



Syndicats CGT des cheminots de Toulouse

Toulouse, le 19 février 2015

M
Associations d'usagers

Monsieur, Madame

En ce début d'année 2015, les décisions prises en matière de politique de transport par le gouvernement comme par la direction de la SNCF qui est désormais un groupe public composé de trois EPIC, sont de nature à interpeller l'ensemble des cheminots et confirment à quel point nous avons raison de combattre cette réforme du système ferroviaire.

En effet en Juin 2014, les cheminots se mobilisaient contre le contenu de la réforme du ferroviaire, proposée par le Gouvernement et soutenue par guillaume Pépy.

Pour les cheminots, ce projet entérinait l'éclatement de la SNCF en trois EPIC, n'apportait aucune réponse concernant le financement du système ferroviaire et le traitement de sa dette (issue pour l'essentiel au développement des LGV) et ne réglait donc aucunement les dysfonctionnements quotidiens vécus par les usagers et les cheminots, bien au contraire.

Une autre réforme s'imposait si l'ambition réelle était de répondre aux besoins croissants de déplacement et la CGT présentait un projet alternatif, global, financé et « eurocompatible ».

Mais plutôt que de nous entendre, gouvernement, Directions, et grands médias ont préféré fustiger les grévistes et chercher à les opposer aux usagers. Nous avons été traités d'irresponsables, livrés à la vindicte populaire. Nous avons été accusés d'être des affabulateurs, des égoïstes, des privilégiés.

Aujourd'hui, chacun peut malheureusement mesurer que nous étions dans le vrai.

Le service public ferroviaire est la cible de violentes attaques.

Gouvernement et Direction de l'entreprise sont face à une équation financière inextricable dans laquelle ils ont eux-mêmes placé le système ferroviaire public.

Pour les usagers, ils augmentent les tarifs de 2,6%, ferment des lignes, des gares, des guichets ou en réduisent les heures d'ouvertures. Ils suppriment les ASCT à bord des trains.

Pour les cheminots, ils annoncent plus de 2000 suppressions d'emplois en 2015, le gel des salaires, l'augmentation de la sous-traitance et de la productivité.

Après l'ouverture à la concurrence du trafic marchandise (FRET) qui s'est traduit par un report modal du rail vers la route (55 milliards de tonnes par Km au début des années 2000 à moins de 20 milliards en 2014), la réforme ferroviaire promulguée le 4 août 2014, la loi « Macron » porte un

nouveau mauvais coup aux droits des salarié(e) s et vise à casser un peu plus le Service public ferroviaire.

En débat à l'Assemblée Nationale, la loi Macron « pour la croissance et l'activité » intègre, parmi les nombreux sujets traités, la libéralisation des dessertes par autocar en donnant «la possibilité, pour les entreprises de transport public routier de personnes, d'assurer –à leur initiative- toute desserte interurbaine ». Ce qui permettrait aux grands groupes de transport, dont la SNCF, avec sa filiale ID Bus, d'ouvrir librement des lignes de transports collectifs réguliers non urbains par autocar, en concurrence avec des services existants, qu'il s'agisse des TER, des TET ou des TGV.

C'est un non-sens pour la sécurité et la qualité du service rendu. Vous conviendrez que mettre plus de bus sur les routes après avoir mis plus de camions suite à la casse du fret ferroviaire ne va pas dans le sens de la sécurité routière ! C'est aussi contraire à l'exigence de développement des modes alternatifs à la route.

Un projet qui ne doit rien au hasard. Il accompagne les injonctions européennes de réduire le service public de transport ferroviaire de voyageurs en supprimant des lignes, des dessertes, au mépris de l'aménagement du territoire, aggravant ainsi la situation des petites villes, des villes moyennes, de départements déjà fortement pénalisés par la fuite en avant dans la mise en concurrence des territoires.

L'avenir des Trains d'Equilibre des Territoire (TET) est aussi posé !

En effet, la convention entre la S.N.C.F. et l'Etat arrivant à son terme en décembre 2015. Alain Vidalies, secrétaire d'état aux transport, a confié à Philippe Duron, député du calvados, la présidence d'une commission "Avenir des trains d'équilibre du territoire", avec pour mission de "clarifier les services TET" et de réfléchir à une meilleure articulation entre les TET et les TER mais, également avec "les nouvelles alternatives que représentent les autres modes de transport comme l'autocar".

Ainsi les dessertes assurées par ces trains (trains Intercités, TEOZ et trains de nuit) sur 35 lignes pourraient être réduites à 12 et celles restantes pourraient ne plus desservir les gares des petites et moyennes villes.

De son côté, la Direction n'hésite pas à communiquer en interne sur la fin des trains de nuit des 2017 !

Les TGV desservant actuellement 240 gares sur l'ensemble du pays pourraient, au regard de ceux pour qui la rentabilité est devenue la seule référence, ne plus en desservir que 40.

TET et TGV étant d'ailleurs dans le viseur de la cour des comptes, qui adepte de la rigueur, préconise une réduction significative de la voilure.

Le budget 2015 du nouveau groupe public SNCF, avec ses conséquences négatives sur l'emploi et les services aux usagers, illustre le renoncement gouvernemental à donner au système ferroviaire les moyens financiers de son fonctionnement et de son développement pour le transport des personnes et des marchandises.

Le secrétaire d'état, M Alain Vidalies, a d'ores et déjà annoncé que le maintien d'un haut niveau de maillage territorial serait suspendu à l'existence de financement extérieur.

De son coté, s'engouffrant dans la brèche libérale ouverte par le projet de loi »Macron », la direction de la SNCF propose la substitution des circulations ferroviaires par la mise en place de bus dans le cadre des conventions TER avec les régions.

Comme ignorer d'ailleurs que celles-ci déclarent avoir des difficultés pour financer les TER. Après l'abandon de l'écotaxe, l'abrogation, suite à un amendement gouvernemental dans le cadre de la loi de finances 2015, du versement transport interstitiel initialement prévu dans la loi portant réforme du ferroviaire est symptomatique de la fuite en avant du gouvernement, en totale contradiction avec l'urgente nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre, de réduire la pollution avec les effets nocifs sur la santé, d'engager concrètement la transition énergétique. Drôle de façon pour notre pays de préparer l'accueil de la Conférence sur le Climat en décembre 2015 !

La région Midi Pyrénées, comme d'autres régions, subit déjà les premiers effets de cette réforme. Les conséquences sont dramatiques tant au niveau des conditions de travail des cheminots, sur leur capacité à remplir leurs missions et que sur les conditions de circulation pour les usagers. Fermetures de la ligne Montréjeau-Luchon, Danger sur Rodez Millau, suppression des postes de guichet et réduction des amplitudes horaires (Montauban, Castres, Cahors...), déshumanisation des gares, suppression de trains, plans de transport allégés, trains sous-dimensionnés, problème de maintenance des infrastructures...

Pour notre part, nous sommes déterminés à ne pas laisser faire et nous allons continuer à agir pour gagner des moyens pour le rail. Il en va aussi de la sécurité, actuellement fragilisée sous couvert de rentabilité financière. Les accidents de Brétigny en 2013 et de Denguin en 2014 n'ont-ils pas servi de leçon ? ? Il faut croire que non.

Dans l'intérêt des usagers du rail, des cheminots, il nous semble urgent de nous mobiliser pour le maintien d'un véritable service public ferroviaire, au cœur de notre région, qui assure un maillage territorial répondant non pas à des intérêts financiers mais à des intérêts sociétaux. Un service public où la sécurité prime sur celle de rentabilité, qui soit un atout dans le cadre de la transition écologique. Enfin un service public ferroviaire qui participe à l'égalité sociale, économique et territoriale.

La fédération CGT des cheminots a appelé, le 29 janvier, à une grande manifestation nationale et a invité les associations d'usagers à se joindre à cette journée d'action.

Ce jour là, ensemble, associations d'usagers et près de 15000 cheminots ont manifesté pour dénoncer les choix stratégiques opérés par la SNCF et les orientations politiques gouvernementales en matière de transport ferroviaire, dictées par les politiques d'austérités européennes et par le patronat.

En Midi-Pyrénées, le secteur fédéral CGT des cheminots, en lien avec ses syndicats, souhaite poursuivre ce processus de mobilisation rassemblant usagers, cheminots, élus, citoyens ...

Nous organisons à cet effet plusieurs mobilisations, ancrées à partir des réalités locales, pour dénoncer les conséquences des orientations prises sur notre région.

Plusieurs rendez vous sont fixés : samedi 28 février, rassemblement devant la Gare de Cahors à 11 h, un débat public le 12 mars à Gourdan Polignan (maison des associations) et le 19 mars, rassemblement régional à midi, devant la gare de Toulouse.

Au regard des intérêts communs Usagers - Cheminots, il nous semble nécessaire d'œuvrer ensemble pour porter la nécessité d'un grand service public ferroviaire de voyageurs et de marchandises, accessible à tous, de qualité et en toute sécurité, dans l'intérêt des usagers du rail, mais aussi, plus largement, de tous les citoyens.

Nous vous invitons donc à vous joindre à nous pour défendre le service public ferroviaire en participant au rassemblement régional Usagers/Cheminots le 19 mars à midi devant la gare Matabiau en présence de Gilbert Garrel, secrétaire général de la fédération CGT des cheminots.

Nous vous informons également qu'en amont de cette initiative nous organisons un débat public le 12 mars à 18 h00 à la maison des associations de Gourdan-Polignan.

Nous restons bien sur à votre disposition pour de plus amples renseignements

Comptant sur votre participation, nous vous prions d'agréer, Monsieur, Madame, nos sincères salutations.

Philippe Verdeil

Secrétaire général

0620579265