



400 Cheminots devant le Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté le 24 avril 2018

Dijon, le 26 avril 2018

Après une prise de parole unitaire, rappelant les enjeux et attaques nationales sur le ferroviaire et régionales sur la future convention TER, une délégation CGT, UNSA ferroviaire, SUD Rail et CFDT a été reçue par Madame la Présidente du Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté, Marie-Guite Dufay et Monsieur le Vice-président (VP) chargé des transports, M. Neugnot.

Si la CGT a certes souligné les points d'accord avec la région telle la nécessité de reprendre la dette, d'assumer des financements pérennes notamment dans les Contrats de Plan Etat/Région après 2020, elle a surtout pointé ses désaccords sur la future convention.

En théorie, le Conseil Régional attaque le Gouvernement sur la reprise de la dette, les financements nécessaires, ...



En pratique, dans la future convention TER, il attaque le service public ferroviaire, les cheminots via, notamment, son engagement moteur dans l'ouverture à la concurrence.

Ouverture à la concurrence :

La CGT a rappelé son opposition à celle-ci. Elle est la conséquence de choix politiques dictés par le dogme libéral. De plus, aucune étude sérieuse ne démontre la pertinence y compris économique de ce modèle.

LE C.R. (Conseil Régional) devance d'ailleurs cette obligation. Pour l'instant dans le projet de loi la date butoir est prévue en 2023. Le C.R. annonce cette ouverture à l'horizon 2021-2022. Il est même moteur puisque la Région est la 1^{ère} à vouloir la tester. Le VP joue d'ailleurs un drôle de numéro d'équilibriste entre ses fonctions d'Administrateur de SNCF Réseau, Président de la Commission des Transports de l'Association des Régions de France et sa casquette régionale.

Quelles lignes concernées ? Au conditionnel puisque la convention n'est pas signée.

La ligne Dijon/Nevers n'en ferait plus partie car le C.R. ne veut pas mettre en difficulté un concurrent du fait des travaux importants sur les voies pouvant entraîner une baisse de la qualité de la production !

La situation n'est pas encore arrêtée même si nous pouvons avoir des doutes car la Convention TER /SNCF serait signée le 25 mai.

Le conseil régional évoque les lignes **Dijon/Besançon et Besançon/Belfort**. Incertitude à cette heure sur les lignes déjà dans le collimateur, Laroche/Clamecy/Avallon, Etang-sur-Arroux/Autun, Dole/Saint-Claude, Belfort/Delle.

Et probablement 1 lot pour l'ensemble de ces lignes.

Généralisation de l'EAS (Equipement Agent Seul) : confirmé alors que la région n'a amené aucun argument convaincant d'un point de vue économique ou d'intérêt pour les usagers y compris avec la 1^{ère} phase instaurée depuis Juillet 2017.

Suppressions de 20 guichets :

Le nombre n'a malheureusement pas été infirmé, la trajectoire est d'en supprimer.

Les mairies devraient avoir leur mot à dire !

Maitrise de la vente des billets :

Partagée entre SNCF et C.R.

Les recettes provenant de Mobigo iront dans les caisses de la région et les recettes encaissées par les guichets SNCF iront à la SNCF ; donc des recettes partagées également.

Guichets SNCF (mais avec la trajectoire d'en supprimer) : SNCF.

Canaux digitaux :

- Mobigo Multimodalité par le Conseil Régional.

- sncf.fr par SNCF pour déplacement uniquement en train.

Matériel :

Du matériel serait dédié à certaines lignes ouvertes à la concurrence mais la maintenance serait confiée au Matériel SNCF. C'est une logique improductive car du matériel dédié à une entreprise ne pourra servir à une autre même si c'est le seul disponible. Cela pourrait avoir des effets catastrophiques comme cela a été vécu en séparant les activités Fret et Voyageurs. De plus, la tentation sera grande pour le C.R afin de favoriser la concurrence de mettre sur ces lignes du matériel neuf !

Le C.R. réfléchit à une stratégie : devenir de Nevers ?, affirme que le Tour en fosse de Perrigny est un atout et permet de réduire les coûts, fonde de l'espoir sur la révolution en cours -la maintenance prédictive par Scan-. Il rappelle également que MECATEAMCLUSTER (Atelier de maintenance pour le privé au Creusot) est dans le paysage régional.

Si la région achète des trains hydrogène à Alstom, la maintenance reviendra à Alstom et non pas à SNCF.

Le sujet du Matériel ne semble toutefois pas mûr, à vérifier toutefois dans la future Convention.

Equipement :

Sur les lignes ferroviaires de proximité (groupe 7 à 9), les travaux pourraient s'effectuer en chantier fermé au détriment des usagers (substitution par les bus).

Sur le Dialogue social :

La présidente s'y est dit attachée, ne comprenait pas pourquoi l'on avait manifesté devant le C.R, goûtant peu à la publicité que la CGT, dans l'unité, a été en capacité d'afficher.

Nous lui avons rappelé que notre demande unitaire du 10 février ...**2017** était restée sans réponse ; que les arrêts de Franois, Villers les pots, Neuilly les Dijon ont été



supprimés sans avenant, sans débat démocratique que cela soit au CESER ou au C.R. ; et qu'il a donc fallu le rapport de force pour obtenir ce rendez-vous !

Si l'ouverture à la concurrence était malheureusement confirmée par la loi, le Conseil Régional a proposé des amendements via l'Association des Régions de France pour que les Régions aient leur mot à dire sur la transférabilité du personnel et ses conditions sociales.

Dans ce cadre, elle proposerait des réunions tripartites, C.R. / Direction SNCF/ OS. Ceci pourrait entraîner un déséquilibre entre les régions. C'est à l'Etat de traiter autrement qu'il ne le fait actuellement les conditions sociales des salariés.

La meilleure solution étant : Pas de transfert du personnel car pas d'ouverture à la concurrence.

NOS PROPOSITIONS CGT

Concernant le financement, il est clair que l'Etat doit reprendre la dette du réseau qui lui appartient, cela permettrait de mettre les investissements nécessaires dans la régénération, l'entretien et le développement du réseau. Aujourd'hui, le système est plombé par les intérêts d'une dette qui est celle de l'Etat.

Des moyens supplémentaires doivent être accordés aux régions pour réaliser un transport régional de qualité via le versement transport.

La renationalisation des autoroutes serait aussi un moyen de financer le rail.

La création d'un pôle public financier permettrait de planifier les investissements nécessaires.

Cela permettrait régionalement :

- D'accroître le nombre de Km train sur les axes majeurs avec du matériel aux capacités adaptés.
- De remettre des trains assurant du domicile/trajet sur les lignes ou les gares importantes (Bresse, Selongey, ...).
- De maintenir la desserte Nord Morvan. (Auxerre/Avallon-Corbigny).
- Pour la distribution, une complémentarité modale : utiliser le réseau SNCF pour sa diversité (physique, téléphonique, internet) au service des besoins et de la diversité des utilisateurs (jeunes, seniors, urbains, ruraux, ...).
- De ne pas supprimer d'arrêts, rouvrir Franois, Villers-les-Pots, Neuilly-les-Dijon y compris en maintenant les 2,5 ou 3 A/R supplémentaires quotidiennement Dijon/Besançon.
- De maintenir la présence humaine dans les gares et les trains.
- D'assurer l'exploitation des lignes menacées par l'ouverture à la concurrence par un service public réalisé par une entreprise publique, la SNCF avec des cheminots à statut et non pas au profit de groupes privées ou filiales favorisant le dumping social.
- La réelle complémentarité modale en utilisant le bus (et la route) comme outil de rabat-tage et de massification du fer et non comme substitution low-cost.

Pour toutes ces raisons, agissons par la grève en s'inscrivant, dès maintenant, dans la prochaine séquence du Vendredi 27 Avril 2018 à 20h00 jusqu'au Lundi 30 Avril 2018 à 07h55, puis celle du 03 et 04 mai, ... et faisons du 1er mai un temps fort en participant aux manifestations en territoire.