



Dijon, le 28 mai 2021

Elections Régionales 2021 et Service Public Ferroviaire

Propositions du Secteur CGT des cheminots de la région de Dijon

Le but de ce tract est de rappeler nos revendications dans cette période propice aux débats. Alors, oui, nous nous invitons dans la campagne non pas pour soutenir telle ou telle liste mais pour faire pencher la balance vers plus de service public ferroviaire car la compétence du Conseil Régional en matière de transports et de Convention TER est prépondérante.

La démarche CGT est simple et repose sur deux volets :

- La réponse aux besoins des usagers et des populations ;
- Le service public SNCF avec le respect de l'égalité de traitement et d'un cadre social défini par l'Etat.

Sur la convention TER

GUICHETS :

Pour la distribution des billets, il faut une complémentarité modale. Utilisons le réseau SNCF pour sa diversité (physique, téléphonique, internet) permettant de répondre à l'ensemble des besoins et de la diversité des utilisateurs (jeunes, seniors, urbains, ruraux) et développons la présence humaine dans les gares et les trains qui est un élément également fondamental pour la sécurité des circulations et la sûreté des usagers. Le rapport de force a fait bouger des lignes. En effet, nous avons obtenu sous la pression des cheminots qu'aucune fermeture ne soit effective sans l'accord des maires, ce qui a permis de sauver certains guichets.

Il faut étendre ce moratoire à toute réduction d'horaires.

Les services aux usagers pourraient être quantifiés au-delà de la simple distribution :

- De l'accès à la salle d'attente ;
- De la vente de titres de transports pour les trains mais également des réseaux de bus interurbains / urbains ;
- De l'information en situation normale et en situation perturbée ;
- De la prise en charge des usagers ;
- De l'accompagnement durant le voyage par une présence de contrôleurs dans tous les trains.
- D'assurer l'exploitation de toutes les lignes par un service public réalisé par l'entreprise publique, SNCF avec des cheminots à statut et non pas au bénéfice de groupes privés favorisant le dumping social pour accroître les profits ;
- La réelle complémentarité modale en utilisant le bus (et la route) comme outil de rabattement et de massification du fer et non comme substitution low-cost.

CONTROLEURS :

Conséquence de la déshumanisation des gares, le taux de fraude a explosé ces dernières années. Pour y répondre, le Conseil Régional et la SNCF décident de mettre en place des équipes Lutte Antifraude qui parcourent des lignes et un périmètre de plus en plus étendus, au détriment de la présence de contrôleurs dans les trains. Ces derniers sont indispensables dans la chaîne de Sécurité des circulations, de la sûreté des usagers, de l'application du Plan Vigipirate, de l'aide aux personnes en situation de handicap, du renseignement en cas de dysfonctionnement, retard, correspondance en plus du contrôle en lui-même à bord.

La CGT est pour des Contrôleurs dans tous les trains :

Un ASCT, agent du service Commercial Train - le vrai nom des contrôleurs - est avant tout un agent d'accompagnement chargé de fonctions liées à la sécurité. Il nécessite une solide formation, une aptitude médicale rigoureuse, une assermentation.

Il a, en outre, des missions d'assistance, de renseignements auprès des usagers.

OUVERTURE A LA CONCURRENCE :

En 2018, les cheminots portés par l'action unitaire initiée par la CGT ont fait repousser l'ouverture à la concurrence possible et prévue en 2019, et notamment sur la ligne Dijon/Besançon voire Dijon/Belfort.

Une clause de revoyure est prévue en 2023.

Cette clause peut permettre d'ouvrir à la concurrence certaines lignes à hauteur de 10 %.

Pour la CGT, c'est le rapport de force qui a fait bouger les lignes et repousser l'ouverture.

La CGT revendique qu'il n'y ait pas d'ouverture à la concurrence durant cette mandature.

En effet, l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire et dans l'ensemble des services publics, n'a jamais apporté d'amélioration ni en termes de qualité et de sécurité, ni en termes de coûts et tarifs.

Dans le même ordre d'idée, depuis le 31 décembre 2020, le transfert de gestion est possible sur des dessertes fines du territoire. Etang-sur-Aroux/Autun, la ligne des Hirondelles voire d'autres lignes pourraient être concernées. Cela induirait que l'exploitation mais aussi la maintenance de l'infrastructure serait assurée par une entreprise privée (ou filiale SNCF).

Pour les mêmes raisons que pour l'ouverture à la concurrence, la CGT s'oppose à ces transferts.

FINANCEMENT :

Toutes ces revendications, de même que l'électrification de la ligne Nevers/Chagny permettant d'améliorer la transversale Est-Ouest, des investissements dans les infrastructures et dans le matériel garantissant fiabilité et disponibilité pour un développement du territoire tant Fret que Voyageurs, accroître le nombre de kilomètre / train sont possibles et loin d'être utopiques.

En effet, la CGT propose dans le même temps un financement du ferroviaire permettant d'accéder à ses revendications.

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

Baisser la TVA sur les billets (5,5 % au lieu de 10 %).

Augmenter la prise en charge du trajet domicile/travail par les employeurs.

Créer un plan d'épargne populaire pour financer les infrastructures de transport.

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

Stopper les partenariats public-privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du bâtiment et travaux publics.

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