

informations



Comité Régional CGT Midi-Pyrénées



A la une
Industrie



Activité CGT/CESER
Actualité de l'activité CGT

N° 228 décembre 2016

Une convention TER à la hauteur des enjeux !

dossier



Editorial 2

A la une 3

• Industrie

Dossier 5

Une convention TER
à la hauteur des enjeux !



Activité CGT/CESER 13

• Actualité de l'activité CGT

Brèves 15

• Rencontre avec...

Les services publics sont un bien commun. Ils sont un outil indispensable pour la cohésion sociale, la solidarité, mais également pour le développement durable en France. Chacun reconnaît d'ailleurs qu'ils ont permis d'amortir considérablement l'impact de la crise financière de 2008.

Pourtant à l'instar du secteur industriel indispensable à l'économie française, l'ensemble des services publics sont depuis de nombreuses années victimes d'attaques incessantes de la part des libéraux qui voient en la matière sources importantes d'économies à faire mais surtout des sources de profits à offrir au privé.

Le service public ferroviaire n'échappe pas cette logique d'austérité et de casse. L'ouverture à la concurrence du fret en 2006 n'a conduit qu'à des suppressions massives d'emplois et une baisse de 40 % de marchandises transportées par le rail. L'état ne cesse de se désengager. En 2014, la réforme du ferroviaire a éclaté l'entreprise SNCF en trois EPIC mais n'a pas réglé la question du financement du système. Concernant la dette, l'Etat se défait une nouvelle fois. La dette du système ferroviaire, dette d'Etat qui obère le Service Public, ne sera reprise ni intégralement, ni partiellement. Aucune vision stratégique sur l'industrie ferroviaire, pas de projet politique sur la dette, pas d'avantage d'ambition sur le fret, la sécurité ferroviaire et le Service Public SNCF en général. L'annonce par Vidalies des suppressions de nombreux TET et trains de nuits le démontre. Coté entreprise, la politique business du Président du groupe public se traduit par des suppressions massives d'emplois (28 000 annoncées d'ici 7 ans), des réorganisations incessantes et une qualité de service qui se dégrade.

Dans un contexte d'idées toujours plus libérale, il n'en faut pas plus pour relancer le débat sur l'expérimentation d'ouverture à la concurrence pour les TER et les TET. Déjà plusieurs présidents de régions ont emboîté le pas à cette idée (PACA, Grand-Est, Rhône-Alpes-Auvergne).

C'est dans ce contexte que se discute actuellement le contenu de la nouvelle convention TER Occitanie entre le Conseil Régional et la direction SNCF. Vous trouverez dans ce journal les propositions de la CGT cheminots. Mais l'enjeu est considérable pour les déplacements des citoyens, des salariés dans la région. Pour le service public, tout simplement. Cela concerne donc toute la CGT. Nous devons tous peser dans les débats pour un véritable service public ferroviaire dans la grande région.



Michel Ricci

Secrétaire du secteur fédéral
cheminots CGT de Midi-Pyrénées



Comité Régional CGT
Midi-Pyrénées
7, place du Fer à Cheval
31300 TOULOUSE

Prix : 1€ • N° 228 • Décembre 2016
N° d'inscription à la CP 0221S05720
ISSN 1950-4926

Directeur de la Publication :
Lionel Pastre

Tél. 05 61 23 35 52 - Fax 05 61 21 82 23

e-mail : cgt.crpm@orange.fr

site : www.cgt-midipyrenees.com

Conception et réalisation :

Sandrine Bellin

Comité Régional CGT Midi-Pyrénées

Imprimé par le

Comité Régional CGT Midi-Pyrénées



Industrie

« résultats financiers aux dépens des salariés »

Gagner un autre avenir industriel et un autre avenir pour tous! C'était le mot d'ordre ce mardi 6 décembre 2016 de l'appel à la mobilisation lancé par la CGT pour l'avenir de l'industrie et des territoires.

L'avenir de l'industrie au travers de toutes ses filières constitue l'enjeu fondamental du développement économique et social de notre Pays. Depuis des années, l'industrie et ses salariés, subissent dans les entreprises et les territoires, les conséquences sociales concrètes des stratégies de logiques financières mondialisées.

L'AÉRONAUTIQUE EN MIDI-PYRÉNÉES: UN EXEMPLE CONCRET

Filière d'excellence, carnet de commandes plein sur 10 ans, donneur d'ordre Airbus aux profits et trésorerie historique (profits 2015 + 59 % avec 2,3 milliards d'euros, trésorerie 10 de milliards d'euros). Tous les voyants semblent au vert.

Dans le même temps, Latécoère sous-traitant historique annonce des licenciements et de nombreux bureaux d'étude sont sur la sellette! Si ces annonces apparaissent paradoxales, elles sont étroitement liées, car ces résultats financiers se construisent bien aux dépens des salariés, des outils, de l'avenir de la filière et des territoires.

Des voyants au vert pour le capital, ce sont des voyants au rouge pour le travail.

En effet, c'est bien l'exigence de rentabilité à court terme des actionnaires, des donneurs d'ordre comme Airbus faisant pression sur les sous-traitants conjugué à la même exigence de rentabilité à court terme des fonds de pensions détenant les sous-traitants qui aboutissent à des choix stratégiques incohérent sur le plan industriel et inacceptable sur le plan social. La compétitivité, c'est avant tout la profitabilité.

Des milliards de profits aux actionnaires obtenus:

- sur un emploi précaire galopant sur l'ensemble de la filière avec un intérim faisant office de variable d'ajustement: pour le seul Airbus ce sont près de 2000 intérimaires.
- sur une majorité de salaire aux minimas, alors que sont fabriqués des produits à forte valeur ajoutée nécessitant une forte technicité.
- sur un déficit de formation des salariés handicapant le maintien, la transmission des savoirs faire et l'évolution de carrière.
- sur une productivité à outrance entraînant une dégradation des conditions de travail avec accidents, maladie mais aussi sur le plan industriel sur une dégradation de la qualité du travail et des produits.

- sur une réduction de la RD, des investissements compromettant la pérennité de nos outils industriels et de la filière.

Lorsque, ces différents leviers ont été exploités, ce sont des licenciements « boursiers » qui sont imposés pour garantir le niveau de rentabilité du capital aux actionnaires (Latécoère, Sabart Aérotech).

Avec de tels choix développés, bas salaires, emplois précaires, réduction de la RD, des investissements, cette filière pourtant en essor ne contribue pas au développement économique du territoire. Et pire, ces stratégies hypothéquant son développement et même sa pérennité, constituent une réelle crainte sur un territoire orienté sur une mono industrie aéronautique.

Une stratégie de « compétitivité », soutenue par les choix gouvernementaux en prononçant des lois:

- attaquant comme jamais le monde du travail et les droits des salariés (Loi Macron, Loi Rebsamen, loi de sécurisation de l'emploi, Loi Elkhomri...) pour réduire le prétendu « coût du travail ».
- offrant des milliards d'euros de « cadeaux » (exonérations de cotisations sociales, pacte de responsabilité, CICE, fiscalité...)

Des choix inacceptables tant ils réduisent à néant les capacités d'intervention de l'état, des

Industrie



« Pérennité et développement des territoires »

Collectivités et de la sécurité sociale et induisant des politiques publiques d'austérité avec des conséquences concrètes au plus près des territoires.

AVEC LA CGT MOBILISONS-NOUS POUR IMPOSER D'AUTRES CHOIX

Le 14 octobre dernier, Airbus le plus puissant donneur d'ordre de la filière, s'est félicité de la livraison de son 10 000^e appareil. Mais ces appareils qui font la renommée et l'excellence de la filière, c'est avant tout le fruit du travail et du savoir-faire de l'ensemble des salariés de la filière, des salariés sous-traitant de recherche en bureau d'études, de fabrication de pièces jusqu'aux salariés des donneurs d'ordre pour l'assemblage.

Allons-nous continuer à créer de la richesse pour accroître les profits des actionnaires des donneurs d'ordre et des fonds de pension, dégrader nos conditions de vies, de travail et hypothéquer notre avenir, celui de nos enfants, de nos territoires? La CGT porte la création d'un comité interentreprises de filière composé de représentants élus par l'ensemble des salariés de la filière des sous-traitants aux donneurs d'ordre.

Un outil permettant à tous les salariés de la filière de mesurer la création de richesse sur l'ensemble du processus de production.

Au-delà d'un droit de veto sur

licenciement, l'objectif est d'intervenir sur la répartition de la valeur ajoutée sur la filière pour un développement économique au service du développement social. C'est-à-dire imposer une répartition en faveur de la réponse aux besoins sociaux: des salaires, de l'emploi, des conditions de travail, de la formation, de la recherche et développement, de l'investissement :

GAGNER UNE FILIÈRE D'EXCELLENCE SOCIALE ET UN AUTRE AVENIR INDUSTRIEL, C'EST AUSSI L'AVENIR DU TERRITOIRE ET L'AFFAIRE DE TOUS

En effet, avec des richesses au service de l'emploi, de la formation, de la recherche et développement, de l'investissement, ce seront plus d'emplois directs, plus de consommation, plus d'emplois induits et donc un développement économique et social des territoires.

Des choix garantissant la pérennité de la filière d'autant plus indispensables sur un territoire qui s'est concentré sur une mono industrie aéronautique.

Pour autant, cette dépendance est irresponsable et nécessite le développement de réelles politiques publiques soutenant la diversification industrielle et l'innovation. La pérennité et le développement des territoires ce sont aussi des politiques

publiques garantissant la présence de services publics de haut niveau. C'est aussi gagner la socialisation d'une partie des richesses créées par les grands groupes au travers de la fiscalité, la modulation des cotisations sociales...

UNE RÉALITÉ DE TOUTES LES FILIÈRES ET TERRITOIRES

Cette réalité de logique financière mondialisée aux conséquences concrètes au plan local est imposée par les grands groupes de tous secteurs professionnels sur l'ensemble des territoires.

Dans ce cadre, la CGT souhaite prendre appui sur la réalité concrète de l'aéronautique, pour que d'autres secteurs et territoires s'identifient et s'engagent dans l'élargissement de cette mobilisation: Sabart Aérotech (ex : Péchiney 09), Alphacan (menuiserie alu PVC 81). Pour gagner sur ses enjeux de progrès, la CGT compte construire un rapport de force interprofessionnel de haut niveau.

Une dynamique engagée dans la filière automobile autour des enjeux de la SAM dans l'Aveyron avec une mobilisation qui a réuni le 5 novembre dernier plus de 1500 personnes: Salariés de la SAM, salariés des sous-traitants, élus, populations... qui pourrait se prolonger autour des choix politiques concernant le diesel des plus préoccupants pour l'avenir de la Bosch à Rodez.

Une Convention TER à la hauteur des enjeux !

un Service Public SNCF de qualité

Le secteur fédéral des cheminots CGT de la région Languedoc-Roussillon et celui de la région Midi-Pyrénées ont travaillé un argumentaire militant sur la convention TER 2017.

Introduction - Elément du contexte
Depuis 2002, date de la généralisation de la décentralisation du transport régional de voyageur, le TER a connu un nouveau dynamisme qui s'est traduit par une amélioration du confort des trains, par l'achat de nouveaux matériels roulants, le développement de l'offre, l'amélioration de la qualité, des tarifications sociales et attractives et une concertation avec les usagers et les associations. La CGT dans son ensemble partage ce point de vue sur les effets et le bilan de la régionalisation sur le périmètre de nos deux régions. Même avec des problématiques différentes et des insuffisances, le bilan de nos deux conventions est positif en termes de développement de l'offre ferroviaire qui est bien

sûr corrélé à l'augmentation de la fréquentation.

De 2004 à 2015, 5 % sur Midi-Pyrénées et 8 % en Languedoc-Roussillon pour respectivement 8 % et 40 % d'augmentation de la fréquentation. Néanmoins, l'offre sur nos deux régions est inférieure de 25 % par rapport à la moyenne nationale.

L'équation est simple et doit reposer sur deux volets qui doivent plus que jamais guider notre démarche CGT :

- la réponse aux besoins des usagers et des populations
- le Service Public SNCF avec le respect de l'égalité de traitement et d'un cadre national défini par l'Etat

Mais ce bilan ne doit pas nous faire ignorer les dangers potentiels qui existent dans un cadre marqué par les politiques austéritaires et la réduction des finances publiques.

Ainsi, la Direction SNCF poursuit son travail de lobbying afin de gagner des conventions type DSP

(Délégation de Service Public) au forfait en mettant l'accent sur l'évolution de la distribution, de la présence humaine dans les trains (EAS) et sur un mix train-bus en faisant jouer au maximum l'effet Groupe SNCF.

C'est pourquoi en s'appuyant sur le travail engagé par les Etats Généraux du Service Public Ferroviaire (EGSPF) en 2012, la CGT doit porter une ambition et des propositions allant dans le sens d'un développement du rail et de l'emploi à statut sur le périmètre de la nouvelle région en associant les cheminots, les usagers et les citoyens dans le cadre d'un Service Public SNCF de qualité!

STRUCTURE DE LA CONVENTION UN EXPLOITANT UNIQUE: LA SNCF

N'en déplaise aux tenants de la libéralisation, la loi SRU ne prévoit qu'un seul exploitant unique des transports ferroviaires régionaux: la SNCF. Sur le plan européen, dans le cadre du 4e paquet ferroviaire, c'est la date de 2023 qui est avancée pour l'instant.

Mais en 2014, la réforme du ferroviaire a introduit quelques modifications, sur les lignes à vocation régionale et sur la liberté tarifaire qui permettent à quelques-uns de pousser des expérimentations (Régie régionale ou SEM) et que nous nous devons d'appréhender dans notre démarche CGT afin de mieux les combattre.

Lors de la présentation des Etats



Une Convention TER à la hauteur des enjeux !

pour faire progresser le rapport de forces

Général de l'Intermodalité (EGRIM), tout le monde s'est accordé sur le fait qu'il fallait envisager le ferroviaire sur le long terme. La CGT revendique que cette convention ait une durée de 10 ans.

Par contre, la loi NoTRE ne s'appliquant qu'au 1er janvier 2017 pour les transports départementaux et au 1er septembre 2017 pour le transport scolaire, la CGT propose de proroger les deux conventions d'un an afin d'appréhender au mieux les opportunités d'intermodalités cohérentes et efficaces et ainsi éviter la concurrence entre les modes de transports et de mettre en oeuvre un plan de transport en phase avec les usagers. Notre attention devra porter sur le fait que la convention TER va s'inscrire dans un cadre modifié par la loi de 2014 portant réforme du ferroviaire. Ainsi, la convention ne porterait qu'entre SNCF Mobilités et la nouvelle grande région avec

certainement des impacts notamment à l'exploitation sur les synergies EIC/EEV et bien entendu sur la question essentielle de l'infrastructure (sa maintenance, disponibilité et résilience...)

De plus, la politique de la SNCF qui accentue l'éclatement et le détournement entre les activités Voyages et TER va continuer à poser problème sur nombre de sujets qui devront trouver des réponses avec la sollicitation et l'appui des usagers et de leur association.

Plus que jamais, il nous faudra donc accentuer et porter en interne et en externe le caractère intégré du GPF et la revendication CGT des Etablissements Multi-Activités concernant la production ferroviaire. Pour la CGT, il n'y a aucun sens à changer un système qui marche et a fait ses preuves... la SNCF doit rester l'exploitant unique de la régionalisation des TER.

PRÉSENCE HUMAINE GARES ET TRAINS

Des gares humanisées et au service des usagers: une nécessité pour le Service Public et les usagers!

L'analyse des deux conventions TER MP et LR nous permet de réaffirmer l'absolue nécessité de cadrer la présence humaine et la définition des services en gares dans la future convention TER.

Les services aux usagers dans les gares TER doivent être quantifiés au-delà de la simple distribution et pourraient être constitués:

- de l'accès à la salle d'attente;
- de la vente de titres de transport pour les trains mais également du réseau bus interurbain (guichets, distributeurs);
- de l'information des usagers en situation normale et en situation perturbée;
- de la prise en charge des usagers;
- de l'accès, le cas échéant, à une consigne ou location de vélos.

Les horaires d'ouverture de chacun des bâtiments voyageurs, la nature et le volume des services offerts dans chacune des gares TER doivent figurer, à titre indicatif, à l'annexe de la présente convention.

La convention devra préciser si les tâches, Sécurité ou Commercial-Voyageur seront effectuées par des agents du TER ou des agents d'autres activités du Groupe Public Ferroviaire SNCF et annexées à la présente convention.

La SNCF transmettra à la Région, les horaires et la nature des services des gares, dont la liste devra figurer en annexe.





Toute modification d'horaires devra être soumise à l'approbation des collectivités locales, aux comités de lignes et aux comités de partenaires avant d'être validée.

Une présence des ASCT sur chaque train: une évidence sur une grande région soumise à nombre d'aléas.

Sur l'accompagnement des trains, on doit retrouver dans la convention les références fondamentales du métier d'ASCT en particulier sur la sécurité des circulations dans une grande région où les modes d'exploitation (double voie, voie unique, voie métrique etc.) sont aussi nombreux et variés ainsi que le matériel et le type de trains.

Ainsi, nous proposons l'intégration d'un article spécifique sur l'accompagnement des trains:

L'ASCT assure une relation avec les usagers (accueil, vente à bord) sur tous les trains de la région, est garant de la conformité du service (sécurité des circulations, lutte contre la fraude) et contribue à la qualité globale du service (confort, assistance, sûreté).

CONSISTANCE DU SERVICE PUBLIC SNCF

La Grande région: Trois lignes « trait d'union »!

Il n'est pas question, dans cet argumentaire, de définir le volume et la fréquence des relations sur les bassins d'emplois de la grande région.

Il appartient aux syndicats, aux UL et UD, aux associations d'usagers, aux citoyens des bassins d'emplois concernés de les définir en fonction de la réponse aux besoins des populations. Néanmoins, il nous semble indispensable de développer en termes d'aménagement du territoire les trois lignes dénommées « trait d'union » entre nos deux régions:

- La transversale Toulouse-Nîmes prise dans une dimension large Bordeaux-Marseille/Avignon
- La croix du Nord Toulouse-Rodez-Mende et Brive-Rodez-Millau-Béziers
- Le Sud par Latour de Carol-Villefranche et Perpignan par Train Jaune

Sur ces relations, il y a urgence à mettre en cohérence la totalité des relations ferroviaires TER, TET et TGV.

LE GROUPE PUBLIC SNCF, UNE COMPLÉMENTARITÉ À EXPLOITER:

Sur la grande région, la complémentarité des TER, des TGV et des TET doit se concrétiser par des actes politiques forts:

- L'accessibilité pour les abonnés TER à l'ensemble des relations ferroviaires quelles soient TET ou TGV (hors ligne nouvelle) sur l'ensemble du périmètre régional.
- Le maintien de la garantie tarifaire pour les abonnés TER sur tous les trains.

- La continuité routière des dessertes TER doit retrouver ou rester sous couvert de la convention.

Ce principe doit favoriser la complémentarité, et non la concurrence, avec la route surtout dans le cadre de la loi NoTRE avec une seule AOT à la manoeuvre dès janvier 2017 pour les services de transports routiers interurbains, réguliers et à la demande et au 1er septembre 2017 pour le Transport scolaire.

Pour la CGT, cette convention doit avoir l'ambition de développer de nouveaux services et de nouvelles organisations en prenant en compte la situation de chaque territoire (tram-train, taxi-ter, TERGV, etc.) permettant de prendre en compte l'effacement des frontières entre l'urbain, le périurbain et désormais la longue distance régionale sur le périmètre d'une grande région comme la nôtre.

Pour favoriser les déplacements collectifs, les correspondances doivent être coordonnées et fiabilisées notamment en cas de retard (définir un délai d'attente garanti).

Evidemment, c'est aussi l'occasion d'enfoncer quelques coins, coté SNCF, sur le caractère intégré de notre entreprise publique de Service Public SNCF.

Une Convention TER à la hauteur des enjeux !

la tarification doit être socialisée

TARIFICATION

La tarification sera un des enjeux forts de la nouvelle convention TER sur le périmètre de nos deux régions, notamment l'harmonisation de gammes tarifaires différentes sur les deux ex-régions (TER à 1 € sur LR et TicketMouv sur MP)

Pour la CGT, la tarification doit respecter trois principes fondamentaux de base :

- L'égalité de traitement
- La solidarité
- La péréquation sur l'ensemble du territoire

Néanmoins, les expérimentations se sont multipliées dans la dernière période et sont désormais ouvertes depuis la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire.

Plus globalement, la tarification pose la question des moyens financiers des AOT et in fine du financement du Service Public Ferroviaire.

Dans ce cadre, la CGT propose de :

- Développer, en cohérence sur tout le territoire, les nouveaux tarifs sociaux (augmentation des kilomètres pour l'abonnement travail, mesures tarifaires pour les privés-emplois, etc.)
- Développer dans le respect des tarifications nationales, de tarifs et billets multimodaux afin de favoriser la complémentarité des modes de transports
- Poursuivre le développement de « tarification innovante » pour augmenter le report modal en faveur du rail en respectant les principes ci-dessous :
 1. la tarification kilométrique, base de l'égalité de traitement des usagers, doit être le socle de toutes tarifications sociales ou commerciales
 2. Ces nouvelles tarifications exigent des financements nouveaux :

Versement transport aux régions, contribution des bénéficiaires réels (employeurs, grandes entreprises et surfaces commerciales, plus values immobilières, etc.)

3. Le maintien et l'amélioration de la qualité de service (régularité, fiabilité, confort, etc.) pour les usagers

4. L'amélioration des conditions de travail des cheminots et cheminotes

Pour la CGT, la tarification doit être socialisée, accessible à tous et dans tous les canaux de vente y compris humanisés. Si l'abonnement, levier pour la fidélisation doit être privilégié et distribué en gare, le principe de la participation des employeurs à son financement devra être réaffirmé.

Sur la grande région, au même titre que la qualité de l'offre (temps de parcours, fiabilité, moyens) et la facilité d'usage (fréquence), la tarification doit être un levier pour favoriser le report modal de la route vers le rail. On pourrait donc imaginer une politique où l'équité entre les territoires pourrait se traduire par un traitement différencié de la tarification dès lors que la faiblesse de l'offre actuelle peut être un frein à l'utilisation du train (fréquence faible: tarif volontariste).

Elle pourrait ainsi reprendre le principe du ticket Mouv et, pour se rapprocher de l'offre ex-Languedoc-Roussillon, son tarif pourrait être de 1 euro par tranche kilométrique à définir (40 km actuellement).

Mais cette politique volontariste ne doit pas être l'arbre qui cache la





forêt. Ainsi, l'expérimentation du TER à 1 € sur LR s'est accompagnée d'une réduction de 20 % de l'offre ferroviaire et d'un véritable abandon d'une politique sociale qui favoriserait les plus démunis d'entre nous, à la différence de Midi-Pyrénées qui a conservé une quasi gratuité pour les chômeurs et les personnes en insertion.

INFRASTRUCTURES

La situation de transport dégradée que nous connaissons aujourd'hui est la résultante d'une stratégie à long terme décidée conjointement par l'État, RFF et la SNCF et encouragée par les politiques dogmatiques, de libéralisation de l'Union Européenne. Les responsabilités de l'État et des gouvernements sont multiples :

- Transfert des budgets à la route ;
- Réduction drastique des investissements liés au ferroviaire ;
- Désengagement financier et tentative de transfert des infrastructures aux collectivités locales et régionales.
- Ces décisions politiques, lourdes de sens, se sont traduites par un creusement des inégalités entre les différents territoires, une accélération des dégâts causés à l'environnement et une suite de catastrophes sanitaires, sociales et financières.

Le Groupe Public ferroviaire SNCF mène partout un lobbying effréné

auprès des régions pour leur transférer une partie des infrastructures ferroviaires avec comme conséquence la remise en cause de l'égalité de traitement des citoyens sur le territoire national.

Sur le périmètre de nos deux régions, deux lignes ont été fermées Alès-Béssèges et Montréjeau-Luchon ; Elles doivent au plus vite être ré-ouvertes. D'autres, très fragiles, doivent être rapidement modernisées (Carcassonne/Quillan, St-Denis/Bretenoux, Rodez/Séverac, etc.). Certaines lignes actuellement réservées au trafic fret auraient toute pertinence à retrouver un trafic voyageurs, et donc être aménagées à cet effet (rive droite du Rhône, Agen/Auch, Elne/Le Boulou, etc.)

Plus globalement, les lignes aujourd'hui inutilisées doivent être conservées. A l'instar de la ligne Cahors/Capdenac, qui peut offrir actuellement une véritable alternative au transport routier de voyageurs et de marchandises, l'ensemble de ces lignes pourraient trouver sens dans les décennies à venir.

La convention TER 2017-2027 : elle doit porter l'ambition de ne fermer aucune ligne ferroviaire sur la grande région.

L'organisation du système ferroviaire devient une urgence politique. Elle doit être animée dans le souci de

considérer le système ferroviaire français comme un bien commun qu'il s'agit de préserver, d'organiser efficacement et de projeter à long terme.

L'Etat doit prendre toutes ses responsabilités :

- En désendettant le système ferroviaire notamment en faisant de la dette infrastructure une dette publique ;
- En réactualisant ses subventions à la SNCF au titre du gestionnaire d'infrastructure pour répondre aux besoins de régénération du réseau en abandonnant le principe hausse des péages/baisse des subventions ;
- En générant de nouvelles modalités de ressources financières publiques pour développer le réseau.

DÉMOCRATIE/GOUVERNANCE

Pour la CGT, la démocratie ne doit pas se réduire à de simples chambres d'enregistrement.

Pour ce faire, la CGT propose :

- De développer la démocratie participative en améliorant l'information et le rôle des Comités de lignes.
- La création dans toutes les Régions de comités de partenaires en faisant la place nécessaire aux associations d'usagers et aux organisations syndicales.

Une Convention TER à la hauteur des enjeux !

« la CGT propose »

- La création de lieux de coopération tels que « les conférences régionales des transports » sous l'égide du Conseil Régional, devrait être impulsée afin que le maître mot pour les transports publics soit « complémentarité » et non pas « concurrence », dans le cadre d'une synergie commune avec l'ensemble des AOT concernées.

Afin de trouver une nouvelle efficacité commune dans l'action des parties prenantes de la régionalisation, il est impératif de reconsidérer le nombre d'acteurs ainsi que leurs relations contractuelles:

- L'Etat, au travers de l'évolution de ses dotations, doit revenir à la table des négociations.
- Le Groupe Public Ferroviaire, devra être impliqué dans une relation contractuelle avec la Région selon des formes à définir en lien avec la nouvelle gouvernance du système ferroviaire.
- La SNCF doit s'engager sur

la transparence des comptes des réseaux TER et donner des pouvoirs décisionnels au Directeur de Région pour répondre aux demandes des AO.

- Les Régions doivent s'engager à maintenir l'opérateur public SNCF comme opérateur unique.
- L'ARF doit pouvoir siéger dans le Conseil d'Administration de la SNCF.

FINANCEMENT

Les Régions consacrent aujourd'hui en moyenne un quart de leur budget au financement des TER. Avec les modifications apportées à leurs recettes fiscales (réforme de la territorialité, suppression de la taxe professionnelle), il est clair que le modèle actuel a atteint ses limites et qu'il est indispensable pour les Régions de disposer des ressources financières leur permettant de faire face à l'augmentation de la capacité et de la modernisation de l'offre, à

l'accroissement de la demande et à l'augmentation de l'offre pour favoriser le report modal.

Pour ce faire, la CGT propose, notamment:

- De généraliser le versement transport aux TER.
- De baisser la TVA sur les billets.
- D'augmenter la prise en charge du trajet domicile/travail par les employeurs.
- De créer un plan d'épargne populaire pour financer les infrastructures de transports.

Ces mesures permettraient de parvenir aux moyens nécessaires à même d'assurer un Service Public Ferroviaire pour répondre aux besoins exprimés en territoires et d'appliquer une tarification appropriée.

D'autre part, les incitations financières style bonus-malus ou pénalités dans le cadre de la convention doivent être des « aiguillons positifs » pour l'amélioration de la qualité de service.

Dans ce cadre, elles doivent être suffisamment importantes pour jouer ce rôle d'aiguillon.

Pour autant, afin de ne pas pénaliser les conditions de transports des usagers ou les conditions de travail des cheminots, les Conseils Régionaux comme la Direction SNCF doivent s'engager à réinvestir l'ensemble des sommes (bonus/malus, pénalités) dans la convention au travers d'un plan qualité.





MATÉRIEL ET MAINTENANCE

Sur le matériel, la CGT propose la mise en place d'un pool national financé par les trois partenaires: Etat, Régions, SNCF, ce matériel étant propriété de la SNCF. La maintenance doit être assurée par la SNCF pour assumer sa responsabilité en termes de sécurité et de disponibilité relative aux missions de Service Public.

La maintenance du matériel roulant: un enjeu pour l'emploi industriel avec des synergies à trouver sur la grande région

Une évolution des parcs qui va nécessiter des adaptations de la maintenance:

- Les livraisons en cours sur Midi-Pyrénées de Régiolis et Régio2N vont permettre de rajeunir le parc avec une plus forte proportion de matériels automoteurs et davantage de capacités qui seront utiles sur les axes de Latour de Carol, Tarbes, Montauban.
- Les 2 parcs vont ainsi davantage se ressembler, même si celui de Midi-Pyrénées va conserver une plus grande diversité pour répondre à des besoins plus contrastés: plus forte part de thermiques, Régio2N à grande capacité.
- Une mutualisation des parcs est inévitable. Les exigences de disponibilité du matériel impose-

ront une maintenance de proximité durant les creux de roulement, pour cela il faudra réaliser les installations et formations nécessaires.

Des sites à préserver et à moderniser:

- Le Technicentre de Toulouse dispose de deux nouveaux ateliers TER: l'ERM 1 conçu pour les automoteurs actuels et l'ERM 2, conçu pour les nouveaux Régiolis et Régio2N, qui sera pleinement opérationnel en 2017.

EXTRAITS ÉTUDE SECAFI POUR LE CER MIDI-PYRÉNÉES

Le point le plus bloquant vis-à-vis de la maintenance sur Toulouse tient aux questions d'accès aux sites de maintenance, tous regroupés à terme sur un site unique (Raynal). En effet l'accès aux installations de maintenance passe par un point d'entrée/sortie unique.

Cette problématique est accentuée par une organisation de la maintenance autour de rendez-vous plus courts mais plus nombreux (maintenance découpée par modules). Or aujourd'hui l'accès est déjà saturé alors même que l'ERM2 n'est pas en service et que le parc TER, essentiellement composé à terme d'éléments multi-caisses, n'a pas atteint son volume nominal. Pour réduire ce nombre de rendez-vous maintenance à Toulouse et donc de rentrées sur le site, des opérations de maintenance

(niveau de maintenance et modules à définir) pouvaient être déportées ailleurs sur le territoire régional.

Cela suppose l'aménagement d'installations d'un niveau intermédiaire entre un ERM et de la maintenance agile.

Sur la base d'une matrice investissement/potential de maintenance, 2 zones géographiques d'un rayon de 50 km environ se démarquent: le bassin Tarbes/Lourdes/Pau et le bassin Carmaux/Rodez/Capdenac. Suite à cette étude une maintenance décentralisée a été mise en oeuvre par la Direction sur le site de Tarbes.

- Le Technicentre de Nîmes est limité en capacité. Une partie du matériel du Languedoc-Roussillon est entretenue à Marseille ou à Toulouse.
- Les Ateliers SNCF de Courbessac, spécialisés dans les essieux pourraient traiter tous les essieux des engins TER du sud (PACA, Midi-Pyrénées, Aquitaine) ainsi que les essieux à voie métrique (dont Train Jaune) aujourd'hui pris en charge par la Suisse.
- L'ensemble du Parc corail, notamment les 33 voitures modernisées en 2012 sur la région LR dont la plupart sont garées doit être mis en circulation sur les relations longues distances (Toulouse/Nîmes et Toulouse/Cerbère) et entretenu dans les Ateliers de Cerbère.

Une Convention TER à la hauteur des enjeux !

favoriser la complémentarité des modes de transports

- Les Ateliers SNCF de Béziers, voué par la SNCF à une fermeture inéluctable à court terme, doivent continuer à assurer la maintenance du Train Jaune avec en premier lieu la rénovation du Train Jaune à l'identique. De plus, la CGT revendique la création d'un Centre du Matériel thermique et électrique à Béziers avec les investissements nécessaires afin de moderniser et développer ce formidable outil industriel.

L'INTER MODALITÉ

L'ensemble des analyses montrent que le développement des formules tarifaires régionales mieux adaptées à la réalité de la mobilité de chaque

région ont fortement contribuées au développement du trafic et à la rénovation de l'image du transport régional.

Il en est ainsi de la carte Pastel sur Midi-Pyrénées et de Kartatoo sur Languedoc-Roussillon.

De plus en plus souvent, le périmètre pris en compte par ces tarifications dépasse le strict périmètre des transports urbains pour mieux prendre en compte le véritable bassin de mobilité de l'agglomération.

Dans ce cas, ces tarifications peuvent être zonales et comparables au système de la carte orange en Ile de France.

Ce système permet d'assurer la synthèse entre la tarification plate (prix unique) du réseau urbain et

la tarification kilométrique (prix croissant avec la distance) du réseau ferroviaire régional.

L'exercice de la compétence tarifaire des Conseils Régionaux s'est ainsi traduit par la création de nombreux tarifs régionaux couvrant l'ensemble des cibles des usagers: travail/études/loisirs et tourisme puis désormais jeune/tout public, l'ensemble des besoins de déplacements: monomodaux/intermodaux et multimodaux, et ce dans une logique commerciale ou sociale (tarifications à destination des populations précaires).

La CGT propose donc de continuer à développer, dans le respect des tarifications nationales, les tarifs et billets multimodaux afin de favoriser la complémentarité des modes de transports sur l'ensemble de la grande région.

Au-delà de la politique tarifaire, une politique ambitieuse d'intermodalité nécessite de construire des pôles d'échanges multimodaux adossés aux gares.

Des zones de stationnements suffisantes doivent être réalisées. Une réflexion doit être menée pour faciliter au niveau régional l'utilisation du vélo. Ces pôles d'échanges doivent être accessibles à l'ensemble des personnes à mobilités contraintes (PMR, malvoyants, poussettes...)

La CGT propose également de s'appuyer sur le réseau de vente SNCF des gares pour informer et distribuer les billets de l'ensemble des transports régionaux.





Actualité de l'activité CGT

La plénière du CESER s'est tenu le jeudi 24 novembre à l'université de Montpellier.

Jean-Louis Chauzy a introduit les travaux de l'assemblée par une intervention portant sur la défense de l'industrie. Il a pris l'exemple de Latécoère pour remettre en question le rôle des fonds de pension dans le financement de l'économie. Il a aussi demandé un plan d'urgence sur l'automobile face aux situations de la SAM et de la Bosch rodez.

L'assemblée a examiné l'avis sur la contribution du CESER au débat public sur la 3e ligne de métro à Toulouse. L'avis du CESER a été voté par 188 voix pour et 5 contre (SUD, FSU).

L'assemblée a examiné les orientations budgétaires de la région, nouvellement Occitanie. L'avis du CESER a été voté par 162 voix Pour, 29 Contre (CGT, SUD, FSU) et 3 abstentions.

Il est à souligner que les avis donnés par le groupe CGT CESER se sont appuyés sur une consultation des membres des Comités Régionaux, ainsi que sur le débat initié au comité régional Midi-Pyrénées sur la 3e ligne de métro.

DÉCLARATION CGT SUR LA CONTRIBUTION DU CESER AU DÉBAT PUBLIC

En préambule, la CGT tient à souligner le succès du débat public sur la 3e ligne de métro. Les échanges sur le transport se sont vite transformés en débat sur les aménagements à venir de la région toulousaine. La CGT souhaite que l'ensemble des suggestions puissent

être étudiées par la SMTC-Tisséo afin de répondre aux interrogations des usagers.

Pour la CGT, apporter une réponse aux besoins de transport en développant les transports en commun et l'intermodalité est une bonne chose. A ce titre, il est indispensable de ne pas regarder ce projet sous le seul angle de la ligne de métro mais bien sur l'impact global en termes de transport pour Toulouse et sa région. A ce titre l'interconnexion avec le réseau ferroviaire est indispensable.

Le projet y répond, tout comme desservir les pôles économiques majeurs de la métropole toulousaine par transport collectif répond à une attente des salariés des secteurs concernés. Mais la CGT s'interroge sur les salariés et habitants éloignés du tracé de cette nouvelle ligne, et qui pourraient devenir les parents pauvres des accès aux transports collectifs.

En effet, répondre aux besoins immédiats des salariés sur l'ensemble de la région en termes de transport, d'éducation, de culture, d'industrie et de services publics de qualité et de proximité est une priorité.

L'attractivité de nos territoires et de nos métiers doit être valorisée partout en Occitanie.

La CGT ne pourra concevoir que l'effort financier important prévu pour la 3e ligne de métro puisse hypothéquer l'avenir d'autres projets structurants nécessaires, notamment les réponses à apporter à la problématique des « pénétrantes » dans Toulouse qui reste un sujet majeur pour la métropole

Toulousaine. Y répondre donnera encore plus de sens au bien-fondé de cette ligne et de son tracé.

Afin de favoriser la fréquentation de cette nouvelle ligne, des aménagements de parkings et d'accès par les pôles d'échanges multi-modaux doivent accompagner la création de cette ligne de métro.

Dans le même sens, les horaires de la 3e ligne doivent se caler avec les horaires décalés pratiqués dans les entreprises et être adaptés aux usages de la vie toulousaine.

La CGT partage la réflexion du CESER concernant la tarification unique qui soit offerte aux usagers pratiquant l'intermodalité.

Par ailleurs, la CGT revendique la mise en œuvre d'une tarification incitative pour les salariés, notamment en utilisant les possibilités données par les PDE (Plan de déplacement Entreprise): l'exemple de l'accord passé au sein d'Airbus sur le site de St Eloi prenant en compte 100 % du coût de l'abonnement par l'employeur est à suivre.

La CGT partage l'avis du CESER concernant les enjeux du financement. L'avis précise que le CESER n'approuverait pas un éventuel partenariat public-privé (PPP) qui a montré ses limites dans des projets précédents.

Par ailleurs, la CGT considère que le maintien de Tisséo en régie publique est une garantie pour le financement du projet, tout en répondant à des craintes de privatisation exprimées par les salariés de la régie.

La CGT votera cet avis.

Actualité de l'activité CGT



DÉCLARATION CGT AU CESER SUR LES ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES (OB) 2017

L'avis du CESER manque autant de visibilité que le rapport sur les OB proposées par la région Occitanie, qui renvoie les questions aux futurs schémas régionaux. L'avis du CESER ne se positionne pas sur les baisses structurelles des moyens de financement de la région: Etat, dotation de compensation, CVAE...

En effet, les OB devraient permettre de clarifier les intentions politiques d'interventions de la région dans les priorités qu'elle s'est fixée pour répondre aux besoins des populations.

Or le « catalogue » de bonnes intentions proposé par la région désigne comme prioritaire l'ensemble des compétences de la région et même au-delà. Le caractère pluriannuel des actions rend l'ensemble encore plus flou.

L'avis du CESER souligne un contexte économique mondial et européen très difficile, certes, mais élude totalement les responsabilités du gouvernement qui applique un budget d'austérité.

La réalité des moyens de financement est toute autre: pour la région Occitanie, il manque 500 M € par an pour assurer un niveau d'investissement répondant aux besoins sans recourir à l'emprunt, emprunt qui aggraverait le taux d'endettement de notre région qui avoisine déjà les 80 %. La région, elle-même, met en avant le risque d'étranglement des finances régionales à l'horizon 2019. Pour la CGT, il n'est

plus possible à la région de continuer à limiter les dépenses de fonctionnement sans altérer les missions de service public et les conditions de travail des agents territoriaux. Les transferts de missions de l'Etat, les nouveaux lycées..., demanderont au contraire plus d'emplois et de budget de fonctionnement. Le résultat sera donc naturellement un autofinancement des investissements en baisse.

L'austérité de l'Etat sur son budget implique depuis 2014 une baisse drastique des dotations aux collectivités dont la Région: baisse de la DGF en 2017 de 40 millions €, baisse de la DC RTP de 27 millions €...

Dans un contexte où le PIB dépasse les 2000 milliards d'euros, nous rappelons à ce sujet que les dividendes versés aux actionnaires représentaient 5 % du PIB au début des années 1980 et près de 25 % aujourd'hui soit plus de 400 milliards d'euros.

Pourtant, le gouvernement prévoit de dépenser 44 milliards € pour financer le pacte de responsabilité à ces mêmes actionnaires, dispositif qui n'a toujours pas prouvé son efficacité vis-à-vis de la baisse du chômage et de la précarité. L'apport de ces milliards dans l'économie et notamment les économies locales de proximité aurait sans doute eu des conséquences plus fructueuses pour l'investissement et la relance de la consommation.

Comme le souligne l'avis du CESER, l'Etat doit rester garant de la péréquation financière entre les régions. Pour la CGT, la compétition entre régions

« pauvres » ou « riches » d'ailleurs, n'est pas acceptable.

Pour faire cet avis, le CESER a manqué de temps et d'informations. Comment construire un avis sérieux et objectif en 4 jours pour 12 commissions? Comment travailler sur du concret sans que les différents schémas soient finalisés? Comment estimer les réalisations d'investissements en cours sans un point précis de l'avancé du budget 2016 et connaître ainsi les RAR (restes à réaliser) qui de fait s'imposent aux OB et BP 2017?

Le CESER se grandirait en refusant de travailler sous cette contrainte au risque de déplaire. Cela garantirait la démocratie et la neutralité souvent mise en avant par les conseillers.

Pour la CGT cette situation est voulue par la région car rien ne l'empêche de mieux se préparer à une présentation des OB quelques jours plus tôt et avec plus de matière.

Que de félicitations, que de bienveillances dans cet avis pour parler d'Orientation Budgétaire! Le CESER n'est pas en campagne électorale, et n'a pas besoin de flagorner!

Certes, cet avis est critique sur certains sujets, certes cet avis attend de voir le Budget Primitif pour mieux appréhender la politique qui sera mise en œuvre par la région, mais pour la CGT en l'état, cet avis est largement incomplet.

Tout comme les questions d'harmonisations entre les deux ex-régions ne sont pas traitées, et renvoyées à plus tard.

En conséquence, la CGT votera contre cet avis.

Rencontre avec... Thomas Portes



Originaire de la même ville que Jean Jaurès, Carmaux, je suis très fier d'être petit-fils de mineur. J'ai eu l'occasion de grandir dans un milieu où la politique comme le syndicalisme faisait partie de mon quotidien. Mes premiers souvenirs de lutte remontent au mois de décembre 1995, lors des grandes manifestations contre le « Plan Juppé ». À l'époque, et avec l'accord de mon papa, j'ai fait trois semaines d'école buissonnière ; préférant allègrement les barbecues et les assemblées générales aux bancs de l'école. Cette lutte restera encrée au fond de ma mémoire à tout jamais. J'en ai aujourd'hui la conviction, elle correspond à la matrice de mon engagement syndical à la CGT.

J'ai eu l'occasion de connaître mes premières luttes en tant que militant « actif » lors de mes années passées au lycée à Agen, lors de la bataille contre le CPE. Une formidable expérience, où se mêle insouciance et utopie.

Après une licence de droit, je suis rentré à la SNCF en septembre 2011. Fils de cheminot, je demeure très attaché au service public ferroviaire, c'est une des raisons principales qui m'ont poussé à intégrer cette magnifique entreprise. C'est aussi pour cela que je me suis immédiatement engagé auprès de la CGT-Cheminots afin de porter l'exigence de maintenir et développer un service public ferroviaire de qualité, sécurisé et accessible à tous.

Ayant commencé dans la région Aquitaine, je travaille à Montauban depuis janvier 2014. Je suis depuis le mois de juin membre du CHSCHT, mandaté par la CGT-Cheminots.

Agé de 31 ans, je suis aussi engagé politiquement depuis mes années de lycées.

Si j'ai souhaité intégrer le CESER, c'est pour deux raisons. La première, porter les analyses et les propositions de la CGT sur des domaines aussi large que les transports, la recherche et l'enseignement supérieur, l'aménagement du territoire, la santé... La seconde, porter les ambitions de la CGT pour des politiques publiques au service des besoins des populations et des territoires.

Rencontre avec... Christine Sanchez



Je suis tombée dans « la marmite » dès ma naissance avec l'engagement de mon père au syndicat CGT des ouvriers agricoles de l'Aude.

J'ai bien essayé le catéchisme quand j'étais enfant (en même temps c'était une obligation familiale, cela donnait du temps à ma mère pour souffler...) mais les arguments du curé du village n'ont eu aucun effet sur moi.

Et c'est naturellement que, le jour de ma titularisation dans la fonction publique, en 1978, j'ai adhéré à la CGT auprès du secrétaire du syndicat, un ancien déporté politique à Auschwitz.

Une de mes premières préoccupations de militante a été, très vite, celle de la place des femmes, dans les luttes mais aussi et surtout dans mon organisation,

et dans d'autres.

C'est la raison pour laquelle je me suis attachée, tout au long de ma vie, à poser ce problème.

En matière des droits des femmes, le moins que l'on puisse dire, c'est qu'aujourd'hui, il reste encore des progrès à faire... et le plafond de verre est toujours au-dessus de nos têtes.

Réfléchir, trouver des méthodes, inventer de nouvelles formes, avoir de la fermeté et de la pédagogie, c'est le féminisme d'aujourd'hui et de demain que nous devons construire ensemble.

Mais pour cela, nous ne devons pas oublier le combat de nos aînées, car comme le disait si justement Simone de Beauvoir « *N'oubliez jamais qu'il suffira d'une crise politique, économique ou religieuse pour que les droits des femmes soient remis en question. Ces droits ne sont jamais acquis. Vous devrez rester vigilantes votre vie durant* ».

La place des femmes dans notre société, dans notre CGT est non négociable, non amendable, et l'enjeu n'est pas insurmontable.

