



Un vote du Conseil Régional aux conséquences désastreuses

Toulouse, le 04 février 2021

Le 12 février prochain, lors de la Commission permanente du Conseil Régional Occitanie, la Présidente de Région va soumettre au vote des élu.e.s le transfert et la reprise en gestion de 2 lignes de notre région.

Un vote qui mènerait droit au démantèlement de notre réseau ferroviaire.



Les secteurs CGT de Toulouse et de Montpellier ont été informés de la présentation d'un rapport de la Présidente lors de la prochaine Commission permanente du Conseil Régional.

Son contenu serait dramatique pour le Service Public ferroviaire.

En effet, ce rapport soumis au vote des élu.e.s, a pour vocation le transfert d'une partie du réseau ferré à la région et la reprise en gestion des lignes ferroviaires de Montréjeau-Luchon et Alès-Bessèges.

Pourquoi en sommes-nous arrivés là ?

Le constat est partagé : État et SNCF Réseau refusent d'investir !

En premier lieu, les orientations prises par les gouvernements successifs au travers des réformes du ferroviaire, ont fixé les nouvelles règles du jeu considérablement néfastes pour le Service Public SNCF.

Dorénavant, pour que l'état et SNCF Réseau investissent sur des lignes il faut qu'elles soient rentables.

En effet, le Contrat de performances impose à SNCF Réseau de ne plus investir sur les petites lignes régionales, sauf à hauteur d'éventuelles économies de maintenance.

Estimant alors, que ces 2 lignes ne peuvent être rentables, SNCF Réseau, porte-parole de l'état, traine des pieds et met tout en œuvre pour entraver la réouverture de ces lignes.

C'est donc, sous couvert de cet argument que le Conseil Régional légitime sa proposition de transfert.

Ensuite, la politique de diminution effrénée des effectifs du GPU SNCF, ne permet plus, tant dans ses dimensions Voyageur que Réseau, de mettre en œuvre des moyens humains indispensables à la production de l'offre actuelle.

Quid d'une éventuelle capacité de répondre à son accroissement ?!

La réalité du Réseau en Occitanie.

La région Occitanie est pourvue d'un réseau ferré conséquent et permettant un réel maillage du territoire.

Il est composé de 2 636 km de lignes ferroviaires :

- 955 km appartenant au réseau structurant ;
- 1 430 km sont définis comme Lignes de Dessertes Fines du Territoire ;
- 95 km uniquement dédiés au fret.

Un seul propriétaire de l'ensemble de ces lignes : l'État.

SNCF Réseau a identifié les besoins d'investissements à hauteur d'1 milliard 500 millions d'euros d'ici 2030.

Pour répondre à ces enjeux, la Région a décidé fin 2020, d'un nouveau Plan Rail financé par le Conseil Régional à hauteur de 800 M€ sur ces lignes.

Des évolutions législatives et financières majeures et... néfastes !

Sous couvert d'un manque d'homogénéité de répartition des LDFT sur le territoire national, le gouvernement a confié au Préfet Philizot une mission visant, en partenariat avec les régions et SNCF Réseau, à recenser les cas difficiles et à proposer des solutions innovantes... Il s'agit notamment de la définition des Lignes de Dessertes Fines du Territoires, les LDFT (lignes UIC 7 à 9).

Les propositions ainsi faites, reposent sur une définition des rôles et des modalités de financement des investissements de régénération de ces lignes, en fonction d'une classification établie de façon concertée. Trois catégories de lignes sont ainsi déterminées :

- Des lignes ayant vocation à être traitées comme le réseau structurant, et donc à être prises en charge (100% par SNCF Réseau à compter de 2023) ;
- Des lignes dont les investissements seront partagés entre État et Régions ;
- Des lignes dont les charges seront assumées à 100 % par les régions.

Pour cette troisième catégorie, l'état sort son arme (pas si secrète...) !

En effet, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 autorise le fait que ces lignes soient transférées aux AOT, donc aux régions.

Un transfert à hauts risques et aux conséquences lourdes pour toutes les régions !

C'est donc sous couvert de cette possibilité législative que la Présidente de Région propose le transfert de ces deux lignes.

Il est écrit noir sur blanc que : *« la reprise en gestion comprend la maîtrise d'ouvrage des travaux nécessaires à la réouverture aux circulations ferroviaires et la gestion opérationnelle de chacune des deux lignes au terme des travaux conduits ».*

Il est spécifié également qu'au terme de la réalisation des travaux, pour la ligne Montréjeau-Luchon *« la Région assurera en pleine autonomie la gestion de cette ligne ».*

De plus, la question du transfert des personnels est clairement identifiée pour les deux lignes puisque, si avant la réouverture aucun transfert n'est possible car la ligne n'est pas exploitée, à la réouverture, il est écrit *« le cas échéant, une quotité correspondant aux effectifs dévolus à l'entretien et à la surveillance de ces lignes pourra être identifié » ...*

Durant ce mandat, la majorité du Conseil Régional a marqué sa volonté de développer le Service Public SNCF au travers de plusieurs investissements dans le matériel, les Technicentres et le réseau.

Pour autant, aujourd'hui confronté à un vote qui aura des répercussions néfastes sur notre région mais aussi sur l'ensemble du territoire national, nos secteurs ne peuvent que déplorer cette décision de transfert !

Conséquence directe de la loi « Pacte ferroviaire » de 2018 que nous avons combattue avec force.

Ce rapport, s'il est voté par les élu.e.s du Conseil Régional, aura pour conséquence directe d'initier le démantèlement du système ferroviaire de notre pays. L'affichage de développement du ferroviaire pourtant porté par la majorité régionale sera anéanti.

Ce vote entraînera des conséquences partout en France car avec lui, nous ne pourrons plus parler d'unicité du réseau et d'équité des territoires.

Plus que jamais, la CGT affirme que cette orientation visant aux transferts des infrastructures ferroviaires aux régions, est contraire aux réponses et aux besoins de nos concitoyen-ne-s.

Les perspectives de transfert des personnels et de rupture des conditions sociales que pourrait entraîner ce vote provoqueront des réactions sociales collectives des cheminot.e.s.

Plus que jamais, les cheminot.e.s et la CGT combattront ces directives et affirmeront, au travers de propositions concrètes et étayées que d'autres choix sont possibles.

Nos propositions CGT « Ensemble pour le Fer » en sont la preuve !

Nos secteurs CGT invite la Présidente à retirer ce rapport.

S'il était présenté nous demandons aux élu-e-s de ne pas le valider.

La CGT sera force de propositions pour permettre la réouverture de ces 2 lignes, essentielles pour l'aménagement du territoire et créera les convergences avec les cheminot-e-s, les usagers, les citoyen-ne-s, les élu-e-s, pour développer le ferroviaire partout sur le territoire.