

SYNDICAT CGT DES CHEMINOTS DE LA PROVENCE

QUESTIONS POSEES PAR LA CGT LORS DE LA RENCONTRE REGION PACA / CGT CP DU MERCREDI 15 AVRIL 2008.

Etaient présents :

Pour la Région PACA :

- Mr. Gérard PIEL, Conseiller Régional, Président de la Commission des Transports.
- Mr. Bertrand WOLKOWITSCH, Directeur des Transports.
- Mme. Michèle PERON, Directrice du Service des CP.

Pour La CGT : - Mrs. ALLIES, BUHRY, CAVALLARO, IVALDI-RANCUREL, TORRI.

Suite aux divers problèmes auxquels nous sommes confrontés, immobilité, difficultés quotidiennes à exercer notre métier de cheminot dans de bonnes conditions, lisibilité des projets des uns et des autres, nous avons estimé qu'une rencontre avec les « décideurs » était indispensable. Pour ce faire, nous avons sollicité la Région qui a répondu favorablement à notre demande. Une délégation de notre Organisation Syndicale a donc rencontré un Elu et des Responsables de la Région PACA. Vous trouverez ci-dessous, le compte-rendu de cette rencontre.

En préambule, M. PIEL présente Mme Martine DOLLE, Ingénieur, nouvellement recruté au Service des CP.

Après que notre Camarade TORRI ait fait un rapide état des lieux, le débat débute. Notre Syndicat exprime ses inquiétudes et attire l'attention de la Région sur la lenteur excessive constatée dans le traitement des dossiers et dans la mise en place du plan de modernisation.

M. PIEL exprime son désaccord. Pour lui la Région n'est en charge des CP de manière exclusive que depuis le 1^{er} janvier 2007 et il ne descelle pas une quelconque lenteur dans les objectifs que cette Administration s'est fixée. Il précise que, ce jour même, devait se tenir le dernier Conseil Syndical du défunt SYMA mais que cette séance n'a pas pu être tenue par absence de quorum. Il rappelle qu'un plan de modernisation de 55 M€ a été voté et que la Région a commandé, en sus de ce budget, 4 rames neuves. Jamais un programme aussi important n'a été mis en place pour les CP. Un état exhaustif de la ligne a été commandé à un cabinet spécialisé. L'inventaire est en cours mais il est déjà arrêté que le bas de la ligne sera la priorité n°1.

Après cette introduction et que notre Syndicat ait fait remarquer que les crédits alloués aux CP sont trois fois inférieurs à ceux dont bénéficient les Chemins de Fer Corse, l'ordre du jour est débattu point par point.

1) GARE DE COLOMARS.

a) *Que deviennent les emplois de la gare de Colomars avec la mise en place du block automatique en sachant, qu'à ce jour, la présence humaine permet de réguler la correspondance des services, assure la sécurité physique des usagers ainsi que les renseignements.*

M. PIEL précise que la DSP prévoit une diminution des effectifs d'année en année, liée à la modernisation de la ligne. Cette érosion des effectifs est donc contractuelle et il ne lui semble pas possible d'ouvrir un débat sur la question.

Notre Syndicat refuse catégoriquement cette approche du sujet et se désolidarise de cette position qu'il juge inique. Il attendait autre chose de la part d'un élu du peuple. Pour nous, il est indispensable que cette gare, la seconde de la ligne en terme de fréquentation, ne soit pas purement et simplement fermée. Il est vital qu'une présence humaine soit maintenue pour assurer la complémentarité et l'harmonisation des services cars/trains, assurer la sécurité et les renseignements des usagers. Le block automatique a pour vocation d'assurer la sécurité et la fluidité des circulations, point. Le reste n'est que balivernes et les gens qui épousent les théories basement et sottement capitalistes, en détournant l'usage de cette installation pour tailler dans la masse salariale et faire un désert de la seconde gare de notre Réseau sont des adversaires dont nous combattons les idées.

b) *Problèmes de sécurité liés à l'automatisation du PN de Colomars.*

Notre Syndicat ne voit de corrélation entre la mise en place du block automatique et la suppression des postes de GB. Il dénonce une aggravation plus que substantielle de la sécurité. L'automatisation du PN avec du matériel ALSTOM va permettre de baisser les barrières, d'allumer le feu vert alors que des véhicules routiers seront stationnés sur le PN. Le système actuel autorise la gestion de la fermeture du PN et le mouvement des barrières peut être interrompu par le GB à n'importe quel moment. Le nouveau système ne permet plus cette gestion optimale et une fois lancé, le cycle doit obligatoirement aller à son terme c'est à dire à l'abaissement complet des barrières sans possibilité d'interruption. De plus, les voies de circulation venant du pont débouchent sur un « cédez le passage » qui contraint les véhicules à stationner sur le PN. Toutes les conditions sont réunies pour que l'automatisation du PN débouche sur une alarmante détérioration de la sécurité. Nous nous étonnons de voir que l'Autorité Organisatrice (la Région PACA) a donné son feu vert à cette scandaleuse opération.

M. WOLKOWITSCH indique que le STRMTG a préconisé l'automatisation de ce PN. Il prend bien note des observations formulées par notre Syndicat et se déclare surpris car ces divers points, mettant en cause la sécurité, avaient été passés sous silence par les divers intervenants sur le dossier. Il va adresser un courrier au STRMTG en reprenant point par point les observations recueillies et nous fera part de la réponse de cet organisme.

Nous sommes surpris et doutons que le STRMTG soit à l'initiative de cette automatisation. Si tel était le cas, notre employeur se serait fait fort d'opposer cette information à nos véhémentes interventions. En tout état de cause, nous allons tout faire pour que la mise en place du block automatique n'ait pas comme retombée la suppression des 4 postes de Colomars (2EX+2VB). Cette agression contre le personnel est rejetée par notre Syndicat et nous condamnons les gens qui valident ces positions.

2) QUESTIONS LIEES AU RENOUELEMENT DE LA VOIE.

a) Les points touchés par le renouvellement Nice / Digne.

M. WOLKOWITSCH indique qu'un marché va être lancé pour le remplacement des rails sur 8 km + mise en place garde-corps sur certaines zones de travaux + aiguillages de Lingostière. Ce marché (estimation administrative 4,5M€) devrait être lancé courant avril. Le délai de publicité réglementaire est de 52 jours, qui pourrait être réduit à 40 jours. L'argent est disponible car il s'agit d'un reliquat du plan de modernisation précédent. Le terme de ces travaux est estimé à avril 2009.

S'agissant des travaux visant à rétablir les vitesses d'origine sur les zones frappées de ralentissements, notre Syndicat exprime sa déception de voir que ce dossier s'éternise. Nous rappelons que la mise en place de ces ralentissements date de 2006 et que rien n'a été fait depuis cette date. Nous trouvons inacceptable de voir qu'il sera encore nécessaire d'attendre un an avant la fin des travaux. Nous demandons si ces travaux seront effectués avec du matériel neuf, le matériel de récupération causant sans cesse des problèmes liés à l'usure inégale des barres. Nous demandons également que ces travaux aient lieu de jour, quitte à intercepter la voie, au lieu des interminables et onéreux travaux de nuit habituels.

M. WOLKOWITSCH précise que le matériel de récupération n'est pas imposé dans l'appel d'offres.

Notre Syndicat aurait préféré que le marché stipule bien que les rails posés doivent être neufs. Nous nous interrogeons sur le montant du marché qui, le coût des rails étant différent selon qu'ils soient neufs ou usagés, ne peut pas prendre en compte notre légitime revendication. Nous souhaitons que la Région commande des rails neufs et ne se limite pas à regarder ce qu'il y a dans les poubelles des autres. Ce manque d'ambition nous navre. Camarades Cheminots prenez donc votre mal en patience, il vous faudra donc rouler encore un an à 40 km/h sur ces tronçons de voie. Déplorable.... Service Public qu'ils disaient !!

b) Concernant les 25 premiers kilomètres, quand démarreront les travaux et avec quel type de voie ?

M. WOLKOWITSCH indique qu'il s'agit d'une priorité du Contrat de Projet Etat/Région. L'étude en cours va permettre d'y voir plus clair. La collecte des données sur les ouvrages d'art sera terminée fin avril. D'ici à fin mai la collecte des données relatives à la voie sera achevée. Il propose que, début juin 08, une réunion soit organisée avec les mêmes protagonistes qu'aujourd'hui pour une première réponse sur le diagnostic et pour discuter des méthodes et retenir à partir de ces éléments et hiérarchiser les interventions.

Nous acceptons cette proposition et évoquons l'électrification de ce tronçon, évolution indispensable car il serait illusoire de croire, en ces temps où l'écologie est évoquée pour tout et n'importe quoi, que nous pourrions poursuivre l'exploitation d'un service public en partie en ville, en mode thermique, c'est-à-dire avec diffusion de gaz et particules divers. La traction électrique permettrait, également, d'acquérir du matériel roulant à un prix très attractif, car ce type de matériel est présent en nombre sur le marché.

La Région reconnaît ne pas avoir poussé sa réflexion aussi loin.

Notre Syndicat dénonce un manque d'ambition coupable de la part de l'Autorité Organisatrice et précise que cette carence peut s'avérer suicidaire à court terme.

c) Sécurisation du PN de Touët sur Var desservant l'école communale.

La Région est bien consciente des problèmes de sécurité liés à l'exploitation d'un PN à proximité d'une école primaire. Elle se propose de faire automatiser ce PN dans le cadre du second plan de modernisation.

d) Sécurisation de la zone d'effondrement de La Blanquerie.

Cette zone est sujette à des désordres répétitifs. Ces désordres affectent également la route départementale 6202 adjacente à la voie. La Région étudie avec le Département 06 comment il pourrait y avoir un traitement

commun du problème. Cette collaboration entre les deux entités pourrait également porter sur la mise en place de protections communes sur certaines zones.

e) Pont du Gralet.

Le Maître d'œuvre a été choisi. Les consultations des entreprises ont été lancées et l'appel d'offres ne devrait pas tarder à être dépouillé. L'objectif est la suppression de la travée métallique par busage du vallon. Cette opération d'un coût de 90.000€ doit être terminée avant la fin de l'année.

Une restriction de vitesse à 10km/h frappant cette zone, altérant donc la marche des trains, notre Syndicat trouve exagérément long le délai annoncé. Nous pensons que, s'agissant d'un problème de sécurité, la procédure d'urgence, diminuant les délais de publicité, aurait pu être mise en place. Allez va, plus que 8 mois seulement à attendre....

3) REFECTION DES GARES.

M. WOLKOWITSCH est conscient que cette partie de l'exploitation de la ligne a accumulé un très gros retard. Ce point sera examiné au fur et à mesure de l'avancée du plan de modernisation et en fonction de la disponibilité des budgets.

a) La Madeleine

Notre Syndicat déplore que les engagements pris par le SYMA n'aient pas été tenus. Les usagers de cette gare ne disposent plus, depuis l'absorption de l'abri voyageur par le block automatique, du moindre abri. De même, sur la voie 1 rien n'est prévu pour accueillir les nombreux usagers. Nous renouvelons donc notre demande de voir des véritables abris voyageurs installés sur les voies 1 et 2 de cette gare.

M. WOLKOWITSCH est informé de cette situation qu'il juge inacceptable. Il va essayer de trouver rapidement une solution en précisant que si l'Autorité Organisatrice a en charge l'installation de ces abris, c'est à l'exploitant d'en assurer l'entretien.

b) Portes de la gare de Thorame-Haute.

M. WOLKOWITSCH indique avoir signé le bon de commande de ces portes.

c) Halte du Pont Charles Albert.

D'importants travaux de sécurisation des voies routières ayant été réalisés, notre Syndicat revendique la réouverture de la halte.

M. WOLKOWITSCH précise qu'un courrier a été adressé au Conseil Général 06 demandant la suppression du tourne à gauche créé récemment, l'installation d'un passage protégé et la réouverture de la halte. De même, l'automatisation du PN a été demandée et sera réalisée dans les meilleurs délais.

e) Studio du CE à Nice.

Notre Syndicat rappelle que le CE désire créer une structure pouvant accueillir les agents de la ligne lors de leurs séjours sur Nice ou région. Ce studio serait créé dans les locaux de la Salle des Lutttes sise au 1^{er} étage de la gare, local attribué par accord au CE.

M. WOLKOWITSCH indique que cette question dépasse le cadre de son champ d'activité et propose qu'elle soit posée à M. PIEL.

4) MODIFICATION DE L'HORAIRE DES TRAINS 2 ET 4.

La Région indique que les horaires des transports à sa charge sont modifiés en décembre. Si modifications il y a, elles ne pourront être effectives qu'à cette date.

Notre Syndicat déplore le fait que l'exploitant n'ait pas fait face à ses obligations en ne faisant pas remonter les revendications exprimées. Les horaires sont totalement incohérents car ils ne répondent pas aux besoins des usagers. Ceux-ci se détournent alors vers le transport routier qui, il est utile de le préciser, sont beaucoup moins chers sur le bas de la ligne que le train, puisque la totalité des cars du 06 pratiquent un tarif à 1€, quel que soit le parcours. Avec un horaire plus matinal, correspondant donc mieux aux besoins des populations desservies, ces cars ont raflé une grande partie du trafic capté auparavant par le train. Jusqu'à quand allons-nous regarder cette situation sans réagir ? Ne rien faire constitue une faute et c'est bien ce qu'on fait nos dirigeants, qu'ils soient de CFSF ou de la Région, ils ont brillamment affiché leur parfaite incompétence en la matière. La réponse qui nous est apportée d'attendre encore 8 mois avant de changer cette situation ne nous satisfait pas. Nous ne lâcherons pas ce dossier essentiel pour la pérennité du service public.

5) QUAND DEBUTERONT LES TRAVAUX DU NOUVEL ATELIER ET EN QUEL LIEU SERA-T-IL ERIGE ?

Des pistes ont été creusées mais rien n'est arrêté. Une des solutions serait de créer cette nouvelle structure sur les emprises des voies longeant actuellement la gare et les ateliers de Lingostière. Un bâtiment voyageur serait à reconstruire à l'extérieur de la voie 2 actuelle.

Notre Syndicat déplore le fait que le plan de voies de Lingostière a été refait à grands frais récemment et devra donc, si la solution évoquée devait être retenue, modifier de manière plus que substantielle, entraînant la nullité des investissements consentis précédemment. Cette absence de vision à court terme conduit au gaspillage de l'argent public et nous contestons donc cette gestion au coup par coup.

6) QUAND EST PREVUE LA LIVRAISON DU NOUVEAU MATERIEL ROULANT ?

M. WOLKOWITSCH indique que, suite à un retard de 3 mois, la livraison des nouvelles machines ne se fera pas avant le printemps 2009.

Notre Syndicat attire l'attention de la Région sur le fait que la voie de notre Réseau supportera très mal ce matériel qui, rappelons-le, est assez lourd. Nous nous interrogeons sur le mode d'exploitation qui sera retenu.

La Région indique que la voie ne sera pas refaite avant l'arrivée du matériel neuf et, qu'en conséquence, ce matériel roulera à vitesse réduite sur certains tronçons.

Notre Syndicat se déclare scandalisé par cette situation ubuesque. L'image de notre entreprise va encore durement être éprouvée à cette occasion renforçant un peu plus l'aspect péjoratif de « petit train des pignes » qui nous colle si douloureusement à la peau depuis des lustres, image dont, hélas, nous n'arriverons pas à nous débarrasser avant nombre d'années.

7) PASSAGE EN RIVE DROITE DU VAR ?

M. WOLKOWITSCH évoque plusieurs points. Actuellement, personne ne sait où construire un pont pour créer une nouvelle ligne dans le cadre de l'OIN. Il est donc prématuré d'évoquer ou travailler sur un dossier qui ne peut, à ce jour, n'être évoqué que dans le cadre d'une option très générale. La Région a comme priorité de développer et d'optimiser l'actuelle desserte en rive gauche du Var. Le projet de passage en rive droite des CP n'est d'ailleurs pas l'objet de débats à la Région où les élus n'abordent pas ce sujet.

8) CONCLUSION.

Nous laissons le soin à chacun d'évaluer les points positifs (???) et négatifs. Pour nous, il est clair que la situation n'évolue pas au rythme que nous souhaitons, et c'est un doux euphémisme que de dire ça !! Dire que nous étions déçus à l'issue de notre réunion serait également en dessous de la réalité mais les choses sont ainsi et nos moyens d'intervention sont faibles. Même si la règle veut que l'on ne tire pas sur une ambulance, le risque de voir certains élus se précipiter sur le malade est bien réel et s'aggrave de jour en jour. Nous n'avons pas une lecture claire de ce que veut faire la Région. Le niveau d'investissement nous semble également très inférieur à ce qui serait nécessaire et nous tairons notre point de vue, déjà maintes fois répété, sur les délais de mise en œuvre des indispensables dispositions.

S'il s'avérait que la réunion de juin devait confirmer l'opinion que nous avons, nous serions amenés à examiner nos relations avec la Région sous un autre angle. Nous sommes fermement décidés à tout faire pour assurer la pérennité de notre Réseau et nous saurons donc, très rapidement, tirer les enseignements d'une situation qui ne nous conviendrait pas.

Aujourd'hui, la situation est telle que nous sommes réellement en droit de nous demander si l'image peu flatteuse de « petit train des pignes » qui, par immobilisme des pouvoirs publics nous colle à la peau, n'est pas cultivée à l'envi et à dessein par les uns et les autres... Nous ne tarderons pas à avoir la réponse mais qu'il est difficile de travailler dans de telles conditions. Décidément ça se confirme : travailler aux CP n'est pas seulement une vocation, c'est un sacerdoce !

NICE, le 29 avril 2008.

Matériel payé par les cotisations des syndiqués.