



Etats généraux du Service Public ferroviaire en Midi-Pyrénées

ENSEMBLE
POUR DYNAMISER ET DÉVELOPPER
LE SERVICE PUBLIC SNCF

Mardi 29 Janvier 2013

ET SI VOUS DÉCIDIEZ DE L'AVENIR DU
TRAIN EN MIDI-PYRÉNÉES ?



Cheminots Midi-Pyrénées



la
cgt

Notes

EDITO

EDITO



ENSEMBLE
POUR DYNAMISER ET DÉVELOPPER
LE SERVICE PUBLIC SNCF

«Construire le service public ferroviaire de demain avec ceux qui l'utilisent et ceux qui le font.»

Fin 2011, lors des assises ferroviaires initiées par Madame Nathalie Kosciusko-Morizet, était abordée la question cruciale de l'avenir du service public dans le transport ferroviaire.

La fédération CGT des cheminots considérait alors que ce débat ne pouvait pas se dérouler à huis clos car les mesures qui en découleraient auraient des conséquences importantes pour les usagers, les cheminots et les collectivités autorités organisatrices de transports.

La fédération CGT des cheminots décidait de porter le débat auprès des élus et de la population et lançait sur l'ensemble du territoire « les états généraux du service public ferroviaire »

C'est ainsi qu'en Midi-Pyrénées, les syndicats CGT de cheminots, en lien avec les unions départementales CGT, ont organisé tout au long de l'année 2012 plusieurs débats dans l'ensemble des départements.

Les assises gouvernementales du ferroviaire partaient de deux postulats : l'ouverture à la concurrence et la remise en cause du statut des cheminots,

A l'inverse, la démarche des états généraux que nous organisons part de la réponse aux besoins des populations en matière de transport de voyageurs ou de marchandises et vise à construire le service public ferroviaire de demain avec ceux qui l'utilisent et ceux qui le font !



26 Janvier 2012 - 29 Janvier 2013 : Un an de rencontres et de débats

Extraits

Cahors, le 26 Janvier 2012

il faut réhabiliter et pérenniser la ligne POLT (Paris Orléans Toulouse)
maintenir les arrêts dans les petites gares, Déga-gnac, L'Albenque.
«refusons le démantèlement de la ligne Cahors Capdenac»

Montauban le 11 Octobre 2012

« Il faut une gare TGV à Montauban et qu'elle soit desservie par les TER»; «Pourquoi tous les trains ne s'arrêtent plus à Montauban?»
«c'est très difficile de se déplacer en train dans le Tarn et Garonne»

Auch le 22 Janvier 2013

à l'ordre du jour:
- Quel devenir pour la ligne Agen/Auch?
- Développement du Fret dans le Gers

Tarbes le 29 Mars 2012

«avec la réduction du nombre de TGV et de la Palombe bleue, nous sommes coupés du reste du territoire français»
«il faut connecter Tarbes à la future LGV à Mont de Marsan en réhabilitant la ligne Bagnères-Mont de Marsan»
«les infrastructures et les besoins existent pour redynamiser le Fret, à Tarbes, Sarrancolin, Bagnères ou Riscles»
«sur les pèlerins, la SNCF se désengage chaque année un peu plus»

Gourdon le 06 avril 2012

«il faut récupérer l'ensemble des arrêts TEOZ supprimés par la SNCF»
«pérenniser l'activité locale, le fret et les emplois en gare de Gourdon.»
«besoin de service public en milieu rural»

Cajarc le 02 Février 2012

«nous sommes opposés au projet de voie verte entre Cahors et Capdenac porté par le conseil général du Lot.»
«la ligne ferroviaire serait un atout pour le tourisme mais aussi pour le fret local»

Capdenac le 09 Février 2012

«il faut revoir la grille horaire» « pour aller à Paris c'est une vrai galère» « on est envahi de camions, il faut relancer le fret ferroviaire»
«A l'équipement, ils suppriment tous les emplois»

Rodez le 23 Mai 2012

«On veut conserver les trains entre Rodez et Millau mais il faut revoir les horaires»

Albi le 30 Octobre 2012

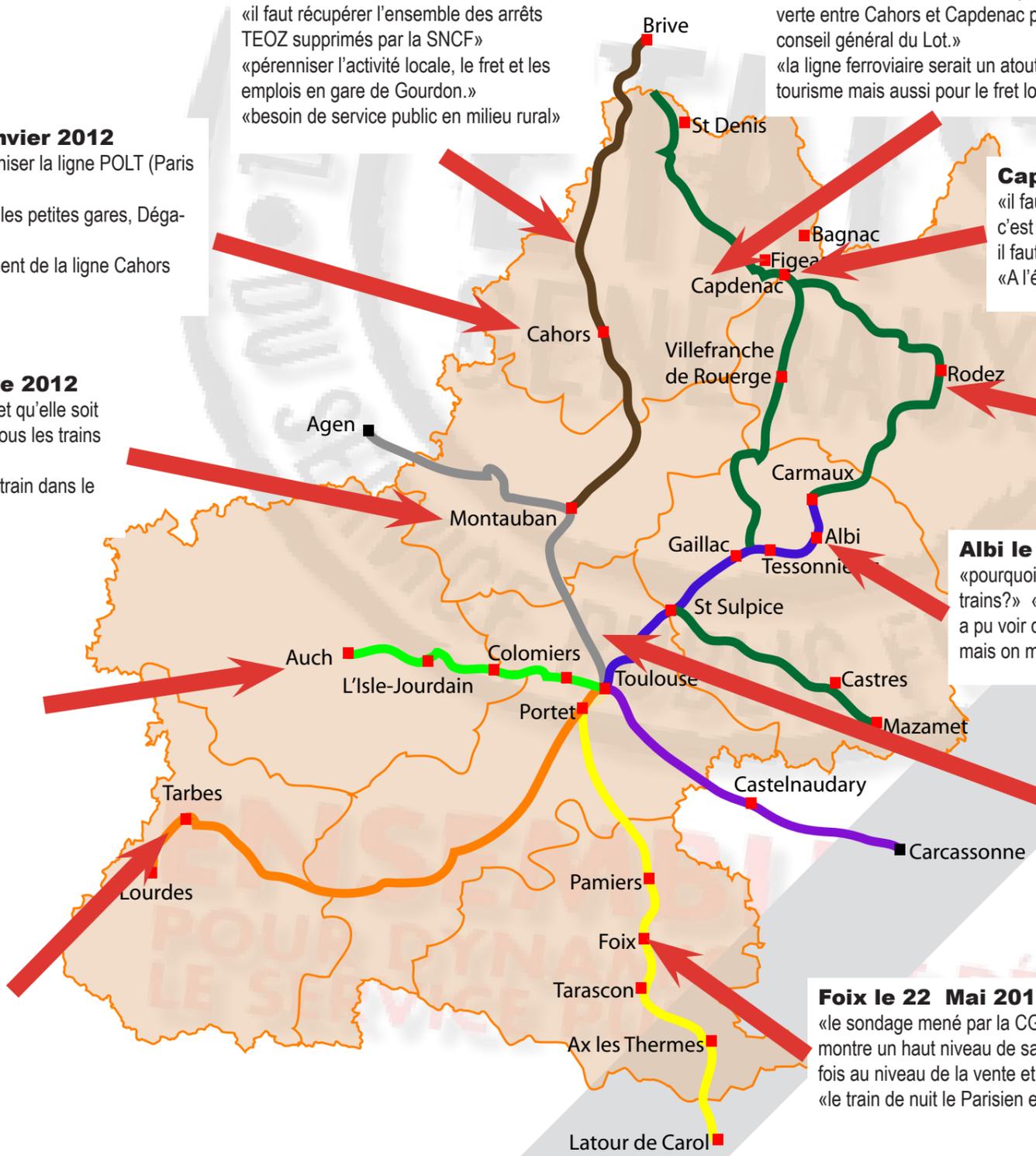
«pourquoi, n'y a-t-il pas de complémentarité entre les bus et les trains?» « les lignes ont été fermées pendant plusieurs mois, on a pu voir que le bus, ce n'est pas le top» «les lignes sont neuves mais on met toujours autant de temps pour aller à Toulouse»

Saint-Jory le 22 Novembre 2012

Il faut préserver le triage pour redévelopper le Fret
«Une halte à L'Espinasse s'impose avec plus de trains vers Toulouse»

Foix le 22 Mai 2012

«le sondage mené par la CGT dans les trains de la ligne montre un haut niveau de satisfaction mais une attente toutefois au niveau de la vente et de l'ouvertures des gares»
«le train de nuit le Parisien est trop fréquemment supprimé»



Le Fret a-t-il un avenir en Midi-Pyrénées ?



Les tenants du libéralisme ont défendu l'ouverture à la concurrence comme étant « LA solution » pour développer le fret ferroviaire et entraîner le report modal de la route vers le rail !

Le constat est irréfutable, c'est l'inverse qui s'est produit: la part modale du Fret ferroviaire est passée de 17% en 2003 à 12 % en 2011 et le volume transporté de 50 milliards de Tonnes/Kilomètre à moins de 30.

Désormais de nombreuses entreprises n'ont plus accès au transport ferré et dans le même temps c'est un véritable plan social qui a eu lieu chez Fret SNCF !

Nous avons aujourd'hui, suffisamment de recul pour faire un état des lieux du FRET ferroviaire sur Midi-Pyrénées depuis l'ouverture à la concurrence en mars 2006, et depuis également la restructuration de l'entreprise qui a transformé FRET SNCF en entreprise indépendante morcelée en cinq entités spécialisées par produit.

Un trafic FRET ne peut se développer qu'à la seule condition de l'existence d'un triage, véritable poumon d'une région. En ce qui nous concerne, celui de Saint-Jory est fermé depuis juin 2005, alors qu'il était à la fin des années 90 le plus moderne d'Europe avec une capacité de triage de plus de 2000 wagons jour.

Aucun département de notre région n'est épargné par le déclin du transport Fret ferroviaire, alors que le volume multi-modal ne cesse de croître. (Plus 5,10% en 2010 et plus 2% en 2011). Les exemples sont légion.

Sur la ligne de l'Ariège, Fret SNCF assurait du trafic pour les eaux de Montcalm, pour les forges de Niaux, pour le talc de Luzenac, pour le sucre et les hydrocarbures de l'Andorre et enfin pour l'armée à Montlouis.

Aujourd'hui, l'entreprise nationale ne dessert plus que l'embranchement ARTERRIS à Cintegabelle. Le talc de Luzenac est assuré par la concurrence à hauteur d'un train par mois pour l'Autriche. Tout le reste est transporté par la route!

Sur le Tarn et Garonne, nous sommes passés en douze ans de 2,5 millions de tonnes à 314 000 tonnes. Cela correspond à 100 000 camions de plus sur les routes de ce département. Autre absurdité, la ligne Beaumont de Lomagne-Castelsarrasin, rénovée par Réseau Ferré de France (RFF) avec des fonds publics serait cédée par RFF à un Opérateur Ferroviaire Privé qui sera chargé de sa desserte et de son entretien.

Sur les Hautes-Pyrénées, il ne reste que l'usine ARKEMA qui est desservie trois fois par semaine par fer. Dans cet exemple précis, la dangerosité du produit impose un transport par fer. Qu'en serait-il autrement? Le trafic de bauxite de Sarrancolin est passé sur la route alors que ce client avait accepté l'augmentation indécente de la SNCF, idem pour les marchands de bois qui ont



également été forcés de se tourner vers la route. C'est également le cas pour le transport de maïs de la coopérative Euralis après un passage à la concurrence ferroviaire.

Comble de la bêtise, à Bagnères de Bigorre, une entreprise qui fabrique du matériel ferroviaire roulant achemine sa fabrication par la route alors que la ligne ferroviaire existe toujours.

Entre Lot et Aveyron, le Conseil Général envisage de transformer une ligne ferroviaire (aujourd'hui fermée) en voie verte. Une étude a été commandée conjointement par le Comité d'Etablissement Régional Midi-Pyrénées et le CE FRET pour évaluer les potentialités de transport ferroviaire. Pour le FRET il en ressort

un volume minima de 250 000 tonnes par an, soit l'équivalent d'un train par jour. La balle est aujourd'hui dans les mains du Conseil Régional et des Conseils Généraux du Lot et de l'Aveyron.

La stratégie menée par les entreprises ferroviaires de se concentrer sur les seuls produits à haute valeur ajoutée, ne démontre pourtant pas d'efficacité économique. Actuellement elles sont toutes endettées !

Pour la CGT, le transport par fer a un avenir s'il est considéré comme un service public, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire soucieuse de l'environnement et des enjeux économiques et sociaux.

Chaque entreprise, qu'elle soit implantée en milieu rural ou en zone urbaine, doit être traitée de la même manière, avec les mêmes tarifs. Cela passe par l'arrêt de la politique du bénéfice à tout prix et par la mise en oeuvre d'une politique de volumes intégrant le retour du wagon isolé et la réouverture des gares fret.

Pour la CGT, le Fret ferroviaire doit être déclaré d'utilité publique!



TER, quel transport ferroviaire construire pour répondre aux besoins des usagers ?

Le transport ferroviaire de voyageurs est une réponse efficace, propre et moderne aux besoins de transports des populations. Pour cela, il faut des trains adaptés aux attentes: rapides pour certains, fréquents ou de grande capacité pour d'autres..., Il faut également un réseau ferré adapté à ces circulations sur l'ensemble du territoire, tant urbain que rural. C'est de l'articulation de ces différents services ferroviaires entre eux mais également avec les autres modes de transport, que naîtra un aménagement du territoire réussi et un service public performant.

TGV Toulouse Paris

Pour la Cgt, la 4ème ville de France ne peut rester à l'écart de la LGV*!

La ligne Bordeaux-Toulouse est non seulement la porte qui mettra Paris à environ 3 heures du Capitole mais également un maillon de la future transversale Bordeaux-Marseille à grande vitesse. Cette infrastructure nouvelle est véritablement indispensable si l'on ambitionne, comme la Cgt, un développement de qualité des services TER et une véritable reprise du fret ferroviaire.

Les liaisons Intercités

Depuis 2 ans, une convention désigne l'Etat comme Autorité Organisatrice (AO) des services Intercité de jour et de nuit. Ces trains sont essentiels pour la desserte de nos territoires. Malheureusement ces circulations quotidiennes se voient régulièrement amputées de plusieurs jours de circulation, principalement du fait de travaux (Ex : la Palombe bleue Tarbes-Paris ou Latour de Carol-Paris) ou du manque de fiabilité d'engins moteurs vieillissants (ex. Rodez-Paris). Si le spectre de l'ouverture à la concurrence de ces trains s'est éloigné, l'avenir de nombreuses relations ne semble pas pour autant garanti. Un désengagement de l'Etat entraînerait, de fait, une rupture de l'égalité

*LGV : Ligne à Grande Vitesse

*GPSO: Grand Projet du Sud-Ouest

de traitement des usagers sur le territoire.

Le TER

Sous l'impulsion de la région Midi-Pyrénées, le nombre de TER a été multiplié par deux. La fréquentation a également doublé en 10 ans (alors que les effectifs de cheminots ont chuté de 22% sur la même période). Fruit du succès, aujourd'hui de plus en plus de circulations sont en sous-capacité.

Cela pose les questions :

- ✓ du nombre de matériels disponibles
- ✓ de la composition des trains limitée par la longueur des quais
- ✓ de la politique d'arrêt des trains

La différenciation des missions est une des pistes à envisager pour répondre à la saturation de certains trains et améliorer leur performance en temps de parcours. Enfin si le TER doit s'adapter au développement du périurbain avec la création de nouvelles haltes (Roques/ Garonne par ex) ou de nouvelles dessertes (Toulouse- St Jory), cela ne devra en aucun cas être fait au détriment de la desserte des zones diffuses ! La Cgt veillera à l'égalité d'accès au service public ferroviaire pour tous!

Infra

Le réseau régional de Midi-Pyrénées est essentiellement à voie unique. Le Plan Rail initié et cofinancé par le Conseil Régional garantit aujourd'hui la pérennité des lignes rénovées, mais aucun relèvement de vitesse n'a été réalisé (sauf entre Toulouse et Saint-Sulpice). De plus, deux lignes régionales n'ont toujours pas bénéficié de régénération : Rodez-Millau et Montréjeau-Luchon. La Cgt appelle à terminer le renouvellement du réseau régional et à poursuivre les doublages de voies entre St Sulpice et Tessonnières, Portet-St-Simon et Foix ainsi qu'entre Toulouse-Arènes et L'Isle-Jourdain.

Mais ce réseau remis à neuf doit rester disponible. Pour cela, la Cgt revendique un nombre suffisant de cheminots de l'équipement pour pouvoir intervenir rapidement et régulièrement sur la maintenance préventive et curative de la voie et ses abords, sans impacter la circulation des trains.

Si un train a besoin de voies, il a aussi besoin de quais et de gares. Or pour les premiers, si l'évolution de la législation impose que la longueur des trains ne dépasse pas la longueur des quais desservis, RFF ne semble pas très pressé d'adapter ceux-ci en fonction des TER souhaités par l'AO.

Pour les gares, la Cgt est opposée à la future redevance de «toucher de gare» du fait de son impact possible

sur la politique d'arrêt des circulations.

Enfin, avec l'arrivée des LGV du GPSO*, la Cgt porte la rénovation et la réouverture aux TER des lignes Auch-Agen et Tarbes-Mont de Marsan.

Matériel

L'engagement du Conseil Régional sur le matériel est là aussi important. Avec la livraison de 25 Régiolis dès 2013 plus 11 commandés pour 2014, le parc TER aura été entièrement renouvelé ou rénové.

Pour autant la demande de transport est telle qu'il sera important de conserver une partie du matériel actuel et notamment le parc corail et X 2100.

La maintenance est la clé de la réussite pour garantir la fiabilité du matériel neuf ou plus ancien. Elle nécessite du personnel qualifié et des infrastructures adaptées. C'est pour cela que la Cgt dénonce la politique de l'emploi dans la filière matériel à la SNCF (19 postes non couverts en 2012 sur le technicentre Midi-Pyrénées). Côté infrastructure, la Cgt s'est positionnée, dans le cadre de l'arrivée de la LGV, pour le développement des installations de maintenance à Raynal afin d'accueillir et entretenir correctement l'ensemble des matériels roulants. Il faut dans un premier temps accélérer la date de livraison de l'ERM2 (les premiers Régiolis seront là dès cette année) et résoudre les difficultés d'exploitation du site dans sa globalité.



2013: La Réforme du Système Ferroviaire

Les décisions qui vont être prises vont structurer durablement le système ferroviaire, son efficacité sociétale et le statut social des cheminots!

Pour la Cgt, l'objectif doit être de répondre aux besoins de transports voyageurs et marchandises, aux enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire et non pas aux logiques d'ouverture à la concurrence, de remise en cause des entreprises publiques et de dumping social.

La mise en oeuvre d'une réforme qui va engager le système ferroviaire pour des décennies

Le 30 octobre 2012, M. Frédéric Cuvillier, Ministre des transports, a présenté les grands contours de sa réforme du système ferroviaire.

Le Ministre a annoncé la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifiée qui réunira la DCF, RFF, SNCF Infra dans le cadre d'une société publique nationale dont le statut juridique n'est pas tranché. Cette société sera rattachée au sein d'un pôle public ferroviaire unifié.

Les grandes orientations de sa réforme sont articulées autour de quatre grands axes:

- ✓ Qualité et Missions de service public
- ✓ Redressement économique
- ✓ Volet social
- ✓ Europe

La Fédération CGT des Cheminots prend acte de la décision de mettre fin à 15 ans (création de RFF en 1997) de désorganisation du système ferroviaire. Pour autant les annonces du Ministre restent sur de nombreux points très imprécises. Tout n'est pas réglé, comme, par

exemple, la question de la dette.

En ce qui concerne l'ouverture à la concurrence en 2019, ce n'est pas une question de calendrier, la CGT y est fondamentalement opposée.

La CGT est la seule organisation syndicale à s'inscrire dans le débat avec une proposition élaborée sur deux principes fondamentaux irréfutables :

✓ Répondre aux besoins de la nation en matière de transport ferré de marchandises et de voyageurs à partir d'exigences sociales et sociétales partagées par tous: intégrer les questions environnementales ; placer l'ensemble des citoyens à égalité de traitement vis-à-vis du service public SNCF ; garantir la continuité de service, la sécurité des circulations et des personnels.

✓ Répondre aux attentes des cheminots par un statut et une réglementation du travail qui permettent de satisfaire aux contraintes imposées par le service public tout en préservant leur santé physique et mentale comme le prévoit la législation.



La proposition de la CGT

La proposition présentée par la CGT a le double avantage de répondre aux critères imposés par les règlements européens en vigueur tout en maintenant le caractère intégré de l'entreprise publique.

✓ **Séparer structurellement les différentes instances décisionnelles tout en les maintenant sous maîtrise publique** en attribuant la tutelle financière de la SNCF sous l'autorité de l'APE* et en donnant à la DGITM* la responsabilité nationale de la répartition des capacités, de la tarification des péages et des investissements.

✓ **Mettre en oeuvre, au niveau local de la production, une organisation mutualisant les ressources des activités, tout en conservant une gestion comptable séparée (Europe oblige!).**

Dans une conception de proximité et d'accessibilité des services publics, les Etablissements Multi Activités regrouperaient l'ensemble des services dans un bassin économique et d'emplois.

Leur management unique organiserait les synergies des différents services pour répondre aux besoins et éviter les conflits d'intérêts entre activités, que l'on retrouve inévitablement dans des organisations séparées.

Une loi d'ici la fin de l'année !

F. Cuvillier a chargé Jean Louis Bianco, ancien ministre, de mener les concertations avec l'ensemble des parties prenantes du secteur ferroviaire. Des lettres de missions ont également été envoyées aux président de la SNCF et de RFF ainsi qu'au Président de la Région Pays de la Loire concernant les attentes des régions en tant qu'autorités organisatrices. Les propositions des uns et des autres doivent être remises rapidement afin de pouvoir élaborer un projet de loi qui sera présenté au parlement avant la fin du premier semestre 2013.

✓ **Une nouvelle étape dans la régionalisation et mieux reconnaître le rôle des Autorités Organisatrices des Transports:** les conventions TER doivent se faire de manière tripartite Etat – Régions – SNCF afin de coordonner les différentes liaisons, de garantir une péréquation des moyens et responsabiliser l'Etat sur le subventionnement des AOT. Les Régions de France devraient être représentées au CA de la SNCF.

✓ **Restaurer durablement l'économie du système ferroviaire.** La CGT préconise plusieurs leviers:

La réunification du système et l'organisation du travail en multi-activités sont deux sources d'économies substantielles. Cela annule les coûts liés aux interfaces et donne la souplesse nécessaire.

Côté ressources, nous proposons:

- utiliser la taxe poids lourd (mise en oeuvre en juillet 2013),
- taxer les autoroutes (leurs profits exubérants sont faiblement imposés) ou mieux renationaliser le réseau autoroutier,
- attribuer un Versement Transport aux Régions (seule AOT* n'en bénéficiant pas),
- créer un pôle public financier et une épargne populaire affectée aux investissements des infrastructures.

*APE: Agence de participation de l'Etat. DGITM: Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

*AOT: Autorité organisatrice des Transports, *RFF :Réseau Ferré de France, *DCF : Direction des Circulations Ferroviaires

Le transport ferroviaire est un élément structurant de la vie économique, sociale et environnementale des territoires.

A ce titre, les citoyens, les élus, les usagers et les cheminots doivent avoir leur mot à dire sur son avenir.

Au nom du secteur fédéral Cgt des cheminots de Midi-Pyrénées, je vous invite à venir en débattre le Mardi 29 Janvier 2013

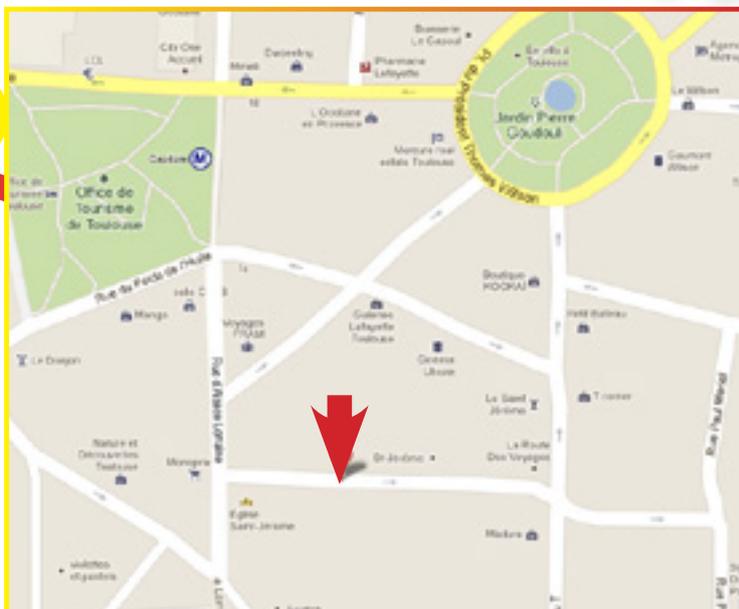
Michel Ricci
secrétaire Général

Etats généraux du Service Public ferroviaire en Midi-Pyrénées

DÉBAT PUBLIC

- QUEL AVENIR POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN MIDI-PYRÉNÉES ?
- TRANSPORTS DE VOYAGEURS, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, QUEL SERVICE PUBLIC ?

ONT ÉTÉ INVITÉS À PARTICIPER AUX TABLES RONDES, LE CONSEIL RÉGIONAL, LA MAIRIE DE TOULOUSE, LE CESER, LA CCI, RFF, LA SNCF, LA FNAUT, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT



**le 29 janvier 2013
de 14 h 30 à 18 h 30**

Espace Duranti - Salle Osette
4/6 RUE DU LIEUTENANT PÉLISSIER
(METRO CAPITOLE)
TOULOUSE

Entrée libre sous réserve des places disponibles
Informations : 05 61 62 80 40

SECTEUR FÉDÉRAL DES CHEMINOTS **CGT** MIDI-PYRÉNÉES
20 AV DE LYON 31500 TOULOUSE