

INFORMATIONS

comité régional midi-pyrénées

CGT

BOURSE DU TRAVAIL : 19, place St-Sernin - 31070 TOULOUSE cedex

N° 55 — JUILLET 87

SPECIAL

SOMMAIRE

Page 2 et 3

Quels transports de marchandises pour Midi-Pyrénées à l'horizon 1992 ?

Page 4 et 5

Intervention du groupe CGT au Conseil économique et social régional le 26 juin 1987 sur le transport marchandise

Page 6

Consensus et abandons au Conseil économique et social régional

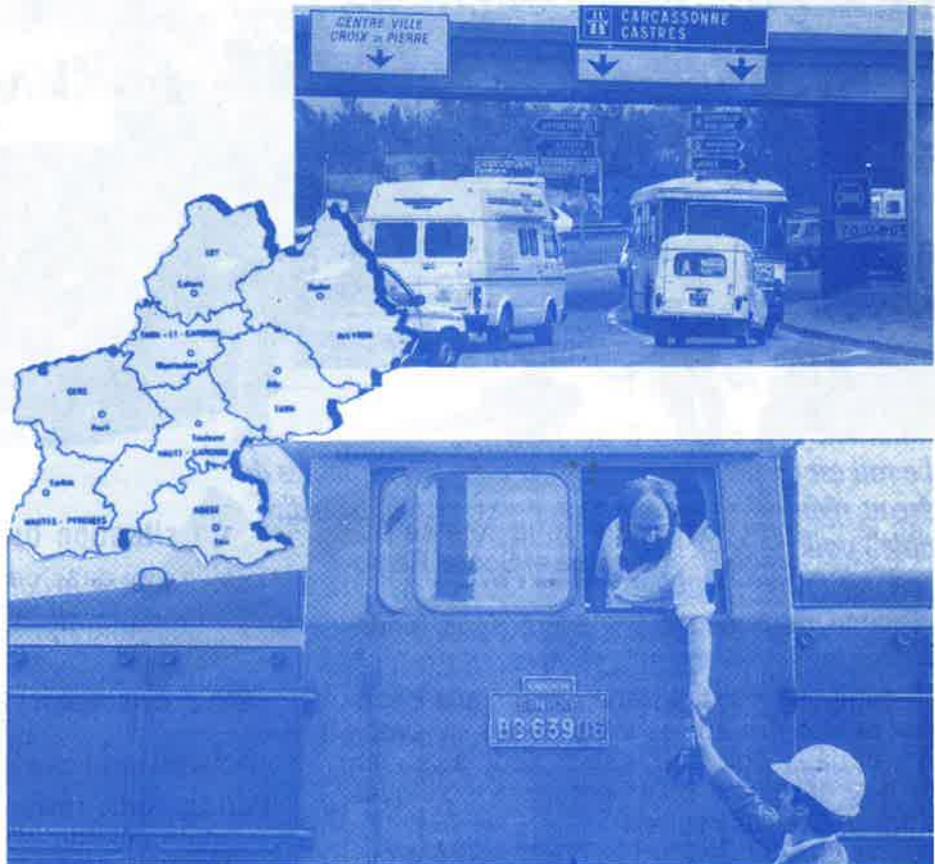
Page 7

Les routes en Midi-Pyrénées : oui, mais avec quelle finalité ?

Page 8

Le transport peut se développer en Midi-Pyrénées

- Secteur fédéral des cheminots CGT
- Groupe CGT au CESR Midi-Pyrénées



QUELS TRANSPORTS EN MIDI-PYRÉNÉES

Pour servir qui ?
Pour quelle activité économique ?

QUELS TRANSPORTS DE MARCHANDISES POUR MIDI-PYRÉNÉES A L'HORIZON 1992



Tel était le thème débattu lors de la séance plénière de CESR (Comité Économique et Social Régional) de fin juin.

En préalable deux aspects à notre sens fondamentaux :

- le CESR composé « des partenaires sociaux » économiques (dont entre autres les 5 centrales syndicales de salariés) doit être « saisi pour avis » en préalable aux décisions ou orientations politiques arrêtées par le Conseil régional.

- Existe de la part de ce dernier une volonté croissante d'intégration du CESR, par l'obtention d'un large consensus à ses orientations politiques, dont il n'est pas utile de rappeler les grands axes, convergent de fait au travers du « Grand Sud » vers une intégration européenne plus poussée, dans l'intérêt du grand capital et au détriment de Midi-Pyrénées.

Cela étant et il est de notre responsabilité de le faire savoir, le consensus est quasi total, à l'exception de la CGT, dont vous trouverez la déclaration.

Le rapport comprenait deux grandes parties :

- la situation
- les orientations proposées

1. La situation du transport marchandise

L'emploi dans ce secteur : 13.000, soit 1,5 % de l'emploi régional, dont 15 % de non salariés.

- Transport routier : 7.700 *Sur les 5 dernières années «route» + 10 %*

- SNCF évaluation : 2.200 *Sur les 6 dernières années «SNCF» -20 %*

- Activité auxiliaire : 3.000

Part du trafic respectif

— route environ 2/3 et en «Tonnage pur» 94 % du trafic

— SNCF environ 1/3 et en «Tonnage pur» 6 % du trafic

Midi-Pyrénées se situe au 18^e/19^e rang au niveau national et 66,5 % de son trafic est intra-région. Peu de produits exportés. Il y a eu ces dernières années accroissement « considérable du trafic route » et « baisse du trafic SNCF ».

Ces quelques éléments montrent à l'évidence :

- un déséquilibre patent et croissant, route-rail
- une situation transport marchandise en Midi-Pyrénées en position de faiblesse

2. Les orientations proposées

Tout d'abord on s'inscrit dans « le contexte de crise » et les perspectives sont « une baisse du trafic ».

Ensuite, tout en faisant le constat « d'une faible exportation des produits régionaux », on assure que l'économie régionale est pénalisée par la question des transports, de l'enclavement. Mais surtout pas par la casse de l'industrie, des entreprises.

Trois priorités donc :

- développer les infrastructures de communication
- développer les équipements liés à la logistique
- développer la formation aux activités transport.

Tout cela dans la perspective de « favoriser les liaisons transpyrénéennes » mais avec la perspective de 1992 ... !

En quels domaines ?

En quasi totalité, sinon en exclusivité sur le transport routier

— extension réseau routier : RN 20, 88, 112, 124, 126 ...

— création de plates-formes de frêt (Tarbes/Toulouse)

— création de centre routier et mise en place d'un bureau régional de frêt.

Et si l'on évoque tout de même « le réseau rail » c'est plus par obligation que par volonté politique affirmée. Ainsi on dit concernant « les plates-formes de frêt », qu'elles « pourraient être raccordées au réseau ferré ... ! »

Ou encore, le « groupe SNCF apparaît comme un partenaire obligé ».

Enfin, sur « le comment » et « avec qui »

— « la Région apporterait « sa caution morale » et « éventuellement son financement ! ... »

— « les producteurs fourniraient le frêt tout en tirant des bénéfices ... et des gains de productivité ».

— « les transporteurs-gestionnaires » bénéficieraient de la plus value créée ... »

EN CONCLUSION

Sans vouloir être exhaustif, les quelques éléments fournis à votre réflexion sont suffisamment clairs et limpides, nous semble-t-il.

— *Le libéralisme, la libre concurrence se met au service du privé, du patronat où la dérèglementation est la règle, pour leur assurer les profits créant ainsi les conditions d'affaiblissement du secteur public SNCF, en contradiction complète avec l'article 3 de la LOTI (loi des transports Intérieurs) adoptée par le gouvernement en 1982.*

Le C.E.S.R. s'est prononcé pour cette orientation à l'exception de la CGT.

Toulouse le, 27 juillet 1987



10 MAI 1987

TRANSPORT :

Barcelone s'ouvre à Toulouse

Nos voisins espagnols ne reculent pas devant les kilomètres du moment qu'ils ont à cœur de nous parler d'une œuvre embellie par le travail de leur mains. Ceux qui participent à la réunion d'information organisée à la chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (C.I.T.) le 29 avril par Josep Munne et Emilio Arbos (respectivement président et directeur commercial du port autonome de Barcelone) purent le vérifier. En fait de présentation, celle-ci fut réussie.

La mise en marche en 1978 du statut d'autonomie du port de Barcelone a permis une plus grande capacité de décision dans le travail quotidien pour offrir un service public d'une importance vitale dans le transport maritime et la possibilité d'affronter le développement et l'avenir du port à partir d'une perspective propre et enracinée dans les besoins de la ville qui l'abrite et à sa zone d'influence. Le port de Barcelone est aujourd'hui le premier de la côte espagnole par le nombre d'accostages, l'ampleur et la diversité des installations et équipements disponibles pour s'occuper de toute sorte de trafic. Son activité est principalement orientée vers le marché extérieur, avec un accent particulièrement européen et méditerranéen.

En manifestant le vœu de voir Barcelone devenir « le port de Toulouse », Josep Munne compte sur la prochaine disparition des

frontières pour accentuer l'offre d'un service « qui n'a pas été utilisé comme il se doit ». Pour les partenaires français, les démarches douanières ne se feront plus qu'à un seul poste. De plus, la disponibilité d'espace leur donne désormais droit à un dépôt de régime franc, les marchandises déposées bénéficiant alors des droits de douane et des taxes qui y sont rattachés. Du point de vue technique, le port autonome de Barcelone bénéficie de la mécanisation intégrale des procédures administratives, avec l'introduction de terminaux pour le traitement de l'information en temps voulu ainsi que la connexion par informatique avec les services de la douane pour coordonner les efforts de renseignements utilisés conjointement avec cet organisme.

« Nous sommes venus à Toulouse parce qu'il y a une attente. Nos contacts nous permettent par ailleurs de rester confiants », disait M. Munne avant la réunion d'information. Une réunion ponctuée de multiples questions posées par un public très intéressé. Le 30 avril, les huit membres de la délégation arboraient un large sourire qui permet aujourd'hui de conclure de l'issue positive de leurs contacts avec la chambre de Commerce et d'Industrie, les responsables de la Foire de Toulouse, etc.

Martin Abéga.



INTERVENTION DU GROUPE CGT AU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL LE 26 JUIN 1987

J. GALY Responsable du Groupe CGT

Cette étude où s'était engagé le Groupe de travail était souhaitée par nous. Maîtriser et coordonner à la fois l'acheminement des matières premières, des fournitures, et des productions, reste pour nous un impératif.

Malgré les efforts du Groupe de travail, cette recherche ne nous paraît pas terminée, c'est pourquoi dès la transmission du projet d'avis, nous avons demandé au Président de la Commission, de renvoyer ce rapport et poursuivre l'étude.

Nous maintenons cette proposition.

Il nous paraît indispensable d'abord d'évaluer les besoins aujourd'hui et leur évolution prévisible.

Aucune trace de cette approche dans le rapport.

De grandes unités de production fortes consommatrices de matières premières et aux productions lourdes, ont disparu ou sont menacées de disparition. Nulle part, il n'est abordé les conséquences sur le trafic en volume et en structure. Pourquoi ? Il est fait référence à la loi d'orientation des transports intérieurs (la LOTI) et il est précisé que ce travail (le Rapport) est en parfaite concordance avec la loi. C'est ce que nous aurions souhaité.

Dans son article 3, cette loi précise « la politique des transports de personnes et de marchandises

(cela nous concerne), assure le développement harmonieux, et **complémentaire des divers modes de transports ...** en tenant compte de leurs **avantages et inconvénients en matière de développement régional**, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, **de défense d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité** et de leur spécificité. Elle tient compte des **coûts économiques réels**, liés à la création **l'entretien et l'usage des infrastructures** équipements, matériels de transports et de **coûts sociaux monétaires et non monétaires supportés par les usagers et les tiers ... »**

Eh bien, constatons qu'un seul mode de transport marchandise a été abordé : la Route. Rien sur le transport fer. Serait-ce parce que d'autres choix sont aujourd'hui mis en application totalement contraires à cette loi ?

Serait-ce pour éviter de parler de ce que vont devenir les travailleurs de la SNCF et les populations de ces zones. Quand on décide de fermer certaines gares SNCF et certaines lignes.

Les coûts économiques réels : quelle approche avons-nous sur cette question ? Pourquoi le rapport est taiseux là-dessus ? Il est grandement développé

le transport route, mais où est traitée la question de la sécurité. Mais voyons, tout un chacun reconnaît les difficultés de nos routes étroites et sinueuses et vous voulez encore augmenter ces trafics et avec quelles flottes ?

Veut-on privilégier le petit transporteur de notre région, qui lui aurait besoin de la complémentarité du rail ? Aurait besoin des groupements, des coopérations ?

Ou bien, veut-on privilégier les 140.000 entreprises de transports espagnols ou les gros transporteurs du BENELUX en position, y compris de pavillon de complaisance. Alors, il faut le dire. Ce n'est pas notre choix.

Pour nous, rien ne peut nous faire dévier de l'intérêt des hommes et des femmes de notre région, de son économie.

Sur les coûts économiques réels monétaires et non monétaires, a-t-on évalué ce que le tout à la route peut entraîner comme alourdissement de la facture pétrolière ? Cela avec toutes ses conséquences ?

Et la déstructuration pour ne pas dire la destruction du service public SNCF de ses hommes et de ses femmes, a-t-on évalué ce coût social ? Si le train ne siffle plus, les hommes ne siffleront plus et pour qui donc siffleront les merles ?

Non, ce n'est pas ça que nous voulons, nous à la CGT.

Ce choix d'ignorer les hommes, fait que le problème de leur formation occupe 10 lignes à la fin de la dernière partie du Rapport et pourquoi ? Pour « permettre aux professionnels du transport de pouvoir s'adapter dans les meilleures conditions à l'internationalisation des transports ». C'est comme cela que c'est dit.

Pour la CGT, les hommes doivent avoir une autre place. Ils sont au centre de nos préoccupations et cela ne se trouve pas dans ce rapport.

Pour la CGT, le transport des marchandises que nous voulons c'est :

- D'abord pour qu'il y ait des marchandises à transporter, il faut produire. Il n'y a pas de consommation d'aucune sorte s'il n'y a pas production de richesses. C'est le premier choix.

- Maintenir et développer le service public de transport qu'est la SNCF qui a fait déjà ses preuves et non le détruire comme actuellement.

- Ne pas brader les intérêts de notre Région sur l'autel de l'EUROPE, au seul profit des grands trusts du transport routier.

- Développer la complémentarité des divers modes de transport au service de la Région et du pays et pas au service d'intérêts privés.

C'est pour ces raisons, si notre demande de renvoi n'est pas acceptée, que nous voterons contre ce rapport.

L'axe Toulouse-Barcelone

Dominique Baudis était hier à Barcelone où il a rencontré MM. Pujol, Coll et Maragall.

Les liaisons routières

Lors de leur entretien, le président Pujol et M. Dominique Baudis ont débatté le terrain pour l'examen des différents dossiers économiques et culturels concernant, au premier chef, la ville de Toulouse et la capitale catalane. On a évoqué en particulier la question des liaisons routières, notamment le projet de tunnel de Puymorens qui devrait, estime M. Baudis, obtenir une aide financière des instances européennes.

« Le centre de gravité de l'Europe va se déplacer vers le Sud. Une ville comme Toulouse

est sur l'axe naturel de passage de ce flux économique. Il convient avant tout d'aménager et de développer ce couloir de communication », a déclaré le maire de Toulouse.

Très attaché au développement de l'axe Toulouse-Barcelone, M. Jordi Pujol s'est réjoui de sa rencontre avec M. Baudis, dans le cadre « d'un voyage qui n'a rien à voir avec du tourisme politique ».

Le président de la généralitat a souhaité la multiplication de...



CONSENSUS ET ABANDONS AU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL

Un peu plus chaque jour, un peu plus dans chaque dossier important toutes les autres organisations syndicales s'enfoncent de renoncements en abandons.

Le 26 juin 1987 l'assemblée plénière du C.E.S.R. se prononçait sur un rapport établi par un groupe de travail de la Commission Aménagement du Territoire et intitulé : « quels transports marchandises en Midi-Pyrénées à l'horizon 1992 ».

Le contenu de ce rapport rendu public est un élément de plus dans la soumission aux grandes puissances financières et aux technocrates supra-nationaux de Bruxelles.

Il programme de fait le recul et la destruction de la SNCF en Midi-Pyrénées.

La CGT lorsqu'elle en a eu connaissance a demandé au Président de la Commission puis à l'Assemblée Plénière de renvoyer le dossier devant le groupe de travail pour que soit étudié et développé le transport marchandise par voie ferrée.

C'est un refus total à la demande de la CGT. Tous les représentants de toutes les autres organisations syndicales ont été contre les propositions CGT. Par contre ils ont tous approuvé ledit rapport.

Et pourtant un amendement de la commission que préside le Secrétaire Régional de la CFDT a été introduit en dernière minute.

Il est porteur à lui seul de toute la démarche patronale.



JUGEZ-EN

Le rapport prétend prendre en compte la modification de la législation européenne et l'amendement précise : « l'harmonisation des normes techniques et des réglementations sociales et fiscales intéressant l'exercice du métier des transports. »

En clair approuver cela c'est dire que le statut des cheminots doit être revu à la baisse pour s'aligner sur les normes européennes. C'est aussi dire que les orientations de la LOTI sont toutes remises en cause et pourtant le rapport prétendait faussement y faire référence.

Tous les représentants FO, CFDT, FEN, CFTC, et CGC ont donc approuvé ces choix patronaux.

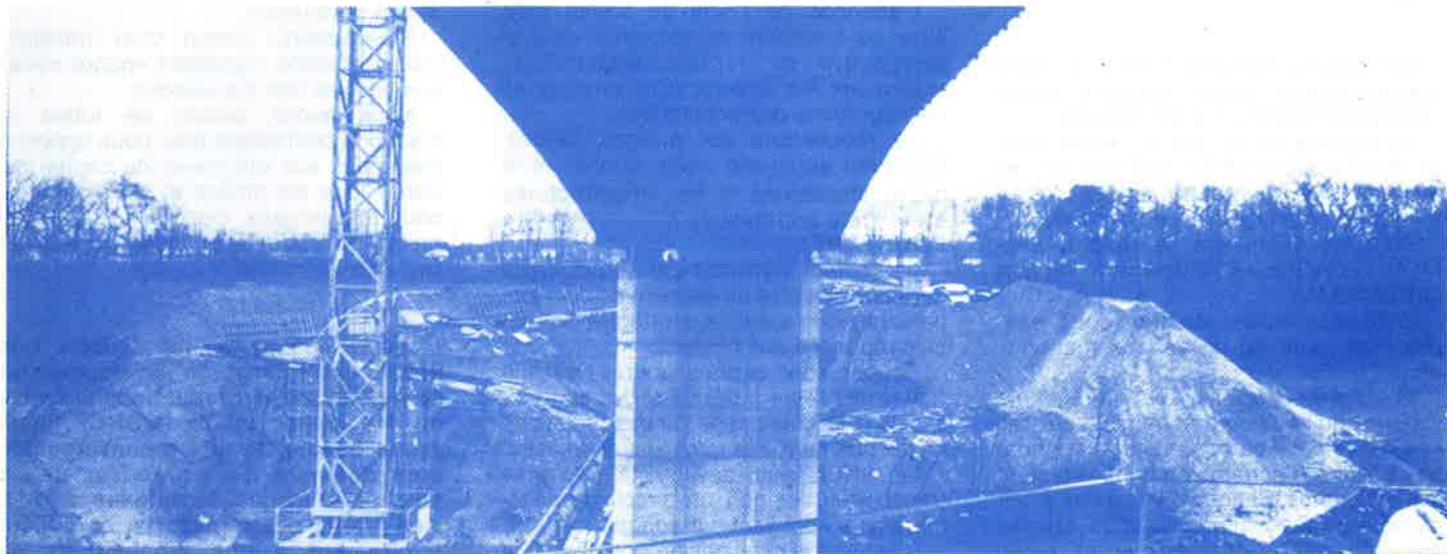
Ils contribuent ainsi au déclin de notre région, ils bradent les intérêts des travailleurs du transport. Ceux-ci doivent le savoir.

Voilà sur quoi s'est réalisé le consensus le plus large au sein du C.E.S.R. de Midi-Pyrénées. Seule la délégation CGT s'honore d'avoir voté contre un tel rapport.

LES ROUTES EN MIDI-PYRÉNÉES : OUI, MAIS AVEC QUELLE FINALITÉ ?

Depuis plusieurs mois, les médias régionaux font grand bruit autour de la question des routes. Chacun y va de sa petite phrase, mais en fait qu'en est-il ?

Il ne s'agit pas d'opposer la route au rail, des routes oui, mais pour qui et pour quoi faire ?



Le programme routier de Chirac a un objectif clair : préparer la France par les axes Nord-Sud et Est-Ouest, à être uniquement un boulevard de transit pour le grand marché européen des multinationales de 1992. Le gouvernement joue l'Europe contre la France et les intérêts régionaux.

Le choix des routes prioritaires découle de la logique économique, directement inspiré du « rapport Guichard » sur l'aménagement du territoire, rapport qui a obtenu à quelques nuances près, l'aval de tous, sauf la CGT, au conseil économique et social, tant national que régional. Ce qui est recherché, c'est l'adaptation de la France à un sous-développement, à un sous-investissement, en se contentant de sélectionner quelques activités très rentables financièrement, concentrées sur quelques « technopoles », et en liquidant tous les autres atouts régionaux, au profit de l'Europe.

Dans ces choix, Midi-Pyrénées, n'a pas été oubliée. Elle a été volontairement écartée pour lui faire jouer, comme le prône le rapport Guichard, dans la très grande partie de son territoire « l'atout du désert ». Mais réclamer à grands cris, un axe Paris-Toulouse-Espagne, par le tunnel de Puymaurens, découle d'une même logique économique : ne faire de Midi-Pyrénées qu'un couloir supplémentaire pour le transit européens.

Ce dont a besoin notre région, c'est d'un « maillage » important des axes routiers une interconnexion des départements et des centres industriels et ruraux, qui permettent des échanges régionaux et inter-régionaux et développent l'économie régionale.

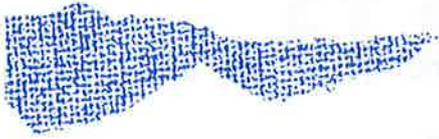
Dans le programme routier gouvernemental, prélever deux milliards de francs sur les « recettes » des dénationalisations et en même temps transférer une partie des charges sur les collectivités locales, pour

en faire cadeaux aux grands groupes privés des travaux publics (type SEREG-BOUYGUES, CTM, SOGEA, ...) en leur concédant des autoroutes à péage et en favorisant leurs spéculations financières, c'est piller les deniers publics, qui devraient servir à l'essor industriel, et alourdir la fiscalité régionale et départementale.

Il est nécessaire dans notre pays et dans notre région de mettre en œuvre un grand réseau de « relations » ou air, fer et route soient complémentaires. La destruction de la SNCF, et la menace des 100.000 suppressions d'emplois, sont des signes d'une volonté gouvernementale qui va à contresens des besoins nationaux et régionaux.

Les luttes engagées avec la CGT dans la défense des statuts, des avantages acquis, des industries localisées sont autant de bases de résistance et de combat contre les grandes orientations gouvernementales, dont le choix routier est une reflet significatif.

LE TRANSPORT PEUT SE DEVELOPPER EN MIDI-PYRENEES



On mesure mieux comment le grand capital entend utiliser toujours mieux l'économie régionale à son service.

Le schéma qui se met en œuvre avec le rapport GUICHARD, reprend en les aggravant les orientations antérieures en matière d'aménagement du territoire.

Pour les cheminots, le rapport SALMON LEGAGNEUR remplace le rapport GUILLAUMAT.

Différents modes de transports existent (rail, route, fluvial, aériens, maritime, urbain).

Aucune loi naturelle, aucune règle n'a instauré qu'ils étaient ennemis. Leur raison d'être c'est de contribuer à répondre aux besoins d'acheminement des biens et des personnes. Chacun d'entre eux à ses caractéristiques, une utilisation précise dans un milieu économique et social donné.

Or tout converge pour jouer le transport routier contre la SNCF, alors que l'art. 3 de la LOTI insiste sur le développement harmonieux et complémentaire de ceux-ci. C'est tout le sens du choix délibéré pris à la SNCF au travers du contrat de plan qui joue le profit et la croissance financière contre l'efficacité économique et sociale.

Lorsque l'on connaît les coûts d'énergie, de sécurité, d'autre pollution, de rapidité, de fiabilité, c'est un non sens économique. Sinon quels besoins de substituer à la desserte ferroviaire une desserte routière sur 3 lignes marchandises de notre Région, qui ampute notre trafic de 20.000 T. par an. Quels besoins de supprimer la circonscription Ex de Capdenac, sous prétexte d'une baisse d'activité du bassin Viviez-Decazeville ? Quels besoins de supprimer la section voie de Montrejeau, de regrouper les brigades voies Castres-Mazamet, fusionner celle de Conduché ? Quels besoins de supprimer les messageries sur 21 trains de l'étoile de Toulouse au Sernam ?

Pour quels pôles de reconversion ?

Des études sont en cours sur certains projets, l'objectif étant à terme de réexaminer à la baisse les conditions de dessertes, sous le seul prétexte de la rentabilité financière pure et simple, voire d'abandon purs et simples aggravés par l'effet TGV.

Sans parler de la vente des terrains à Tolbiac, la diminution de notre participa-

tion à Air-Inter qui dégage pourtant des bénéfices, la cession de nos parts de la STEF ... et la demande au ministère de tutelle ... pour obtenir l'autorisation d'exploiter des lignes régulières de cars sur autoroutes.

L'abandon de l'outil de travail crée aussi les conditions de non retour dans la perspective de reprise économique, accentuant les déserts économiques et les migrations des populations.

La réouverture de la ligne Tarbes-Bagnères aurait-elle coûté si cher et le projet abandonné si les infrastructures avaient été entretenues ?

POURANT :

Le secteur transport par ses diverses missions doit être un élément de développement pour d'autres stratégies, véritables réponses aux besoins.

Coopérations étroites, ancrées dans la réalité des tissus industriels, des entreprises de la Région basées sur des projets de développement économiques et sociaux.

La SNCF doit devenir un véritable transporteur et non un simple tractionnaire ne s'appuyant sur son groupe.

C'est tout le sens des propositions et la lutte du syndicat CGT des cheminots d'Auch sur la nécessaire liaison TGV avec le Gers permettant de désenclaver ce département et d'améliorer les infrastructures transports, voyageurs et marchandises, en conséquent.

L'une des caractéristiques essentielles des luttes actuelles (cheminots-RATP-aiguilleurs du ciel...) est qu'elles sont profondément porteuses d'exigences d'une nouvelle efficacité économique et sociale apte à satisfaire aux revendications posées et à ouvrir la voie à un autre développement économique. Il paraît essentiel de recentrer le service public sur les hommes qui le composent. Les dépenses sociales en terme d'emplois nouveaux, de formation, de qualification, de conditions de travail et rémunérations doivent être considérées non comme un coût mais un capital à valoriser. Les moyens humains sont le principal atout d'une plus grande logique d'efficacité économique et sociale.

Et l'USAGER, et non le client, défini juridiquement comme « celui qui est la finalité du service public » doit être partie prenante de ce mouvement de convergences, pour peser avec nous dans le sens des nouvelles avancées.

Redonner toute sa place à l'usager, y compris dans la définition des objectifs, des modes de fonctionnement et de gestion. En réalité nous avons besoin d'une SNCF forte, véritable transporteur, non réduite au rôle de tractionnaire.

Nous avons besoin d'un réseau de

transport ferré dense susceptible de répondre au développement de la région.

Nous avons besoin d'un secteur routier prospère fondé sur le progrès social et non la régression.

Nous avons besoin d'un transport aérien performant.

Nous avons besoin d'un transport urbain efficace répondant encore mieux aux besoins des populations.

Nous avons besoin de luttes et d'actions communes pour nous opposer, ensemble, aux offensives du capital qui visent tous les modes et leurs salariés, pour résister aux mesures de déréglementation et de recul social dictées par Bruxelles.

Parce qu'il y a une liaison très étroite entre casse ou développement économique des productions et casse ou développement de la SNCF, nous avons besoin de luttes convergentes pour défendre les entreprises et les emplois menacés, la défense du service public des transports, en collant étroitement à nos propositions de relance industrielle, de produire français, d'indépendance nationale.

N'y a-t-il pas là possibilités d'actions et d'expressions communes aux organisations de la CGT au plan local, départemental ou régional ?

Réfléchir, dans nos organisations CGT à tous les niveaux sur la meilleure façon de faire avancer nos propositions par la lutte, s'adresser aux populations, et de nous épauler mutuellement.

Réfléchir dans nos structures au niveau de la région, du bassin d'emploi, de la localité, sur la meilleure façon de dynamiser nos entreprises et de nous épauler mutuellement.

Nous pouvons contribuer au développement économique de notre région et à la création d'emplois productifs sur :

— quelle utilisation des technologies pour diminuer les coûts matériels et humains

— quelle utilisation des gains de productivité pour l'emploi et la réduction du temps de travail

Engager des coopérations avec les entreprises de construction de moyens de transport afin de développer, là encore, des alternatives crédibles qui permettent d'intensifier les LUTTES REVENDICATIVES ET LA BATAILLE POUR L'EMPLOI.

Des perspectives de développement du transport liées à l'économie existente.

A nous de nous en emparer pour les faire avancer ensemble, dans et par les luttes.