



## Intervention Secteur CGT cheminots de la Région des pays-de-la-Loire au Comité des Partenaires

Nantes, le 20 décembre 2012

Monsieur le Président du Conseil Régional, mesdames et messieurs,

Le Secteur cheminots CGT de la région des Pays-de-la-Loire se félicite que le Comité des Partenaires du Transport public soit de nouveau réuni sur la région, après de nombreuses années d'inactivité. La CGT a largement œuvré pour voir cette instance réactivée, et elle propose d'ailleurs qu'il soit acté aujourd'hui, la décision de le convoquer chaque année.

D'une part, parce que la loi SRU l'autorise, et d'autre part, parce qu'il s'agit de l'un des rares lieux où les salariés, par l'intermédiaire de leurs représentants, ont droit de cité dans des débats dont ils sont trop souvent exclus. C'est en outre, le prolongement idéal des neufs Comités de lignes qui se réunissent régulièrement, avec cet avantage majeur qu'il offre l'opportunité de donner du sens, de mettre en cohérence la politique de transport menée sur la Région et de l'inscrire dans un contexte plus large, contexte par ailleurs identifié dans l'invitation de ce jour.

Une telle décision, si elle était prise aujourd'hui, serait le signe d'une volonté manifeste de développer et favoriser démocratiquement la réflexion et les échanges autour de ces questions, et de l'inscrire durablement dans nos pratiques.

Les débats à l'image de ceux qui ne manqueront pas d'avoir lieu aujourd'hui, permettraient dès lors de mettre en lumière aussi bien les points de convergences que les antagonismes, entre les différents acteurs qui construisent le transport public, sujet s'il en est un, singulièrement structurant économiquement et socialement, pour le territoire ligérien.

Fort de cette proposition, le Secteur cheminot CGT tient à souligner ici sa conviction que globalement, les choix politiques et économiques effectués par le Conseil régional en termes de transport ferroviaire de voyageur ont incontestablement assuré le développement qualitatif et quantitatif de ce Service Public au regard des compétences et des financements qui lui ont été transférés.

Mais le Secteur régional CGT des cheminots affirme aussi

que ce développement sans précédent n'a été possible que parce qu'il a été confié à l'EPIC SNCF entreprise publique de Service Public. C'est-à-dire avec du personnel cheminot au Statut, bénéficiant ainsi d'une réglementation du travail conçue pour répondre aux exigences, aux besoins et aux spécificités du transport ferroviaire, et avec le souci permanent d'assurer la continuité du Service Public.

Le Statut, l'expertise professionnelle, l'attachement aigu des cheminots de l'EPIC SNCF à la notion de Service Public, sont indubitablement ce qui a permis à un système ferroviaire souffrant de façon chronique d'absence de financements pérennes et suffisants, de se maintenir malgré tout à un haut niveau de sécurité et de régularité.

Dès lors, il serait dramatique pour l'efficacité du système ferroviaire et *in fine* le service rendu aux usagers, d'entretenir l'illusion que l'on peut faire mieux à moins cher, notamment, puisqu'il en est beaucoup question dans la période, en abaissant les conditions sociales et de travail des cheminots de l'EPIC SNCF. Se servir de l'emploi comme d'une variable d'ajustement, le fragiliser dans sa nature comme dans sa quantité, revient à fragiliser le système tout entier.

Selon la CGT, ce dont a véritablement besoin le système ferroviaire français, c'est que l'Etat procède d'une part à son désendettement et d'autre part à sa réunification sous maîtrise publique. Séparer structurellement l'exploitation de l'Infrastructure était une aberration économique qui a largement contribué à augmenter les coûts de production et à affaiblir l'efficacité globale du système, comme la séparation par activité de l'EPIC SNCF contribue à augmenter le coût du devis TER.

Il n'est nul besoin non plus, de demander à un cheminot d'être polyvalent pour qu'il soit moins cher, au contraire. Avoir plusieurs fonctions pour le compte d'une seule activité revient à n'en maîtriser aucune et est donc contreproductif. A l'inverse, renforcer l'assise des domaines et métiers, les mettre au service des activités, que ce soit du TER, du TGV ou encore du FRET, et ce qu'il

soit conducteur de train, contrôleur, agent transport-mouvement ou encore agent d'entretien et de maintenance du matériel, contribuerait à améliorer son efficacité et son développement.

Réinternaliser les emplois, les compétences et les charges de travail transférées au privé y concourrait aussi.

La douloureuse et prématurée mise en service du tram-train sur l'axe Nantes-Clisson, dont le matériel, au bout d'un an et demi, n'est toujours pas fiabilisé loin s'en faut ; la non moins douloureuse mise en service du tram-train sur l'axe Nantes-Châteaubriant, sans cesse reportée à cause d'importants retards dans les travaux dont la maîtrise d'œuvre a été confiée au privé, préféré à la SNCF pourtant GID et dont l'expertise et l'expérience font encore référence ; témoignent de la gabegie dont souffre le système ferroviaire français entraînant des conséquences immédiates pour notre région.

Il ne saurait y avoir de système ferroviaire efficace et performant en définissant ses contours à l'aune de critères strictement comptables ! Il convient d'arrêter d'entretenir la confusion des genres entre les notions de financement du système, et de coût du système. Réduire les coûts d'un système n'a jamais permis d'en garantir le financement et cette question, malgré le changement de majorité - qui dispose aujourd'hui de tous les leviers - n'a toujours pas trouvé de réponse satisfaisante. Quid de la dotation transport des régions attribuée par l'Etat, d'une nouvelle fiscalité locale en substitution à la Taxe Professionnelle supprimée par la précédente majorité ? Pour sa part la CGT est favorable à l'élargissement du Versement Transport.

Pour terminer son propos la CGT souhaite intervenir rapidement sur deux points et lancer officiellement une invitation :

- Le premier point concerne la mise en œuvre du Service annuel 2013 avant ceux de 2014 et 2015 qui devraient être sensiblement du même niveau. Il est effet extrêmement regrettable que la communication en direction des usagers ait été, et soit toujours aussi minimaliste au regard de l'impact que ce SA aura sur leurs conditions de transport. L'exaspération prévisible des usagers aura inévitablement de fortes conséquences sur les conditions de travail des cheminots qui y seront directement confrontés. A cette heure ni l'organisation de la production, ni le niveau des effectifs prévus ne permettent d'envisager sereinement la période à venir.
- Le deuxième point concerne un sujet qui vous est cher monsieur le Président puisqu'il

concerne le développement et la pérennisation de l'axe Quimper-Nantes-La Rochelle-Bordeaux. La CGT attend de l'Etat qu'il garde et assume pleinement le financement et la responsabilité de cet axe, comme celui de l'ensemble des autres empruntés par des TET. Cela inclus entre autre l'accompagnement par des contrôleurs en nombre suffisant de ces circulations réputées difficiles, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Ce sera d'ailleurs source de conflit pendant les fêtes de fin d'année, si d'aventure la direction de la SNCF maintien son refus de négocier malgré les nombreuses tentatives des organisations syndicales signataires du préavis.

Vous avez vaillamment mené il y a quelques années, au côté de la CGT et des cheminots, une « bataille du rail » pour préserver cet axe structurant pour notre territoire régional. Et bien il va certainement falloir remettre le couvert, et la CGT espère de votre part un engagement fort. Vous aurez compris qu'il est pour la CGT hors de question de laisser cet axe être amputé de tout ou partie de ses infrastructures. La CGT considère qu'arracher des voies est bien souvent irréversible même si naturellement le cas Nantes-Châteaubriant tendrait à démontrer le contraire. Mais à l'inverse, l'urbanisation sur l'axe le Mans-la Flèche rend impossible tout retour en arrière alors que cette réouverture eut été pertinente. C'est à méditer, et cela vaut aussi pour le projet d'urbanisation et de dépôt des voies de l'île de Nantes. Se priver de toute possibilité de franchissement de la Loire et de toute la souplesse qu'apporte le triage de Nantes-Etat dans l'exploitation ferroviaire va à contre-sens de la recherche d'efficacité et de performance évoquée plus tôt dans mon propos.

Monsieur le Président, il y aurait eu encore beaucoup à dire, mais nous en aurons l'opportunité en une autre occasion. En effet, au moment où des négociations sur la réforme du système ferroviaire vont s'ouvrir sur fond de 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire, et à la veille du renouvellement des conventions TET et TER, le Comité d'Etablissement Régional SNCF de Nantes a pris l'initiative d'organiser à la fin du premier semestre 2013, un colloque sur le thème de l'avenir du Service Public Ferroviaire de Voyageurs et de Marchandises en région des Pays-de-la-Loire. Vous êtes donc, comme en novembre 2005, officiellement invité à y participer.

Merci de votre attention.