

# Transports

## salariés et usagers.....

**Edito** Les transports, quelle galère ! De quelque endroit où l'on se trouve, c'est une vraie problématique pour se déplacer et aller travailler ! Cela coûte cher et prend du temps, en train, en voiture, en métro-bus... et dans l'agglomération toulousaine cette question prend une ampleur considérable. Alors que les besoins comme la fréquentation des transports collectifs grandissent, la réponse apportée n'est pas à la hauteur des exigences sociales. Pourtant les transports sont structurants de toute la société ! Les politiques successives menées par le gouvernement, les entreprises publiques ou les patrons du secteur privé s'inscrivent dans une logique de rentabilité financière et conduisent l'ensemble à la privatisation ! Elles affaiblissent la qualité du service aux usagers comme celle des statuts du personnel dont elles précarisent l'emploi. Elles aggravent les nuisances et la pollution ! En Midi-Pyrénées le plan régional des transports a été contrecarré par la suppression de nombreuses dessertes ferroviaires. C'est aussi la restructuration/privatisation des transports urbains toulousains ! L'abandon du transport marchandises par la SNCF a des conséquences sur le développement économique régional... Les événements de l'été comme le projet de privatisation des autoroutes ne contredisent pas cette logique éffrénée.

**Alors que faire ?** La CGT en Midi-Pyrénées formule depuis de nombreuses années des propositions pour développer, notamment les transports collectifs sur tout le territoire régional. Les salariés des différents secteurs des transports agissent pour défendre l'emploi et les missions de service public, condition d'une vraie efficacité pour les usagers. Aujourd'hui il est urgent de stopper toute nouvelle dégradation et d'imposer une politique qui réponde aux besoins qui grandissent dans une complémentarité de tous les modes de transports et dans une solidarité d'action usagers et personnels. Ensemble nous voulons y parvenir !

Comité Régional CGT Midi-Pyrénées  
Octobre 2005

## transports routiers:

**pour une complémentarité des modes de transports**

Depuis des décennies, les patrons du transport routier exigent de l'état des dérogations au code du travail pour les conducteurs ceci afin d'améliorer les profits des entreprises. En 1993, lorsque la commission européenne impose, par le biais d'une directive européenne, la réduction du temps de travail aux salariés européens, les patrons européens du transport routier obtiennent une dérogation à la condition de négocier avec les organisations syndicales. Des négociations qui n'aboutiront pas, les employeurs ne voulant rien céder et exigeant plus de flexibilité dans le calcul du temps de travail. En 2003, devant l'échec des négociations, la commission européenne sort une nouvelle directive pour le temps de travail des personnels de conduite qui prévoit en son article 10 que si le droit national est plus favorable pour les salariés, la directive ne doit pas être transposée et donc le droit national continue à s'appliquer. Qu'à cela ne tienne, les patrons routiers français obtiennent quand même en avril 2005, du gouvernement RAFFARIN, la transposition de la directive avec le calcul du temps de travail sur 3 mois. Ils avaient déjà obtenu des déro-

gations sur la durée du temps de travail allant jusqu'à 220 heures mensuelles en toute légalité. Temps de travail qui est largement dépassé pour les conducteurs "grands routiers" qui travaillent encore près de 300 heures par mois.

Les exigences des patrons français ne s'arrêtent pas là. Nous l'avons encore vu récemment, lorsque, à quelques dizaines, ils ont bloqués les dépôts pétroliers afin d'obtenir de nouvelles détaxations du gazole. Detaxations qu'ils ont obtenues sans trop de difficultés de la part du gouvernement contrairement aux salariés qui, quand ils manifestent sur la route, ont face à eux des hordes de CRS.

Pourtant les transporteurs routiers ne font pas de véritables efforts financiers envers leurs salariés pour reconnaître la pénibilité de la profession ni même la qualification des conducteurs.

En 1997, grâce à un mouvement d'action fort des conducteurs sur les routes, ceux-ci ont obtenu d'importantes augmentations de salaires. Depuis, plus rien. Bien au contraire, c'est le recul social ; allongement du temps de travail, grilles de salaire maintenues au niveau du SMIC, voir en-dessous pour certains coefficients.

Au nom de la concurrence européenne, les patrons routiers obtiennent tout ce qu'ils veulent des pouvoirs publics au détriment de la sécurité routière.

**Pourtant, les profits des grands groupes de transport routier ne cessent d'augmenter depuis des années.**

Le gouvernement Français doit stopper sa politique de tout routier et mettre en place une complémentarité des modes de transports, chemin de fer, voies fluviales, transport aérien et transport routier. Les conducteurs Français qui ne craignent pas la concurrence du rail, ne peuvent pas concurrencer les conducteurs des nouveaux états membres de la communauté européenne. Si un conducteur Lituanien peut vivre, chez lui, avec un salaire de 500 par mois, un conducteur Français ne peut même pas payer son loyer. C'est pour ça que la Fédération Nationale des Syndicats des Transports CGT (FNST-CGT) réclame la mise en place d'une Tarification Routière Obligatoire (TSO). Une telle tarification permettrait, non seulement d'atténuer la concurrence tarifaire qui se fait uniquement sur le dos des salariés mais aussi de pouvoir faire en sorte que le niveau social des salariés du transport routier (salaire, temps de travail, santé, retraite à 55 ans (CFA) pérennisés, etc...) puisse être ramené à une plus grande justice sociale. En attendant une véritable chartre sociale européenne.



**..enjeu du développement économique et social..!**

# Service public et aménagement

## La SNCF ce service public qui déraile !

Traditionnellement, les services publics devaient assurer l'égalité d'accès des citoyens aux services essentiels sur l'ensemble du territoire. L'existence de monopoles publics, opérant en leur sein les péréquations entre activités rentables et non rentables, permettaient une tarification sociale identique pour tous, indépendamment de la rentabilité de chaque prestation. Aujourd'hui les politiques libérales nationales et européennes ont fait un autre choix : l'ouverture à la concurrence qui conduit à la mort progressive de la conception même du service public.

### **Pour le Gouvernement et l'Europe : la solution...c'est la concurrence!**

Dans les pays où la concurrence est déjà effective, l'offre et la qualité du transport des biens et des personnes ne se sont pas améliorées. Elles se sont même dégradées dans certains cas par exemple en Angleterre, en Italie. Rien d'étonnant à cela, les opérateurs privés n'ont jamais eu pour objet de développer le mode ferroviaire, mais seulement de prendre des parts de marchés sur les trafics les plus rémunérateurs, profitables à une minorité au détriment de l'intérêt général. La SNCF est rentrée depuis

### **Pour la SNCF : la réponse ....c'est la rentabilité financière!**

quelques années dans ce processus de préparation à l'ouverture de la concurrence.

La séparation de l'exploitation et des infrastructures avec la création du réseau ferré de France en a été le prélude. Décrivant le transport fret à la SNCF comme " activité sinistrée ... qui plombe les comptes de l'entreprise " et basant leur " démonstration " sur des objectifs de trafics non atteints, la SNCF a créé un nouveau fret (nouveau plan SNCF intitulé VERON) et ce fait préparé la filialisation et sa privatisation. Il est un autre exemple.

Les conséquences sont dramatiques. Depuis sa mise en place, il se traduit à la fin avril 2005, par 300 000 camions supplémentaires qu'il faut rajouter aux 200 000 de 2004.

La stratégie de la direction de la SNCF, appuyée par le Gouvernement français et la commission européenne, est clairement inscrite dans ce processus d'ouverture à la concurrence. D'ores et déjà, ce sont les usagers et les cheminots qui font les frais de cet objectif politique. Il consacre la culture obsessionnelle du résultat financier au détriment des trafics, de la qualité et du volume des services, de l'environnement et de l'aménagement du territoire, des conditions de travail



et conditions sociales des travailleurs. L'exemple de l'été avec le feuilleton sur les TIR (trains inter régionaux)

démontre une fois de plus la complicité direction SNCF et gouvernement qui se désengage encore un peu plus.

Danger, aussi sur nos TER (trains express régionaux) avec 3300 trains supprimés depuis le début de l'année. La question reste posée, SNCF en grande difficulté face à une autorité organisatrice volontariste dans le développement transports en commun en réponse aux attentes des usagers ou bien stratégie de " casse " en portant un lourd discrédit au service public et tentant de ce fait les gros appétits de nouveaux mercenaires privés ? Les prémices d'une politique des transports au service du capital, dont les seules règles seraient celles du marché, ne sont pas acceptables. Avec cet enjeu de société aussi important que l'organisation des transports, ses moyens, sa régulation, dont la maîtrise publique s'avère de plus en plus nécessaire et incontournable, l'Etat doit prendre toutes ses responsabilités devant les populations et le pays

Un service public de transport n'est réellement efficace que si les leviers de la puissance publique sont actionnés...



Un service public de transport n'est réellement efficace que si les leviers de la puissance publique sont actionnés...

Un service public de transport n'est réellement efficace que si les leviers de la puissance publique sont actionnés...

## Service Public de l'Équipement !

Oui, bien sûr un pays comme la France doit se doter d'une politique des transports équilibrée. Rien de plus normal que ce sujet soit devenu un enjeu politique majeur. Pour autant cela ne doit pas nous faire oublier que **les transports ne sont qu'un des outils au service de l'économie et du social.**

Il s'agit d'un outil essentiel de l'aménagement du territoire et du développement durable. Partant de là, toute politique des transports aussi volontariste, sociale et écologique soit elle n'atteindra pas ses objectifs si elle n'agit que sur les conséquences des grands déséquilibres actuels de l'occupation de l'espace et de l'aménagement. Aucun résultat positif et durable n'est à attendre si on ne s'attaque pas aux causes qui font que nous assistons depuis plus de vingt ans

# aménagement du territoire!

à une explosion des déplacements qui n'est gérée que dans l'urgence c'est à dire par le tout routier. En 1967, était crée le ministère de l'Équipement avec ses directions départementales, par la fusion des ministères des ponts et chaussées et de la construction. Cette fusion résultait de la volonté politique d'intégrer dans une politique globale et cohérente, l'aménagement, l'urbanisme, le logement et les transports. Les phases successives de décentralisation libérale et l'estocade portée par la loi du 13 août 2004 (décentralisation Raffarin) conduisent au démantèlement complet de ce grand service public et par là même, à l'éclatement de l'unicité de ces quatre piliers de l'aménagement du territoire. Dans la même période, ce sont la course aux profits et le



lobbying des grands groupes qui ont surtout pesé sur la politique d'aménagement conduisant à une spécialisation et une compétition entre les territoires. Résultat :

- une concentration de l'activité autour des grandes métropoles et une explosion de la démographie au détriment du reste du territoire
- une politique de flux tendus générant le " tout camion"
- un étalement urbain non maîtrisé et une explosion du coût du foncier rejetant les revenus modestes à l'extérieur et de plus en plus loin, d'où l'explosion du trafic routier pour le trajet domicile - travail.
- une flexibilité et une précarité du travail augmentant les déplacements domicile -travail

**Avec le poids de l'agglomération toulousaine, Midi-Pyrénées n'échappe pas à ce constat.** Disons le, l'inter-modalité des transports, le développement des transports en commun sont incompatibles avec l'ultra libéralisme actuel qui continue de peser sur l'aménagement du territoire. On le voit par exemple avec le plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine qui est aujourd'hui en panne sèche et relégué au rang de vœux pieux. Et pourtant les constats ci dessus avaient bien été partagés lors de la phase diagnostic .

En transférant 18000 Km de routes nationales aux départements (800 dans notre région) et en privatisant les sociétés d'autoroutes le gouvernement en rajoute une couche. Non seulement l'État se désengage du transport routier contribuant ainsi à la perte d'unicité et de cohérence du réseau national mais en plus, il donne encore plus d'outils aux grands groupes et aux actionnaires pour tirer profit de la crise des transports (tout routier) en créant les conditions de la généralisation des péages. Quel cynisme! A titre indicatif sur ce point, lors d'une audience C.G.T du 22 Septembre, le Directeur Général des Routes nous avouait à mots couverts, son impuissance quant aux possibilités futures de financement des infrastructures terrestres par le budget de l'agence prévue à cette effet ainsi que par le budget de l'État. Selon ses propos sa seule ambition pour 2006 et plus se résume à l'entretien de l'existant et si possible payer les dettes. Tout un programme !

Les collectivités et les citoyens de Midi Pyrénées apprécieront quand on connaît l'état actuel du contrat de plan auxquels s'ajoutent des retards de paiement des entreprises de plus de six mois sur les opérations en cours .

Mais dans la même audience , il nous confirmait que la RN 10 dans les Landes serait bien concédée à une société d'autoroute et quant au personnel d'entretien aujourd'hui fonctionnaires de l'État, rien ne s'opposait juridiquement à ce qu'ils soient placés en détachement dans la société titulaire du marché. La boucle est bouclée, voilà la solution miracle qui a toutes les chances de s'étendre rapidement par exemple, pour le péri-phérique de Montauban .

## Transports urbains

Un peu plus de 10 ans après l'ouverture de la première ligne de métro, Toulouse (426 700 habitants) reste une métropole régionale très en retard sur l'aménagement de son réseau de transports urbain et périurbain. La deuxième ligne de métro doit ouvrir en 2007, mais elle ne pourra répondre seule aux besoins grandissant des usagers toulousains en terme de transports collectifs avec une agglomération qui ne compte pas moins de 761 000 habitants dont 140 000 étudiants. On comptabilise 533 630 déplacements par jour, pour une liaison domicile / travail qui correspondent à 17% des déplacements totaux, Aujourd'hui 50% des usagers voyagent gratuitement (3ème âge, scolaires, rmistes, demandeurs d'emplois) la Cgt revendique la gratuité des transports pour les salariés et pour l'ensemble de la population, cela représenterait un surcoût de 40 millions d'euros annuel déclare le président du SMTC. **Une politique de transports audacieuse doit être mise en place, l'agglomération toulousaine reçoit régulièrement un important apport de population**, mais nous assistons plutôt depuis 2001 à un affrontement politique droite gauche sur fond de gestion des transports qui paralyse quelques peu les projets. La grande banlieue toulousaine reste sous-équipée avec par exemple des communes comme Colomiers (32000 habitants) qui ne dispose que d'une liaison ferrée et d'une ligne de bus, Muret (24000 habitants) qui vient juste de bénéficier d'un cadencement de trains et ne dispose d'aucune liaison bus urbain avec Toulouse, Blagnac (23000 habitants) avec l'aéroport

# Le hasard a bon dos !!!

# aérien

Le transport aérien, depuis quelques mois, défraye la chronique, à Toulouse même des passagers refusent d'embarquer sur une compagnie affrétée. Il ne s'agit pas ici de recenser tous les incidents graves et tous les nombreux accidents qui sont intervenus, il ne s'agit pas davantage de faire une liste noire des compagnies "qui ne jouent pas le jeu". Mais plutôt d'évoquer les raisons qui font que l'on en est arrivé à

ce stade et que le pire reste à venir si nous ne parvenons pas à inverser les orientations libérales qui se succèdent et qui, toutes, contribuent à accélérer un processus de déliquescence, de dégradation durable de la sécurité du Transport Aérien avec les conséquences incalculables sur la sécurité des biens et personnes embarquées mais aussi des populations survolées.

L'empressement des édiles politiques nationales comme européennes à vouloir établir une liste noire des compagnies qui ne "joueraient pas le jeu" ne doit tromper personne, d'abord la mesure, au delà de l'effet d'annonce, n'aura aucun effet, ensuite

*suite de la page 3*

et la zone industrielle aéronautique qui ne sont toujours pas desservi par les transports collectifs et qui ne le seront pas non plus par la future ligne E de tramways, un comble.

Pour la Cgt un réseau urbain doit répondre aux besoins de la population par des transports en commun cadencés, tarifairement attractif, voire gratuit, en limitant les ruptures de charges, évitant la mise en concurrence des différents modes (bus, train, tramway, métro) et proposant une véritable multimodalité.

Pour cela l'unicité de gestion est indispensable, c'est-à-dire la mise en place d'une régie à Toulouse. La Cgt est encore renforcée dans sa revendication de mise en régie, suite à l'annonce faite durant l'été par le Conseil de la concurrence d'une entente illicite entre les trois groupes qui se partagent le secteur des transports urbains : Connex, Kéolis et Transdev qui ont chacun été condamné à de fortes amendes. Ces groupes s'organisent en dehors de toute réelle concurrence pour imposer aux collectivités territoriales des coûts importants, réduisant les coûts de maintenance aux limites de la sécurité tout en maintenant salaires et conditions de travail au plus bas tout cela au détriment du Service public. La gestion au quotidien dans les réseaux de transports publics est animé par la recherche de rentabilité maximale incompatible avec l'offre de service public que sont en droit d'attendre usagers et citoyens.

Depuis plusieurs années, les Traminots CGT revendiquent un départ anticipé dès 55 ans compte tenu de la pénibilité des métiers liés aux horaires atypiques et au stress...sans réponses aucune de la part des patrons de l'UTP. Les représentants des groupes représentés par l'UTP qui siègent en commission paritaire nationale font systématiquement la sourde oreille aux revendications d'augmentation du pouvoir d'achat des salaires, de déroulement de carrière, de reconnaissance des qualifications, pire même ils s'emploient depuis des années à casser la Convention Collective Nationale des réseaux de transports publics de voyageurs.

**Ce 4 octobre dernier, les Traminots ont, par leur forte mobilisation, démontré une fois de plus leur détermination à conduire leur revendications jusqu'à leur plein aboutissement .**

il importe de bien montrer que même les compagnies "sérieuses" ou prétendues telles, peu ou prou jouent la même partition. Il s'agit essentiellement de "rogner" sur la masse salariale, de faire voler au maximum les avions "un avion au sol coûte cher", de sous-traiter tout ce qui peut l'être toujours dans le souci de contenir les coûts.

Avant même sa privatisation, la compagnie nationale Air France cultivait le culte du flux tendu, la durée des escales techniques, horaire oblige sont souvent inférieure à 30 minutes (\*). Aussi régulièrement pour essayer de gagner du temps afin de respecter l'horaire, le ravitaillement en carburant est fait dans le même temps que l'on embarque les passagers, ce qui peut être réglementairement admis pour autant que le service incendie soit à proximité, prêt à intervenir au cas où, mais ce service est payant et parfois il faut attendre les véhicules, qu'à cela ne tienne " on " débute l'avitaillement avant l'arrivée des véhicules, il est ainsi possible de gagner du temps.

La pression même sur les agents au sol est considérable, rappelons-nous l'accident à Orly, lors de la manœuvre d'une passerelle, une hôtesses fait une chute mortelle, l'agent de piste qui aurait exécuté la manœuvre est, sur le champ, licencié sans attendre les conclusions de l'enquête. Les syndicats des personnels au sol unanimes dénonceront l'empressement de la direction et noteront que la passerelle en question, ainsi d'ailleurs que d'autres, avait été déclarée dangereuse par le Comité Hygiène et Sécurité et... par l'Inspection du Travail et qu'aucune mesure conservatoire n'avait été prise par la direction.

Ainsi donc, parler de "série noire" relève non seulement de la mystification, mais aussi du mensonge comme mode de communication, de dérive en dérive par rapport au règles élémentaires de sécurité " on " aboutit à de véritables " impasses ". Contrairement aux propos rassurants tenus, aussi bien par nos dirigeants que par une presse dont le comportement est celui de la " voix de son maître ", tous les ingrédients sont rassemblés qui contribuent à des accidents à répétitions, les mêmes causes produisant les mêmes effets. La vie de centaines de passagers est en jeu, comme l'est également celle de milliers d'autres qui sont survolées, il n'est, en effet, pas indifférent de savoir que quelques 6 à 8000 avions survolent le territoire national quotidiennement et singulièrement des zones très peuplées (\*\*).

**Ce dont le transport aérien a besoin c'est d'une réglementation renforcée et pour la faire respecter un service public compétent et efficace, la notion de sécurité doit également avoir priorité sur la question de la rentabilité, pour ce faire, les personnels aussi bien techniciens au sol qu'équipages doivent bénéficier de statuts et de formations leur permettant de prendre les mesures conservatoires qu'ils jugent les plus pertinentes sans être sous la menace de sanction.**

**Le moins que l'on puisse dire c'est que nos propositions qui relèvent pourtant du simple bon sens devront être portés haut et fort, " contre vents et marées " pour aboutir et pourtant il faut qu'elles aboutissent !!!**

(\* ) Dans les années 80, le temps jugé normal d'une escale technique : débarquement, nettoyage cabine et avitaillement en carburant l'avion sans passager, plus embarquement des passagers était évalué à 40 minutes.

(\*\* ) Voir accident de Uberlingen ou un Tupolev 154 et un Boeing entrèrent en collision à 35000 pieds (environ 11500 mètres d'altitude) par chance, l'arrière du Tupolev tomba sur une route non fréquentée, une aile dans une cour de ferme, et le Boeing se fracassa dans un bois lequel brûla en son entier.

