



Syndicats CGT des Cheminots Actifs et Retraités de la Sarthe

4, rue d'Arcole – 72000 LE MANS - 0243287100



Déploiement du Syndicat CGT des Cheminots de la Sarthe pour sauver la ligne Caen-Le Mans-Tours

Mardi 24 mars 2015, une vingtaine de militants du Syndicat se sont déployés sur l'axe Caen-Le Mans-Tours pour aller à la rencontre des usagers et des cheminots.

Les gares de La Hutte, Vivoin-Beaumont, Montbizot, Le Mans, Ecommoy, Aubigné Racan et Château du Loir ont été couvertes ainsi que le site du pôle social SNCF en gare du Mans côté nord.

Au travers d'une pétition qui circule depuis fin janvier sur la région, le Syndicat souhaitait sensibiliser sur les risques qui pèsent sur la pérennité de cet axe :

- Projet de loi Macron (création de ligne autocars low-cost à la place de TER),
- Rapport Duron (avenir des trains inter-cité menacé),
- Réforme ferroviaire (endettement non résolu ayant pour conséquence la menace de fermeture de 15 500 kilomètres de ligne ferroviaire),
- Baisse de la dotation aux régions politiques de 11 milliards d'euros (austérité budgétaire à venir y compris pour le TER qui est subventionné par les régions).



Au cours d'échanges constructifs, 565 signatures ont été récoltées.

Nous avons pu exposer notre argumentaire. Les usagers ont exprimé leurs craintes pour leur quotidien : suppression de trains, modification d'horaires et temps de trajet allongés.

D'autres sources d'inquiétude ont été

pointées : la qualité du service, la tranquillité et le confort qui risquent de diminuer par un transport par cars, la régularité vraisemblablement touchée à cause des embouteillages, le risque d'accident routier bien supérieur à celui du ferroviaire, l'impact sur l'environnement et l'augmentation du nombre de cars sur des routes déjà bien encombrées.

Cette pétition, totalisant 3000 signatures et dont une copie sera transmise au Préfet de région, a été remise à la direction régionale SNCF à Nantes le jeudi 26 mars 2015 lors rassemblement régional (cheminots + personnel CER) à la séance plénière du CER. La directrice de région a pris les pétitions avec un relatif mépris et sans aucun commentaire.

C'est une première initiative qui s'inscrit dans un processus de mobilisation que nous souhaitons le plus large possible : usagers, associations d'usagers, élus politiques locaux, cheminots et syndicats de cheminots. Le courrier au verso a été envoyé à chaque maire des communes où se trouve une gare SNCF.

Le Syndicat vous invite à rester mobilisés ou à se mobiliser pour les futures actions. Les lois sont au stade de projet et les décisions politiques non arrêtées. Donc, rien n'est joué. Réagissons et mobilisons-nous pendant

qu'il est encore temps. Mobilisons nous pour un service public ferroviaire de qualité, fiable, sûr et qui réponde aux besoins.



La pétition est
toujours en ligne



Le Mans, le 24 mars 2015



- Madame, Monsieur le Maire
- Mesdames, messieurs les élus

Objet : information aux élus

Madame, Monsieur,

La réforme du système ferroviaire, parue au Journal Officiel le 4 août 2014, va nécessiter un travail colossal pour sa mise en œuvre. C'est une réforme qui touche au financement du système ferroviaire, à la structuration du Groupe Public Ferroviaire et à l'organisation de la production. Elle contient aussi un volet social très important.

Cette loi va faire l'objet de la publication de nombreux décrets (certains sont déjà parus au Journal Officiel) qui seront déterminants. En ce sens, il semble urgent que les organisations syndicales puissent avoir un espace de parole, de concertations et de négociations pour les salariés que nous représentons.

Depuis, et malgré l'intensité des campagnes de communication liées aux accidents de Brétigny (en 2013) et Denguin (en 2014) qui ont marqué les cheminots et la population, rien n'a changé. Les réorganisations se sont poursuivies dans les mêmes orientations et les moyens humains et financiers mis à disposition des travaux de régénération et d'entretien courant du réseau sont toujours en déficit.

Cette stratégie, basée sur de simples critères financiers à court terme, conduit à des conséquences alarmantes.

Ces accidents montrent que la sécurité ferroviaire ne s'improvise pas, qu'elle n'a pas de prix, qu'elle doit être une préoccupation de tous les instants.

Aujourd'hui, dans une démarche bafouant toutes les règles les plus élémentaires du dialogue social et y compris les textes de référence en vigueur, la Direction de la SNCF, du local au national, décide de supprimer des agents d'accompagnement sur les trains, de fermer des gares, des guichets et des boutiques, propose la suppression de certaines circulations ferroviaires et leur report vers la route.

Concernant le transport ferroviaire de marchandises. Des constats sont partagés sur la faible qualité des sillons Fret, sur la prédominance de la route dans une concurrence déloyale, notamment sur les coûts externes et le dumping social. L'ouverture à la concurrence intramodale, initiée en 2003 et généralisée à partir de 2006, n'a pas créé le développement annoncé de cette activité ferroviaire. Des solutions ont été proposées, mais elles ne sont pas de nature à générer un bond qualitatif et quantitatif du transport ferroviaire pour les marchandises. Différentes études montrent que seule une démarche volontariste visant à drainer sur les rails un volume important de fret, et particulièrement le wagon dit « isolé », pourra rééquilibrer les modes de transport.

Cela nécessite des engagements forts de l'Etat ainsi que dans les territoires, pour inciter les chargeurs à utiliser le rail et faire de la SNCF, entreprise publique, l'acteur central et principal du mode ferroviaire. Cela s'inscrit donc dans une politique publique globale de transport intégrant la complémentarité entre la route, le rail et le fluvial dans un objectif de développement humain durable. La priorité absolue est de donner les outils par la pérennisation et la modernisation des infrastructures dédiées au Fret.

C'est-à-dire des capacités de transports adaptées, des triages performants répartis sur l'ensemble du pays, un véritable réseau qui maille le territoire et inverse la stratégie de la SNCF pour le Fret en mettant des moyens humains et matériels aptes à répondre à cet enjeu sociétal.

La Fédération CGT des Cheminots fait des propositions pour développer le service public SNCF répondant aux besoins de la population en matière de transport de marchandises et de voyageurs.

Nos propositions intègrent la structuration du futur groupe public, l'organisation de la production au niveau national, régional et local. Elles investissent aussi les sujets de l'emploi, de la réhumanisation des gares et des trains, la nécessité de maintenir des guichets, boutiques ou gares ouvertes pour garantir une accessibilité au plus grand nombre et ce dans un cadre sûr.

En tant qu'élu vous avez la responsabilité d'identifier vos besoins et de maintenir et développer le service public SNCF sur votre commune. C'est en ce sens que nous souhaitons vous interpeller lors de notre passage le mardi 24 mars à l'occasion d'un déploiement de la CGT, dans les gares de la ligne Caen – Le Mans – Tours, pour informer les usagers et les élus des dangers qui pèsent sur les TET.

En effet, le Gouvernement a fait passer en force avec la Loi Macron qui favorise l'ouverture à la concurrence des lignes empruntées par les Trains d'Equilibre du Territoire (T.E.T). Ainsi, la ligne Caen – Le Mans – Tours est directement visée par cette loi idéologique, ultralibérale. Vos concitoyens pourraient voir leurs trajets complètement modifiés si d'adventure cette loi était mise en œuvre.

Cette situation peut évoluer à condition notamment que le Gouvernement s'engage à financer les lignes, répondant ainsi aux enjeux sociaux et environnementaux.

Veuillez recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de nos respectueuses salutations.

Samuel Depoix
Secrétaire du Syndicat