

ASSEMBLEE PLENIERE CESR 23 AVRIL 2008 AVIS SUR LA CONVENTION TER

INTERVENTION AU NOM DU GROUPE CGT : Jean-François AGRAIN

Monsieur le Vice Président du Conseil Régional en charge des transports,
Monsieur le Président du Cesr,
Mesdames les conseillères,
Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,

L'avis du CESR que nous avons à examiner aujourd'hui indique je cite « que la mise en œuvre de cette convention s'opère dans un contexte de montée en puissance dans l'opinion publique des nécessités de préserver l'environnement, de maîtriser les dépenses et les ressources d'énergie, d'économiser l'espace ». Il ajoute qu'à ce titre, « le transport collectif ferroviaire est un atout incontestable ». Cela s'est déjà vérifié dans une certaine mesure lors de la première convention 2002 – 2007. Le succès rencontré par le TER est incontestable. L'augmentation des dessertes, 170 circulations jour en 1997, 348 en 2007, s'est accompagnée d'une hausse du trafic, celui-ci passant de 5 millions de voyageurs/km en 2002 à plus de 10 millions aujourd'hui.

Pour autant, la relation SNCF / Conseil Régional / Usagers n'a pas été un long fleuve tranquille. Si l'ambition de répondre aux besoins de déplacements était contenue dans le texte de la première convention, la qualité de service rendu par la SNCF n'a pas été au rendez-vous.

Aussi les exigences actuelles sont grandes. La CGT a pu l'apprécier en prenant part aux 11 débats sur le sujet organisés par la commission économique du Comité d'Etablissement des cheminots. Trains supprimés, mauvaise régularité, manque d'informations, trains bondés, gares désertées par les agents SNCF, voilà les principaux griefs évoqués par les usagers et relayés par les élus locaux. Les personnes (syndicalistes cheminots, usagers, direction SNCF, Conseil Régional) auditées par le CESR lors des travaux sur l'avis, l'ont confirmé.

Pour la CGT les raisons de cette mauvaise qualité de service sont diverses. D'abord le manque d'investissements réalisés par la SNCF pour faire face aux besoins d'entretien du parc matériel a conduit à cette pénurie chronique de rames. Ensuite la SNCF a construit ses gains de productivité quasi exclusivement sur la diminution des effectifs (moins 800 agents dans notre région en 5 ans). Cela n'a pas été sans conséquences sur le manque de conducteurs, de contrôleurs ou d'agents dans les gares, causant par la même des dysfonctionnements trop réguliers. C'est bien consciente de cette situation que la commission « aménagement du territoire » du CESR a travaillé l'avis qui vous est soumis aujourd'hui. Une grande partie des appréciations de la CGT concernant la convention 2008 – 2017 est contenue dans cet avis.

C'est ainsi que nous en partageons bon nombre d'interrogations, d'inquiétudes mais aussi de propositions et de satisfactions.

J'évoquerai quelques faits saillants. **En premier lieu les moyens nécessaires vis-à-vis des usagers.** Cette notion absente de la première convention avait permis à la SNCF de réduire unilatéralement le périmètre des services à disposition des voyageurs. Cela s'est traduit par la fermeture de guichets, de gares mais aussi par la tentative de généraliser la circulation des trains sans contrôleurs à bord. La nouvelle convention dans ses articles 7 et 9 prévoit le redéploiement de cheminots dans les gares et dans les trains. Pour la CGT cela a

deux avantages, tout d'abord l'amélioration du service comme le demandent les usagers. Ensuite cela contribue à la préservation et au développement de l'emploi (fusse-t-il public !). Un regret tout de même, le niveau de services en gare pris comme référence dans la nouvelle convention est celui existant au 31/12/2007 exonérant de fait la SNCF de ses « désengagements » antérieurs. Un étonnement aussi, que la SNCF ne soit pas revenue sur la suppression des contrôleurs de la ligne Colomiers – Arènes. Il y a là une inégalité de traitement des usagers pour le moins surprenante, alors que dans le même temps, sur le même axe, naissait le billet unique intermodal. La CGT, à ce sujet, approuve pleinement la volonté du Conseil Régional de généraliser à toutes les lignes de la région ce titre unique de transport. Il s'agit là d'une revendication que la CGT portait lors de la mise en œuvre de la précédente convention. Vous comprendrez que nous suivrons avec grand intérêt ce sujet majeur pour les usagers de Midi-Pyrénées.

Autre fait saillant, l'interrégionalité : La CGT partage les préconisations de l'avis en matière de relations interrégionales ; l'usager doit pouvoir bénéficier d'une harmonisation des services et des tarifications. La convention fait état à ce sujet d'accords envisageables avec les régions encadrantes. Il conviendrait de leur donner vie rapidement.

La qualité du service est aussi un des grands points de la convention. Il s'agit, je le rappelle de la première revendication des usagers et des personnels. Pour les premiers elle est indispensable au développement de la relation de confiance entre le transporté et le transporteur, pour les seconds elle relève de la conception même qu'ils ont de leurs missions. Il n'est plus tolérable par exemple que des usagers se voient interdire l'accès aux trains VFE desservants leur territoire, alors que dans d'autres régions des conventions prévoient cette possibilité sous certaines conditions. Dans le même esprit la cohérence et la continuité du service public doivent être assurées. Il n'est pas admissible qu'un service de la SNCF puisse modifier son plan de transport sans tenir compte ni corriger les ruptures de correspondance que cela peut induire. La suppression des dessertes de Caussade, Gourdon et Souillac en est aujourd'hui le navrant exemple.

Toujours en lien avec la qualité du service la CGT prend acte de la volonté du Conseil Régional de remédier aux problèmes de **maintenance du matériel**. La création de charges C1 Bis permettant de financer l'extension de l'atelier d'entretien du matériel va dans ce sens. De même la notion de bonus – malus récompensant ou sanctionnant la SNCF sur sa capacité de mettre en temps et en heure les trains à disposition du service nous semble de nature à réduire les suppressions de dessertes pour cause de défaut de matériel.

Un dernier mot sur la qualité de service pour évoquer qu'après le manque de moyens pour entretenir le matériel, après l'absence ou la diminution de services en gares ou dans les guichets, la troisième cause de détérioration de cette qualité vient de l'état lamentable d'une grande partie du réseau régional. A ce titre la CGT apprécie l'engagement du Conseil Régional qui au travers du « plan rail » en remédiant aux carences de l'Etat et de RFF permet la remise à niveau et la modernisation d'une partie des infrastructures. Un tel niveau d'investissement de la part de l'autorité organisatrice régionale doit pour le moins se traduire par un engagement de RFF à garantir l'état du réseau de manière à assurer pleinement le service prévu par l'actuel et futur plan régional des transports.

Un mot sur l'information au public. Comme le précise l'avis du CESR le texte de la convention annonce assurément des progrès significatifs dans l'information des usagers. Nous signalons cependant que l'ambition d'une meilleure information doit intégrer la totalité de l'offre nationale de transports collectifs et que là aussi tous les moyens de communication techniques mais aussi humains soient mis à contribution. **Qui dit information dit concertation.** La CGT regrette que la nouvelle convention ne prévoie pas d'évolution des GTC. Elle revendique comme précisé dans l'avis qu'un comité régional des partenaires du

transport public soit constitué et qu'il participe aux travaux des tous nouveaux comités spécifiques en charge de l'évolution et du suivi de la qualité du service.

Enfin et pour ne pas être trop long, la CGT salue **l'allongement de la durée de la convention** mais attire l'attention du Conseil Régional sur le fait que la clause de revoyure de 2013 ne se traduise pas par un abaissement du service à bord des trains et dans les gares. Les conseillers ont également été sensibilisés par la complexité de l'achat de matériels neufs. La CGT demande pour pallier le manque de matériels actuels que le Conseil Régional se rapproche de la SNCF pour acquérir ou louer des voitures Corail actuellement non utilisées par cette dernière.

En conclusion la CGT apprécie positivement les évolutions contenues dans la nouvelle convention. Pour nous le partenariat renouvelé entre l'autorité organisatrice des transports et l'entreprise historique de service public basé sur des relations apaisées et plus claires que précédemment nous paraît de nature à relever le défi du transport public attendu par nos concitoyens.

L'effort financier conséquent consenti à ce titre par le Conseil Régional ne doit pas cependant se traduire qu'en termes de rentabilité économique. Pour la CGT cet investissement financier ne peut se mesurer qu'aux résultats de la rentabilité sociale qu'il génère. Cela repose cependant sur l'engagement de la SNCF à répondre de manière dynamique et sans tarder aux exigences de qualité évoquées par les usagers et relayées par les élus et les cheminots. Une question d'importance demeure, elle concerne l'importance des moyens financiers à mobiliser actuellement et dans l'avenir pour répondre aux enjeux de transport et d'aménagement du territoire. A ce titre vous auriez pu lire dans l'avis du CESR cette conclusion « *à l'évidence la décentralisation mise en œuvre par l'Etat, sans l'attribution des moyens financiers nécessaires, que ce soit pour les transports de voyageurs régionaux ou les autres compétences transférées, pose problème pour le développement futur de ces activités de service public vitales pour nos concitoyens. C'est sans doute la nature même des ressources financières de la région qui doit être questionnée à cette occasion. Cela dépasse évidemment et la question des transports et Midi-Pyrénées* ». Cet amendement, dans le texte, porté par la CGT a été refusé car trop politique. Comprenez qui pourra ! La CGT pas rancunière votera cependant l'avis du CESR.