



Secteur Fédéral des Cheminots

de la région de Tours

11, rue Blaise Pascal - 37000 Tours

02 47 05 12 90 - SNCF 42 17 58

06 71 01 94 13 - fax 02 47 05 96 07

e-mail : info@secteurcgttours.org

POUR UNE ELECTRIFICATION QUI SOIT UTILE AUX UTILISATEURS DE LA SNCF

Les travaux d'électrification de la ligne Bourges/Saincaize viennent de débiter. Grâce aux choix politiques, économiques et financiers du Conseil Régional Centre, arrêtés dans le cadre du CPER (Contrat de Performances Etat Région), cette section de ligne va bénéficier d'une modernisation majeure qui concoure à la revitalisation de l'axe Nantes/Lyon/Turin/Europe de l'Est. Celle-ci permettra également des gains de temps, un meilleur respect de l'environnement et peut déboucher sur de nouvelles opportunités en termes d'aménagement du territoire et de développement économique et social des bassins d'emplois traversés.

Cependant, en lien avec les orientations gouvernementales libérales, bien des préoccupations demeurent quant à une mise à profit de cette nouvelle installation au service des usagers et des chargeurs.

Sur fond de crise économique et financière structurelle, le secteur industriel est sérieusement malmené. Il occasionne la suppression de plusieurs milliers d'emplois et provoque des drames sociaux et familiaux intolérables. Il a un impact non négligeable sur la baisse importante du trafic marchandises SNCF. Les choix internes et l'ouverture à la concurrence, dictés par les pouvoirs publics, sont aussi à l'origine de l'écroulement de la part modale du ferroviaire (environ - 6% depuis 2002 toutes entreprises ferroviaires confondues). La suppression d'une grosse partie des wagons isolés par la direction SNCF en est particulièrement responsable.

Alors que tout le monde s'accorde à dire qu'il faut développer les modes alternatifs à la route, dans les actes, et malgré les bonnes intentions affichées à travers le Grenelle de l'environnement, Gouvernement et Direction SNCF sont engagés dans une véritable opération de sabotage de l'outil SNCF en particulier sur notre région.

La mise en place du nouveau schéma directeur a pour ambition de supprimer purement et simplement des pans entiers de l'activité Fret. De nombreux chargeurs et industriels contestent ce choix catastrophique. De plus, pas moins de 8000 emplois sont sur la sellette.

La CGT ne peut cautionner cette politique de la terre brûlée. Avec les cheminots, et ce fut le cas le 7 septembre lors de la journée de grèves et de manifestations sur les retraites, la CGT a porté ses exigences sur l'avenir de Fret SNCF et des potentiels ferroviaires de notre région (Bourges, Vierzon, Orléans, Blois, St Pierre des Corps...). D'ailleurs, aux côtés d'autres organisations syndicales, d'élus politiques de diverses sensibilités, d'ONG, elle souhaite poursuivre les mobilisations, les luttes pour arrêter le bras des casseurs, gagner la relance et le développement de Fret SNCF à partir d'une véritable politique et stratégie industrielles. Les installations embranchées existent et ne demandent qu'à être utilisées là où les productions existent.

Dans ce cadre, la transversale Nantes/Lyon, avec l'électrification des autres chaînons manquants peut jouer un rôle déterminant et constituer un axe stratégique majeur ouvert sur toute l'Europe.

Elle constitue également l'outil essentiel pour assurer le transport des voyageurs. Or, les relations grandes lignes de cet axe ont été complètement déstructurées. Les dessertes de bout en bout (Nantes/Lyon) sont marginales. La suppression du matériel Corail, remplacé par des automoteurs TER (mis à disposition par le Conseil Régional Rhône/Alpes !!!), n'offre plus des conditions de confort dignes de ce nom. Les correspondances avec d'autres grands axes ne sont pas toujours assurées.

Autant de choix qui nuisent à un service public de qualité sans parler des conséquences des suppressions de postes (notamment dans les gares, à la vente, à l'accueil, dans les trains...), de l'allongement des pas de maintenance du matériel et de l'infrastructure, des restructurations qui n'en finissent plus de désorganiser la production et de casser les collectifs de travail.

Et malgré toutes ces contraintes, les usagers utilisent encore fortement ces relations d'aménagement du territoire qui ne sont pas soumises à réservation obligatoire et qui, ainsi, grèvent moins un pouvoir d'achat en berne pour la plupart des salariés. Comme quoi, elles sont utiles, doivent être réorganisées et développées pour répondre au mieux aux besoins exprimés. L'exemple de la réussite du développement du trafic TER montre clairement qu'à partir de choix politiques, financiers tournés en faveur de la réponse aux besoins, on obtient des résultats extrêmement porteurs.

Cependant, cela n'a été possible que grâce au maintien d'une maîtrise et d'une gestion publiques. La recherche du profit immédiat, la financiarisation de l'économie, les paradis fiscaux, la libéralisation et l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire (comme le suggère le député UMP Grignon mais également certains hauts dirigeants de la SNCF pour le TER) constituent autant d'actes qui ne peuvent rimer avec l'intérêt général et la réponse aux besoins des populations.

La CGT, depuis de nombreuses années, formule de nombreuses exigences et propositions aptes à répondre à l'ensemble de ces enjeux qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou des marchandises :

- Remettre du matériel Corail rénové, modernisé sur toutes les relations de longues distances.
- Organiser une desserte de bout en bout (Nantes/Lyon) toutes les 2 heures dans chaque sens en assurant les correspondances.
- Mettre en place les moyens humains et matériels nécessaires.
- Stopper les réorganisations et créer des structures multi-activités dans chaque grande gare permettant de gérer l'ensemble de la production ferroviaire.
- Maintenir les personnels dans les autres gares afin d'assurer une prise en charge commerciale correcte.
- Acter la reconnaissance du transport de marchandises par wagons isolés comme service d'intérêt général et relancer une politique de volume.