le moindre grain de sable vient fragiliser la production entraînant retard, suppression de trains. La Cgt, note une dissonance entre la volonté d'information affichée par la Sncf et la réalité de sa politique notamment avec l'EAS. Les usagers, au travers de la FNAUT ont soutenu l'action des cheminots et ont affirmé que la présence humaine était primordiale.

Un mot pour finir sur le sujet de l'emploi. Les cheminots n'accepteront pas que la Sncf transfère des activités vers des filiales type EFFIA car lorsqu'on voit les cahiers des charges de formation dans les entreprises privées, les usagers ont plus à gagner à ce que ce soit des cheminots qui les renseignent.

Matériel

S'il est vrai que le nombre de matériel moderne est en augmentation, la question de leur entretien est clairement posée et fait partie des causes principales de suppression ou retard de trains. Rassurez-vous, les cheminots n'y sont pour rien. Ceux qui y travaillent font le maximum, mais le manque de personnel, de moyens matériel et le sous dimensionnement de l'ERM en sont les réelles causes.

La deuxième phase de l'ERM doit voir le jour rapidement, précédée très vite par des investissements en outillage. La stratégie nationale d'acheminement des pièces (PLI) doit être abandonnée et la Sncf doit remettre en œuvre les politiques de stock appliquées auparavant.

De nouveaux investissements en engins moteurs doivent être pris par la Sncf pour dimensionner le parc engin au niveau où il devrait être pour assurer une vraie qualité de transport aux usagers. La Sncf doit également investir dans des locomotives modernes (notamment des locomotives de grande puissance) afin de reconquérir le Fret sur toute la Région. Ces locomotives devraient être mutualisées entre toutes les activités de la Sncf et non comme c'est le cas aujourd'hui réservées soit à Fret, soit à VFE.

Infrastructure et développement ambitieux

Remettre le réseau en état est quelque chose de positif, mais il faut surtout le moderniser afin de le dimensionner pour les décennies à venir.

Voici une liste non exhaustive des propositions de la Cgt :

- Contournement de la gare de Toulouse pour le Fret. (le quai 6 ne suffira pas à désengorger la Gare, celui-ci comporte une voie en butoir ce qui va limiter les possibilités d'utilisation de ce quai , nous passons de 10 voies de circulation à 11 le bénéfice est faible. La Sncf doit revoir et compléter son projet pour prolonger la 12ème voie vers le Sud et supprimer le butoir)
- Doublement de voies : Tlse LIJ, Tlse SST, Tlse FX, création de voies banalisées entre Toulouse et PSS et création d'une troisième voie entre TE et Empalot
- Création d'une gare au Cancéropole
- Création d'une gare terminus Ter à St Agne pour l'inter modalité avec le métro
- Suppression des limitations de vitesses en place et augmentation de la vitesse moyenne de nos lignes régionales.

Avec de la volonté, la technique doit suivre, preuve a été faite avec le viaduc de Millau que lorsqu'on veut, on peut.

Voici en quelques mots les appréciations de la Cgt, tous les sujets n'ont pas été abordés ici mais il est important de prendre conscience qu'au travers de ses structures territoriales et professionnelles , la Cgt a une pertinence dans les revendication qu'elle amène.

Les quelques propositions faites ici sont certes ambitieuses mais réalisables avec un minimum de volonté politique de la part du Conseil Régional mais aussi de la Sncf. Pour la Cgt il est nécessaire de redonner véritablement au transport ferroviaire ses missions de service public et répondre pleinement aux enjeux sociaux économiques et environnementaux. La Sncf doit répondre sur les questions du matériel, de l'infrastructure et de l'emploi. Au vu de ces éléments, une convention d'une durée de 10 ou 12 ans est incontournable et serait un signe fort vis-à-vis des usagers et des cheminots.