RÉUNION PUBLIQUE

VENDREDI 7 AVRIL 2017

COMPTE RENDU

Quelles dessertes TER en Saumurois ?

La convention TER des Pays de la Loire en débat !

la cgt
FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

ENVISAGEONS UNE AUTRE IDEE DU TER EN SAUMUROIS

Mr GIRET Philippe (Secrétaire du Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Mesdames, Messieurs bonsoir.

C'est un plaisir pour moi, secrétaire du syndicat CGT des cheminots de Saumur de vous recevoir et de vous souhaiter la bienvenue à cette réunion publique sur le Transport Express Régional.

Je tiens à remercier les élus dont Mr le Député maire de Beaufort, Mr le conseiller départemental de Saumur, les organisations politiques, syndicales, de parents d'élèves, de consommateurs, d'usagers, et aussi les usagers des lignes du saumurois qui ont pu se déplacer.

Nous savons qu'il est toujours difficile de se libérer de ses obligations.

Mais il est vrai que le sujet du TER est fondamental, car il s'agit d'un élément essentiel dans la vie de beaucoup, puisqu'il rythme nos déplacements pour le travail, ou les études, ou les loisirs; surtout dans le contexte de mobilité de plus en plus développé de notre société.

Même si deux autres débats publics se sont tenus à Nantes et au Mans le mois dernier, l'évidence d'une réunion sur le Saumurois ne s'est imposée à nous qu'à l'issue du comité de ligne Saumur/Angers à La Ménitré le 26 janvier dernier.

A ce comité auquel j'ai participé en tant que représentant cheminot CGT, et où avec quelques camarades, nous avons distribué le cahier des charges CGT; nous avons pu mesurer une fois de plus la convergence des problèmes des cheminots et des usagers; mais aussi l'absence d'écoute du Conseil Régional (autorité organisatrice) et de la SNCF.

A l'approche d'une nouvelle convention régionale en juillet, et compte tenu des éléments qui nous parviennent tant du coté SNCF et Conseil Régional, que des usagers et des cheminots, il nous a donc paru indispensable d'organiser cette réunion publique ; afin d'échanger sur la problématique du TER en Saumurois, et surtout de construire ensemble des propositions pour que celui ci se développe en tant que véritable Service Public.

Je vous remercie donc, encore une fois, de votre présence et je laisse la place au débat. Merci

PRESENTATION 1ère partie du Power Point : La convention TER des Pays de la Loire en débat
Mr GUIX Olivier (responsable de la commission Economique du secteur régional Cheminots CGT) :

Ce PPT n'a pas vocation à tout dire.
Juste un peu de pédagogie pour aider le débat, et dégager les enjeux de la future convention.
Nous y porterons évidemment le point de vue CGT pour le maintien du service public ferroviaire, d'une entreprise unique et intégrée.

Fiche 1 : Les origines

L'organisation des transports ferroviaires et sa régionalisation, issues de deux lois fondatrices (LOTI et SRU).
Aujourd'hui ces deux lois ont en partie été vidées de leur contenu et intégrées dans le code des transports.
Pour être complet, nous devons aussi évoquer les directives Européennes, « les Paquets ferroviaires » dont le 4ème dont le pilier « marché » a été adopté en décembre 2016 pour permettre l'ouverture à la concurrence (2019; 2023)

Fiche 2 : Une convention TER c'est quoi ?

Contrat signé entre Région politique (Autorité Organisatrice) et Région SNCF.

Fiche 3 : Un espace de démocratie

Sur la région il y a 10 comités de ligne. Saumur est concerné par :

- Le comité de ligne n°7 Nantes-Angers-Saumur

Et aussi par deux comités de ligne des régions voisines

- Pour la ligne de Thouars en Nouvelle Aquitaine
- Pour la ligne de Tours en région Centre.

Fiche 4 : Historique

Expérimentation : Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes puis Limousin en 1999
Un nouvel avenant à été signé pour couvrir la période du 1er janvier au 31 juin 2017. Actant d'une hausse de 9,5% de circulations pour à peine 2 % de hausse de la dotation.

Fiches 5, 6, 7 : TER Pays de la Loire en chiffre

1997 6,8 millions de voyageurs. 2015 : 15,7 millions
Cette hausse démontre le succès du service public TER.
Les indicateurs (Recettes, Trafics) marquaient un fléchissement en 2014, date de ce graphique. Ils sont depuis repartis à la hausse.

En revanche la dotation de l'État reste pratiquement identique (+8,8 % pour une inflation de 10% sur la même période)
Ça place tout de même la négociation de la nouvelle convention sous une pression financière importante puisque l'État limite sa participation et ne donne pas non plus de possibilité de recettes fiscales alternatives aux régions.(voir fiche 11 du cahier des charges)

Fiche 8 : Une nouvelle convention à négocier

Risque fort de fermeture des guichets, annonce d'objectif 50 % de vente internet TER. Cette volonté est potentiellement très risquée pour le chiffre d'affaire du TER, car aujourd'hui la vente au guichet représente encore 50 % de celui-ci.
Il y a un véritable plan de fermeture et de réduction d'ouverture de ceux-ci.
Une demande de forte productivité est demandée aux Cheminots, avec une prévision de +22 % de circulations sur les 5 ans.

Fiche 9 : Production SNCF en Pays de Loire

Cette nouvelle vue démontre les limites des efforts de productivité demandée aux cheminots de la Région des Pays de la Loire.
La régularité est tombée à 90 % en 2016 avec des mois à 80 %
Pour information, il manque à ce jour 17 agents de conduites pour subvenir à la charge de travail.

Fiche 10 : Les enjeux selon la CGT

Améliorer l'offre : La question des horaires de dessertes portée par de nombreux usagers démontre bien l'attente forte de la population.
La CGT formule des propositions pour sortir les transports de la concurrence entre les modes et le dumping social. La loi NOTRe donne de nouvelles prérogatives aux Régions concernant les dessertes de car interurbain.
La durée longue de la convention est aussi un vecteur d'économie.

Fiche 11 : Notre démarche CGT

Le Cahier des Charges vous a été distribué. Sa vocation pédagogique et militante permet d'aller encore un peu plus loin dans la connaissance du chemin de fer et de son organisation.
La COP21, passer du dire au faire.

Fiche 12 : conclusion 1ere partie

Nous avons bien conscience que ce premier débat est éminemment technique et politique, cependant il touche le quotidien de milliers de nos concitoyens chaque jour. Nous avons donc matière à débattre !
◦ Quels sont les besoins de transport de la population ?
◦ Quels financements pour répondre aux besoins ?
◦ Quels sont les enjeux écologiques ?
◦ Quels sont les moyens nécessaires pour assurer ce service public ?

Mme GEORGET (Secrétaire Collectif Usagers Tours/Angers):

Qui signe la convention et qui est représenté ?

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

C'est un contrat entre l'Autorité Organisatrice (le Conseil Régional) et la SNCF. Il fait l'objet d'une négociation depuis plusieurs mois. La signature devrait intervenir d'ici fin juin. Sa mise en œuvre sera au 2 juillet 2017. Cela correspondra aussi avec la mise en service de la virgule de Sablé et le cadencement TER Région Pays de Loire.

Malheureusement, nous ne sommes pas représentés. Cela fait partie d'ailleurs des enjeux de ces débats.
C'est ce qui a motivé les débats de Nantes, du Mans, et d'ici aujourd'hui. Dans l'élaboration de cette convention, les usagers, les élus de municipalités, mais également les élus du CR, de l'opposition, et les conseils départementaux ont été complètement exclus de cette négociation.

C'est-à-dire que l'on n'est pas sur une convention bâtie à partir ou en réponse aux besoins des usagers, mais sur une relation purement contractuelle, qui répond surtout à des objectifs financiers. Et je pense que d'ailleurs cela interviendra peut-être dans vos interventions, l'exemple du cadencement et des modifications d'horaires de dessertes éclaire parfaitement ce que je dis.
Les cheminots eux-mêmes, qui assurent la production du train ont également été mis en-dehors des négociations.
C'est l'un des enjeux de ce soir, c'est aussi l'enjeu d'autres initiatives que nous vous soumettrons plus tard.

Mme GEORGET (Secrétaire Collectif Usagers Tours/Angers) :

L'enjeu pour vous est de faire pression pour que les cheminots et les usagers soient mieux écoutés. Relation de force

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

Oui mais cela sera t'il suffisant ? Pas sûr
Cela s'est déjà vu de faire bouger les lignes
Le SP ferroviaire n'est pas qu'une affaire de cheminots, mais aussi des usagers
La réunion publique, c'est aussi s'inscrire dans une forme de rapport de force, pour faire entendre la vue des usagers, des cheminots mais aussi des municipalités ou collectivités locales.

Mr ONILLON (usager La Ménitré):

Le 1er train supprimé à La Ménitré faisant correspondance à Saumur, il devient impossible d'être à SPC à l'heure pour se rendre au travail.
J'ai sollicité la région. Aucune réponse jusqu'à ce que je les menace d'une plainte. Mais rien obtenu.

Mr Laurent HAMON (conseiller départemental Saumur) :

C'est important que le collectif Tours/Angers soit là, car visiblement nous avons une convention avec PdL et une avec Centre Val de Loire.
Et visiblement, cela n'a pas l'air d'être vraiment raccord et fait à l'unisson entre les 2 régions
Vous venez de nous dire que les comités de ligne sont supprimés sur la région Centre.

Mme GEORGET (Secrétaire Collectif Usagers Tours/Angers) :

Centre a mis en place des réunions publiques pour juste présenter ce qui va se passer sur le TER et le cadencement

Mr Laurent HAMON (conseiller départemental Saumur) :

Quand j'entends qu'il n'y a plus de comité de ligne, je ne sais pas comment on va faire pour écouter les usagers. Ca va être compliqué car les usagers ont peut-être de bonnes idées à apporter.
Concrètement nous avons aussi envie d'entendre vos préconisations.

Le but du jeu c'est d'améliorer les dessertes, les correspondances. Et dans le Saumurois les correspondances, on sait ce que cela veut dire.
On essaie d'expliquer à la région PdL que parfois c'est plus simple d'aller à SPC. Et SPC jusqu'à preuve du contraire, ce n'est pas en PdL.

L'enjeu c'est que quand on est en Saumurois il y a un objectif : c'est que toutes les régions se parlent, que les usagers, que la CGT ou d'autres peuvent être écoutés. On sera gagnant.
Nous, ce que l'on attend, c'est que les dessertes s'améliorent. Si on vient dans des réunions (pas ce soir) et que l'on nous explique ce que cela va être, et que c'est décidé en catimini entre une région et la SNCF, et sachant qu'ils n'ont pas forcément la science infuse.

(En direction de la tribune) Et donc ce que l'on attend de vous c'est de nous défendre, et de mettre en avant le fait que nous avons envie d'être écoutés.
Après quelles vont être vos préconisations pour améliorer le TER? Merci

Mr BADINIER (Elu CGT Comité d'établissement SNCF région Tours) :

La Région politique nous a clairement dit que les comités de ligne, cela ne servait à rien finalement, qu'il faut se servir des nouvelles technologies, que l'on peut faire autrement.

Nous aussi allons avoir un gros changement en juillet avec l'ouverture de LGV Tours Bordeaux qui va impacter les trains AG/TR. Beaucoup de choses correspondent : cadencement - ouverture LGV Bretagne – ouverture LGV Tours Bordeaux
Ils ont donc explosé aussi tous les horaires sur notre Région. Les premiers horaires que l'on a eus ont permis des mobilisations. Pour Poitiers par exemple c'est clairement les usagers qui ont bougés - dans leurs trains avec pétitions etc.…qu'ils ont été remettre. Ils ont fait une réunion publique à Port de Piles. Ils ont carrément dit à la SNCF « ce

n'est pas ce qu'on veut ». Et cela va peut-être bouger. La Région politique aussi entend et peut faire pression sur notre entreprise.

(En direction des usagers) je ne sais pas ce que vous allez préconiser mais on est à vos côtés. Clairement on ne peut que vous accompagner dans toutes les initiatives que vous pouvez prendre.

Mr GUIX Olivier (responsable de la commission Economique du secteur régional Cheminots CGT) :

Il y a plusieurs choses :
La capacité d'intervention des cheminots sur la convention : elle n'est pas nulle mais elle ne peut pas être la seule. Les cheminots ont d'ailleurs l'habitude d'être revendicatifs, d'avoir des actions qui gênent les usagers. On en a bien conscience. Mais on n'a pas forcément toujours le rapport de force pour faire changer significativement les choses. D'où cette démarche CGT que l'on a décrite un peu tout à l'heure.

C'est déjà d'informer. Si nous n'avions pas pu parler de cette convention TER, il n'y a pas grand monde qui aurait mis sur la place publique les enjeux de cette convention. Et après essayer de trouver avec les usagers et les élus locaux des points de convergence. On formulera des propositions d'agir ensemble.

Ce document apporte quelques points de vue éclairants, et la fiche 9 « Développer les relations interrégionales ». Quand on l'a écrit, on pensait particulièrement à Saumur.

La régionalisation, c'est une bonne chose, mais si cela doit être à terme une balkanisation des transports ferroviaires, le chemin de fer en règle générale n'y gagnera pas. De plus, on connait au sein de l'entreprise publique une séparation de plus en plus forte des activités, qui pose de vrais problèmes en termes de production.

A Saumur, vous êtes aussi un maillon de la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique), et il y a un débat public qui a lieu pour améliorer Vierzon/ St Germain des Fossés. Cette ligne permettrait de faire des trajets Bretagne Lyon Turin.
Le ferroviaire : nous essayons de ne pas le regarder uniquement à l'horizon des frontières ligériennes.
Et si les comités d'usagers nous suivent sur les réunions publiques, on espère vous voir avec nous sur d'autres mobilisations.

Mr SERRANO (CESER Pays de Loire (Comité économique social et régional) :

La société civile représentée au CESER est normalement consultée. Actuellement aucune information n'est parvenue au CESER. Sera-t-il consulté ?

Au comité d'établissement cheminot de la région de Nantes, là aussi les cheminots étaient consultés. La convention était présentée aux représentants des salariés. Aujourd'hui tout se passe en catimini entre la direction SNCF et le conseil régional. Il y a une véritable chape de plomb sur cette négociation. On a plus l'impression que l'on parle de gros sous, d'expérimentation d'ouverture à la concurrence, plus que du respect de l'intérêt des usagers et des cheminots. Cela nous préoccupe.

Le fait que la CGT organise des débats publics sur 4 départements, peut-être 5, doit contribuer à faire lever cette chape. Ce n'est pas possible, dans la société où on a plein la bouche de démocratie, qu'on puisse avoir des négociations aussi importantes définissant un nouveau service, que l'on puisse mener cette négociation, sans que rien ne transpire.

J'espère que tout le travail qui est fait par la CGT va permettre de faire plus de lumière, de transparence sur cette convention TER, et que l'on pourra discuter dans l'intérêt des usagers et des salariés qui font vivre le transport régional au quotidien 7j/7.

Mr JC TAUGOURDEAU (Député circonscription Nord de Saumur, Maire de Beaufort en Vallée) :

Le travail que vous entreprenez, je le trouve très intéressant, c'est pour cela que je suis là. Je me ferai, et je vous le dis, votre interprète auprès du président de la région.

Faire rouler un train, cela demande des connaissances, des impératifs techniques, cela ne se discute pas. A chacun son métier.
En ce qui concerne le cadencement, il y a des demandes des usagers, et il faut les interroger et les faire remonter. J'espère que cela a été fait correctement.
Mais si vous me dites que non, c'est embêtant et je transmettrai au président de la région.

On s'aperçoit bien aussi, comme il n'y a plus de DATAR, il n'y a plus d'aménagement du territoire. Quand on veut aller de Brest à Grenoble, il faut interroger plusieurs responsables dans les régions et cela peut effectivement poser des problèmes. Mais est-ce que vous avez des blocages sur lesquels on peut intervenir, nous d'ici ?

Ce que j'aimerais, c'est avoir 2 ou 3 points négatifs qui vous semblent ne pas avoir trouvé de solutions, que ce soit au niveau technique, et 2 ou 3 propositions qui pourraient être une bonne solution. Et moi je transmettrai. Après, les choix politiques…. Mais au moins que l'on soit sûr que tout le monde a été entendu, et que les choix politiques soient faits en connaissance de cause.

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

J'en vois une immédiate. Renoncer à engager le CR dans une expérimentation d'ouverture à la concurrence. D'une part sur le fond, car l'ouverture à la concurrence ne fera pas du meilleur service public. Quand on parle de concurrence, on est en général dans 90 à 95% des cas sur le moins disant, sur le dumping social. Par définition les entreprises privées n'ont pas vocation à faire du service public, elles ont vocation à faire de la marge.

C'est le principe d'une entreprise privée dans le système capitaliste. Or aujourd'hui, c'est bien la question qui est posée. C'est une question fondamentale. On n'a pas besoin de service public ferroviaire ou de délégation de service public que l'on met entre les mains d'entreprises qui, dès qu'elles considèrent qu'elles ne dégagent pas assez de marge, se retireront du marché.

Parce qu'on a des cas d'entreprises, comme en Allemagne, qui se sont désengagées d'un contrat parce qu'elles estimaient qu'elles ne dégageaient pas assez de profit.
A l'arrivée, ce sont des régions entières qui se retrouvent amputées du service public ferroviaire.

Ça c'est fondamental. Le Conseil Régional doit revenir en arrière. Aujourd'hui c'est inscrit dans le code des transports, la loi attribue l'exploitation du TER à SNCF Mobilités (ex SNCF car entretemps il y a eu une réforme ferroviaire en 2014).
On est véritablement sur un choix politique, déjà pour la désignation du PDG et dans les orientations qu'il donne à la conduite de cette entreprise publique.

Donc véritablement la 1ère mesure, pour nous cheminots, c'est renoncer à l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence, parce qu'il s'agit d'un miroir aux alouettes.
Je pense que c'est un exemple très concret que l'on peut faire porter.

GUIX Olivier (responsable de la commission Economique du secteur régional Cheminots CGT) :

L'expérimentation de la concurrence, vous avez déjà une 1ère conséquence, c'est la fermeture du débat.
Si aujourd'hui, par rapport à la convention, il n'y a pas d'ouverture, c'est parce que l'on est dans une démarche commerciale. La SNCF veut dévoiler le moins possible de choses par rapport à ses concurrents. Les tiraillements entre la région et le SNCF sur la négociation : la région voudrait que la SNCF dévoile plus de choses. Mais la SNCF refuse. Parce que derrière la région, il y a un cabinet de maitrise d'ouvrage très proche de Transdev. Donc, si la SNCF donne ses recettes à la Région, elle a peur que ça soit transmis à Transdev.
Du coup le Service Public tombe.
Vous vivez les premiers problèmes de l'ouverture à la concurrence.

On devrait être sur un débat ouvert. Sauf que la SNCF agit comme une entreprise privée et donc protège ses intérêts. Pas forcément ceux des usagers.
Renoncer à dire que l'on veut aller vers la concurrence, cela détendrait les affaires entre les 2 négociateurs.
Il faut que l'on parle plus fort pour se faire entendre.

Par rapport à la technicité dont vous avez parlez, il y a des choix d'organisation de l'entreprise. Ce n'est pas nous qui allons régler la question.

Ce sont des choix politiques et vous êtes député.Si l'on fait une vraie entreprise de SP, alors les élus locaux, régionaux, nationaux peuvent y regarder de près. Et on a des propositions sur l'organisation.
Nos propositions ne sont pas forcément que des propositions qui coûtent. Il faut mettre de l'emploi, ça c'est sur.
Mais si l'emploi est bien organisé, il y aura des gains de productivité. Il faut lire notre cahier des charges.

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

Sur une autre proposition concrète. On en parlait avec le journaliste du CO. Je pense que la question du SP, c'est laisser un espace de vrai débat avec les usagers.

Je pense que ce serait la moindre des choses, afin de ne pas se trouver confronter aux modifications d'horaires des relations sans avoir été consulté, avec les conséquences que cela peut avoir pour les trajets domicile travail quotidiens, .

2ème sujet. C'est aussi ce que nous appelons l'équipement des trains. On en parlait aussi avec le journaliste du CO. On constate tous aujourd'hui une absence de plus en plus chronique et récurrente de contrôleurs dans les trains, faisant déjà baisser les recettes. Or il y a des retours sur les recettes pour les 2 parties. C'est contractualisé entre la SNCF et la région des PdL.

On observe sur l'axe Nogent le Rotrou/Le Mans une augmentation de la fraude et une baisse des recettes. Au bout d'un moment, les usagers ne sont pas idiots : « je vois que ce n'est plus accompagné, je vais me faire l'économie d'un abonnement »
Et donc on a une augmentation considérable du taux de fraude, avec en corollaire une baisse considérable des recettes sur les trains. Il faut être très clair.

Mme BABA Meriem (Secrétaire PS Saumur, candidate législative Saumur Sud) :

Au delà de ça, il y a aussi la question de sécurité.

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

J'allais y venir. La question de la sécurité.
Toujours sur l'axe Le Mans / Nogent le Rotrou, on constate une augmentation des incivilités très importante, avec du coup un abandon par les usagers du transport par train, et un report notamment sur le véhicule personnel dans la majorité des cas.
C'est donc complètement contreproductif.
Voilà ça c'est une proposition très concrète : « exiger l'accompagnement systématique des trains ».
On est aussi les seuls à porter ces questions.

La sécurité des circulations. Le contrôleur a 2 missions essentielles - commerciale – ce que l'on appelle nous la préservation des recettes—puis la question de sécurité.
Si il y a un incident, il est là pour s'occuper des usagers, les rassurer. Il a des relations à avoir avec le conducteur du train, qui lui a d'autres missions de sécurité.
Aujourd'hui, avec le non accompagnement systématique des trains, le report des taches de sécurité se fait sur le conducteur du train. Celui ci se retrouve à la fois à devoir protéger son train, tout en devant gérer les usagers. C'est tout à fait irresponsable pour nous. Et c'est aussi un vrai sujet que nous sommes les seuls à porter.

Ça c'est une proposition très concrète : « exiger que chaque train soit accompagné d'un contrôleur qualifié, formé avec un emploi stable au statut de façon à permettre justement d'améliorer la qualité ».

Mme BABA Meriem (Secrétaire PS Saumur, candidate législative Saumur Sud) :

Au delà de ce que vous indiquez, les questions commerciale et sécurité, il y a aussi la question écologique.
Puisqu'on incite les usagers du transport en commun à se retrouver dans leur véhicule, produisant du CO2, de la pollution etc….

Je voudrais simplement faire une observation.
Tout d'abord je voulais vous remercier de cette initiative que je trouve extrêmement importante.
Je m'interrogeais sur la volonté des régions de collaborer entre elles.

Quand on vit à Saumur, que l'on travaille à Tours, on décide de prendre un abonnement de train. On l'achète à Tours pour bénéficier de l'abonnement Tram ou bus donc un package.
Et quand on veut acheter cet abonnement à Saumur, on est confronté à une fin de non recevoir parce que on ne peut pas acheter l'abonnement. Je pense que cela serait très simple de se concerter et de pouvoir, quelque soit la gare, s'offrir un abonnement entre la région Centre et la région Pays de Loire.
Je me demande quelle est véritablement la volonté des régions pour faciliter la vie des usagers ?

Ma 2ème observation, c'est sur le cadencement. J'ai pris le train à Saumur pendant 20 ans. Je vis à Saumur et je travaillais à Angers. Je suis assez étonnée quand on voit le train du matin, il faille attendre une heure pour prendre le suivant. Je ne comprends pas qu'on dise qu'il n'y ait pas besoin d'interroger les comités d'usagers. Ça me semble tellement logique pourtant. Je ne comprends pas qu'il n'y ait pas eu de travail en pratique avant sur le cadencement aux horaires de pointes, toutes les 1/2h. D'arriver à son boulot avec 2h de retard, ça peut avoir des conséquences.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Nous allons passer à la 2ème partie qui concerne plus spécialement le saumurois.
Quelles dessertes ferroviaires en Saumurois ?

Fiche 1 : Carte des lignes du saumurois

On voit dans la future convention
La Menitré - 2arrêts
St Mathurin - 1 arrêt
La Bohalle + 2 arrêts
Les Rosiers + 1 arrêts

Et en liaisons directes Angers/ Tours on passe de 4,5 à 9 trains

La ligne Thouars Saumur autant de trains (3) mais on ne connaît pas encore les horaires des cars.

Mais surtout Le problème ce sont les modifications d'horaires (suppression ou glissement) liés au cadencement notamment avec les 2 arrêts en moins sur la Menitré

Fiche 2 : Tarifs axe Angers/Saumur

A retenir sur cette fiche le coût du transport trop élevé pour les usagers.
Le Conseil Régional trouve par contre que les usagers ne payent pas assez (1/3 du cout réel)
Le conseil Régional souhaite augmenter la part des usagers, sans doute à l'occasion de la nouvelle convention.

Fiche 3 : Nombre de montées/descentes axe Angers/ Saumur

Plutôt en croissance sur La Bohalle (1/2 en plus) et Saint mathurin (1/3 en plus)
La Ménitré, Les Rosiers légère baisse
Saumur plutôt stable

Fiche 4 : Fréquentation TER en nombre de voyages/an

A mettre en parallèle avec la fiche précédente
Augmentation des montées descentes mais une baisse de la fréquentation (calcul sur nombre de billets)
S'agit il d'une augmentation de la fraude du fait de l'absence de contrôleur. Cette baisse se remarque aussi sur les autres lignes de la région ou les trains ne sont plus contrôlés. Contrairement aux autres lignes, où la fréquentation est en hausse
Ces 4 premières fiches sont tirées du dernier comité de ligne et donc du Conseil Régional

Fiche 5 : La CGT met au débat des propositions

Ce n'est qu'une partie de nos propositions que vous retrouverez également dans la fiche 7-3 du cahier des charges CGT remis à l'accueil.

Fiche 6 : Carte des lignes Anjou bus sur le saumurois

On voit 2 lignes de cars en // avec la ligne SNCF.
Pourquoi pas ramener des usagers vers le TER notamment depuis les grandes communes comme Beaufort, Longue, Gennes, Doué la Fontaine ? Le multimodal est à rendre plus complémentaire avec les trains. C'est à réfléchir par rapport à l'expérience de Beaufort en 2013.

Mr JC TAUGOURDEAU (Député circonscription Nord de Saumur, Maire de Beaufort en Vallée) :

Ce n'était peut être pas encore mûr.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Peut être que là ça passera.
Doublement des rames lorsque nécessaires
Vous parliez de l'entassement des valises , il y a des horaires où il faudrait que les rames soit systématiquement doublées.

Mr GIRET Philippe (Secrétaire du Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Les lundi matin et vendredi, ça c'est clair.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

L'amélioration des gares, on l'a mis de façon générique. On l'a repris pour chacune des gares La Bohalle, La Ménitré etc.. Nous avons des propositions.

Sur Angers/Saumur, il faut une amélioration de la desserte entre 17h et 18h30 dans le sens Angers/Saumur. C'est une vraie catastrophe. Il n'y a même quasiment rien dans le nouvel horaire. Je me demande comment les gens vont faire à Angers pour monter dans le train.

Mme DUPUY (usager La Ménitré):

Entre l'horaire actuel et le futur on perd environ 20mn. On nous demande donc de réduire notre journée de travail de 20mn. Si on ne peut pas le faire, on sera obligé de prendre le train 45mn plus tard.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Les horaires, le futur cadencement, les glissements d'horaires, ne sont pas du tout adaptés.
J'ai connu ça dans le midi. On a bougé un train de 5 mn, au bout de 2 mois il n'y avait plus personne dedans. Au service suivant il était supprimé.

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

Par rapport à ce que vous venez de nous donner comme indications, pour le coup c'est moi qui ai une question. Si les nouveaux horaires étaient inchangés malgré les demandes, est-ce que vous continueriez à prendre le train dans ces conditions ?

Mme DUPUY (usager La Ménitré) :

Pas forcément tous les jours. Economiquement et au niveau de la fatigue le train c'est mieux mais…

Mr ONILLON (usager La Ménitré) :

Je voudrais faire un commentaire par rapport à l'usage du train. Le fait de supprimer l'arrêt du 1er train du matin. Les gens vont se reporter sur le train suivant qui va à Tours. Or pour les usagers qui utilisent déjà ce train, ils constatent que c'est surchargé. Les gens sont debout dans le train, il n'y a déjà pas assez de places. Et quand on arrive aux dernières gares il est bondé.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Oui pour Angers/Tours-St Pierre des Corps, nous demandons des dessertes omnibus pour arriver à St Pierre avant 7h30 car ce ne sera pas possible dans le nouvel horaire. Je parle pour les petites gares intermédiaires. Angers/Saumur/TR ou St Pierre en liaison directe, c'est favorable mais pour les gens des gares intermédiaires c'est impossible. Et en plus, il faut des horaires adaptés pour rejoindre en bus les lieux de travail pour 8h. Ce n'est pas plus compliqué que ça : en général on embauche à 8h

Sur l'axe Saumur/Thouars il y a 2 trains le matin. Il n'y a personne ou presque. Il faudrait faire un peu plus de communication pour attirer les gens vers le train.

Egalement ce que l'on propose, c'est la création d'une liaison directe Saumur/Cholet en passant par Angers. Ce qui réduirait les délais pour aller à Cholet à environ 1h. Parce qu'actuellement le seul moyen d'aller de Saumur à Cholet (et il y a beaucoup de gens qui habitent Saumur et qui du fait des fermetures d'entreprises sont partis travailler sur le bassin choletais), c'est un car à 5h40 le lundi matin qui les amène à 7h30 à Cholet. Sauf que les autres jours, il n'y a rien.
Donc ça peut être une proposition de créer une liaison directe. Le bus met 1h30, en plus on gagnerait du temps.

Voilà ça c'est quelques propositions. L'ensemble est plus complet sur la fiche 7-3 du cahier des charges CGT.
Après on va dire qu'il faudrait augmenter le budget de la région, acheter plus de trains. Oui, et en même temps cela développerait l'industrie en France. C'est tout un ensemble. C'est la construction d'une société.

Mr SERRANO (CESER Pays de Loire (Comité économique social et régional) :

Effectivement quand on voit les propositions, les demandes à la fois des usagers et de la CGT pour + de trains, un meilleur service public. Ça amène à se poser la question des moyens humains, et la question des moyens matériels. Aujourd'hui, ce qu'il faut savoir, c'est que la politique régionale, ce n'est pas de mettre des moyens supplémentaires. Il n'y a pas de prévisions d'investissements pour acquérir du matériel nouveau.

Aujourd'hui, on a des rames qui sont surchargées. On a des demandes des usagers pour le doublement des rames à certaines heures. On a aussi des demandes de dessertes nouvelles. Sans nouveau matériel, je me demande comment on pourra. Il n'y a pas de commande pour 5 ans de nouveau matériel.

Il aurait été bon que Mr le député, qui va voir le président de la région, puisse entendre cela.

Quand on regarde les chiffres. En 20 ans, de 1997 à 2015, le trafic TER a été multiplié par 2 et ça ne va pas s'arrêter. La majorité sortante a fait des investissements importants : 112 trains achetés pour 734 millions d'euros. Aujourd'hui si on s'arrête là (déjà que la qualité de service n'est pas au rendez vous) elle va continuer à se dégrader. Il faut bien que tout le monde l'entende.

Il ne faudra pas taper sur des salariés qui font vivre ce service public, parce que ce sera la faute d'un sous investissement.

Gouverner c'est prévoir. Aujourd'hui, c'est acheter des trains et mettre des moyens pour assurer le SP de qualité.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Mr Taugourdeau sera destinataire du compte rendu de la réunion.

Usager Saumur :

Concernant les liaisons entre les bus et les trains. Je ne sais pas si les usagers peuvent emprunter les cars scolaires. Maintenant que cette gestion sera ramenée en agglo, cela sera peut être plus facile pour nous.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Oui c'est les communautés d'agglo qui vont gérer. Mais les communes peuvent pousser car les communautés d'agglo, ce ne sont que les élus des communes. Donc si on pousse en direction des communes, elles pousseront en direction des communautés d'agglo.

GUIX Olivier (responsable de la commission Economique du secteur régional Cheminots CGT) :

En fait dans la loi NOTRe, l'autorité organisatrice des cars interurbains c'est la Région. Comme elle n'est pas en capacité de faire (Connaître encore finement le maillage de toutes les dessertes), du coup elle a délégué aux départements. Mais financièrement c'est elle l'autorité organisatrice. Donc nous disons : il y a moyen de regarder. Elle a en main le train et le car. Il y a peut être moyen de faire des choses intéressantes.

On parle beaucoup de moyens. Mr Taugourdeau disait : qu'est ce que l'on peut faire concrètement aussi maintenant ?
Peut être peut on aussi appuyer sur la région. Parce que des moyens ils en trouvent aussi pour la route. Ils s'apprêtent à mettre 120 millions d'€ sur le mandat pour les infrastructures routières.

A titre de comparaison, le budget pour le TER, c'est 150 millions d'€ par an. C'est à dire qu'ils sont prêts sur un mandat à mettre pratiquement le budget d'une année de fonctionnement de TER sur les infrastructures routières. Cela veut dire que sur la convention, si on mettait en plus cette somme sur le TER, cela ferait une belle augmentation de budget de fonctionnement du TER.

Autre chose, sur les moyens alloués à la route. Il y a au CESER une étude en cours sur les moyens routiers. J'ai fait un petit calcul.
Aujourd'hui sur les collectivités locales (communes, département), le réseau routier ligérien c'est 72000 km de routes. Cela fait 540000m2
Pourquoi au m2 ? Car la maintenance se chiffre en m2. Le 1er niveau de maintenance c'est 2€ le m2, mais vraiment le tout petit niveau, si on fait régulièrement la maintenance. Je vous parle pas des couts de maintenance si on laisse pourrir les routes comme on fait actuellement. Il faudra mettre 10, 15, ou 20 € le m2.
Rien qu'à 2€ le m2 c'est déjà + d'1 milliard d'€ pour maintenir les routes de la région.
On voit que cela laisse des moyens de financement pour le TER.

Il faut savoir que si vous parlez à des techniciens de la route, on pourrait pratiquement rouler une vie sur les routes si on n'utilisait que des voitures individuelles. Aujourd'hui (on déborde un peu) on a cassé le fret ferroviaire avec l'ouverture à la concurrence. C'est à dire que depuis l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence sur la France, on a mis 5 millions de camions sur les routes en plus. On a divisé par 2 le nombre de trains fret. Ces camions par contre, ils usent très fortement les routes. Un passage de camion c'est l'équivalent de 100 000 voitures. Et ce n'est pas une erreur.

Là concrètement, en tant que contribuables, vous payez très cher la circulation des camions.
On parle de dette ferroviaire, sauf que l'on ne parle jamais de la dette de la route que vous payez tous les jours.

Déjà dire à la région : ne mettez pas les 120 millions sur la route. Par contre regardons comment on peut faire pour le chemin de fer. C'est plus écologique et finalement, au bout du bout cela coûtera moins cher.

Mr MOREAU (usager Saumur) :

Je suis de St Lambert des Levées. J'ai 2 enfants qui connaissent des fois des soucis avec les trains.
Je comprends que des fois il y a un train supprimé. Ce que je ne comprends pas c'est que l'on n'informe pas les usagers.
Mon fils par exemple ne vient plus. Chaque fois, le train du dimanche soir était supprimé. J'ai galopé plusieurs fois à SPC pour le TGV. On le fait 1 fois, 2 fois, après on ne le fait plus.

Ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi on n'informe pas les gens quand on arrive à la gare. Moi j'habite à côté encore. Mais la personne qui habite loin, quand il n'y a pas de train…..
Ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi on est dans le flou

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

Je vais vous dire cela fait 20 ans que je suis au chemin de fer. Cela fait 20 ans que la SNCF travaille à améliorer son système d'information des usagers. Sauf qu'il a du mal à être vraiment performant puisqu'au fur et à mesure que le temps passe, le service se dégrade .

Donc on est toujours en retard sur le système d'information des usagers. Celà renvoie véritablement un problème de qualité de production, donc financement des moyens humains, matériels.
Très clairement aujourd'hui la question n'est pas seulement de mieux informer quand il y a un retard ou un train supprimé. Le sujet c'est d'éviter ce retard ou cette suppression.

Aujourd'hui la question de l'information est un pansement pour soi disant pallier. On a un meilleur service public parce que l'on améliore la qualité de l'information quand il y a des retards.
Non c'est faux, on masque le problème.

Après là-dessus ce n'est pas moi, ce n'est pas nous qui allons pouvoir vous répondre. Si véritablement on veut s'éviter ces écueils, il faut améliorer la production. Cela pose la question du financement du système ferroviaire.
Quand on fait le parallèle avec la route, on s'aperçoit qu'en France on n'a pas de problèmes pour financer la route, y compris qu'on la finance et puis après, comme pour les autoroutes, on les donne au privé.
Ou alors, pour faire construire des lignes ferroviaires, on a inventé les Partenariats Public Privé, qui coûtent jusqu'à 10 fois plus cher pour le contribuable que si le financement avait été purement public.
Il y a un vrai choix politique derrière tout ça. Fondamentalement on est sur une histoire de gros sous.

Pour revenir à l'origine, il y a une demande fondamentale de la CGT sur la question du ferroviaire.
Aujourd'hui on nous parle des services publics d'une manière générale comme d'un coût, sans jamais poser la question des recettes que cela produit. Le service public, et le ferroviaire en particulier, c'est un investissement économique, c'est structurant pour les territoires.

Les routes aussi c'est structurant. Le problème c'est qu'on les oppose aujourd'hui.
Si on avait un Etat stratège sur cette question (avant de réfléchir à implanter des zones industrielles auprès d'échangeurs autoroutiers ou l'inverse) et que l'on regarde les embranchements ferroviaires existants (car il y en a des milliers). Mais on ne réfléchit pas à cela, on réfléchit d'abord à la route. Il y a un très mauvais réflexe. Je ne vais pas jeter la pierre aux routiers, mais où sont les intérêts ? A qui profite le crime derrière ?

Et puis on a un système ferroviaire qui est endetté. Nous, on demande à ce que cette dette soit requalifiée en dette d'état. Parce que le système ferroviaire français est endetté par des commandes de l'Etat, et notamment les grands plans d'investissement sur le tout TGV abandonnant le réseau classique à côté. Ce sont des commandes passées par l'état qui n'ont jamais été financées par lui.
Aujourd'hui on demande à la SNCF de désendetter tout le monde. Aujourd'hui la dette ferroviaire c'est quand même 54 milliards d'euros

Et cela a été dit en introduction par Olivier, les intérêts de cette dette s'accroissent de manière exponentielle. Et actuellement c'est 1.5 milliard d'euros par an. Donc ce n'est pas prêt de s'arrêter.

Si on veut un système ferroviaire efficace, qui permette de faire des choix de production cohérents, de développer le service public et d'éviter d'en arriver à l'amélioration d'un système d'information en cas de circulation perturbée, on a besoin véritablement d'assainir les finances du ferroviaire.

C'est un choix politique.
Qui a d'ailleurs été fait 2 fois en Allemagne. On prend souvent en France en exemple l'Allemagne, c'est un modèle semble-t-il.
En France, non, on continue la tête dans le mur.
La question du financement c'est un enjeu majeur, ce n'est pas ici que cela va se gagner. Mais cela changerait beaucoup de choses sur l'efficacité, l'attractivité du système ferroviaire, la productivité de la SNCF. Nous, on réclame à ce qu'elle retourne à une entreprise publique unique et intégrée.

C'est une erreur de séparer la roue du rail. Alors que l'on est sensé réunifier le système, on est passé à 3 entreprises. Et donc aujourd'hui très clairement, si il n'y a pas une vraie impulsion politique (et c'est pour cela que ces débats sont importants) il faut que les usagers mesurent le poids qu'ils ont dans ces débats.
Vous avez un poids considérable. La SNCF est un bien commun. Structurellement, économiquement et socialement.

Mme GEORGET (Secrétaire Collectif Usagers Tours/Angers):

Vous parlez du poids des usagers, du poids de la CGT. Par rapport à cette convention 2017, comment envisagez vous la pression de votre syndicat sur cette convention ?

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

Ça passe déjà par ces initiatives de réunions publiques, de mise en commun. De débats. De voir si on partage les mêmes convictions. Si on partage les mêmes objectifs.
On a une pétition que l'on compte remettre au CR des PdL. On pourra vous faire suivre le lien.

Dans les 3 prochains mois :
Car nous avons un vrai problème des gares et des guichets. Le fait de ne pas avoir de guichets ouverts aux horaires des trains que les usagers prennent, c'est aussi un frein au développement et à la démocratisation du train. Le CR et la SNCF s'entendent aujourd'hui pour passer à 50% de digitalisation. Et par ce biais là, le sujet pour eux, c'est de fermer des dizaines de gares sur la région ; et la réduction des horaires pour les autres.

Nous avons donc décidé sur les 3 mois à venir d'organiser des opérations gares ouvertes. Et cela aurait plus de poids avec les usagers.
L'idée c'est d'avoir des militants qui viendront sur un certain nombre de gares le matin pour rencontrer les usagers, pour discuter avec eux et faire signer la pétition.

Mais on ne s'arrête pas là. La signature de la convention devrait intervenir à la fin juin. On a l'intention d'aller interpeller directement le CR des PdL lors de sa session plénière du 23 juin prochain. Session qui est ouverte au public.

Mme GEORGET (Secrétaire Collectif Usagers Tours/Angers):

J'ai peur que cela soit un peu court - 23 juin, mise en application début juillet - Après je ne sais pas la cadence de la réunion plénière. Mais si il y a quelque chose à faire en amont de façon à avoir un préambule à votre intervention…..

GUIX Olivier (responsable de la commission Economique du secteur régional Cheminots CGT) :

En amont, c'est très clairement la pétition. Parce que si on arrive avec 4000 signatures ce sera bien mais pas suffisant. Si on arrive avec 10000 ce sera bien mieux.
Et on communiquera très rapidement dessus.
Après, aujourd'hui on mesure le rapport de force avec les cheminots et les usagers. Il n'est pas aujourd'hui en notre faveur pour renverser pleinement la convention qui en en train d'être négociée.

Maintenant, une convention, ce n'est pas quelque chose gravé dans le marbre. Notre objectif, c'est d'éveiller les consciences et si on réussi un bon 23 juin avec 5000 signatures ou plus.

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

Et autant de personnes

GUIX Olivier (responsable de la commission Economique du secteur régional Cheminots CGT) :

Et des personnes qui viennent les déposer.
C'est aussi pour faire évoluer les choses durant la convention. Des avenants en cours de convention. Si il y a une pression organisée, travaillée qui se consolide au fil du temps, nous aurons bon espoir que la mise en concurrence ne se fasse pas. Et ce n'est pas du corporatisme quand on vous dit ça. Il y a des choses à faire au-delà du 1er juillet. Ce n'est pas le grand soir, ni le petit matin.

Sur Saumur nous sommes aujourd'hui une quarantaine avec des élus quand même. Ce n'est pas anodin d'avoir des républicains, des socialistes, de tout bord. Ils entendent des choses, ils écoutent. Votre parole est hyper importante, surtout à quelques échéances électorales. Mais on était plus de 100 au Mans.
Dès lundi prochain nous allons recueillir toutes les données et ensuite vous contacter pour continuer à travailler ensemble. Et ce avec tous les collectifs.

Mme GEORGET (Secrétaire Collectif Usagers Tours/Angers):

Je vous remercie pour cette présentation. J'ai une question sous jacente depuis tout à l'heure. J'aimerais que vous m'apportiez la confirmation que vous ne prendrez pas en otages les usagers pendant cette période d'avril à juin. On soutient votre cause. C'est vrai que cette convention est importante. Mais j'aimerais savoir si vous prévoyez un préavis de grève, s'il est déjà déposé.

Sachez que oui, on veut du service public et qu'il soit de qualité mais on ne veut pas être pris en otages non plus.

Mr HAMON Aurélien (Secrétaire Secteur régional Cheminots Pays de Loire):

Nous ne pratiquons pas la langue de bois. Pas plus que nous ne prenons en otage. On fait valoir un droit constitutionnel.

En revanche, nous nous sommes posé la question
Et j'insiste la dessus, dans notre démarche gares ouvertes et d'interpellation du CR fin juin, c'est d'avoir une initiative interprofessionnelle pour nous. Car la plus part des usagers du TER sont des salariés. Et ensuite d'avoir aussi les usagers qui sont constitués en collectifs comme le vôtre. Il y en a d'ailleurs beaucoup sur la région. L'idée c'est d'agréger tout ça.
On s'est donc posé la question car il nous faut des cheminots dans cette action, mais si on veut faire venir des usagers, cela va poser un problème en termes de lisibilité et de compréhension.

Donc je vous rassure, il n'y aura pas de préavis sur ce sujet et pour cette action.
Je ne dis pas qu'il n'y en aura pas pour d'autres sujets. Mais sur celui de la convention, de l'amélioration de la qualité et des dessertes, il n'y aura pas de préavis, je ne peux être plus clair.
Il y en aura peut être ponctuellement. Je ne sais pas, nous ne maitrisons pas tout.

Le souhait, c'est de rencontrer les associations d'usagers en amont de ce rassemblement, de façon à le construire ensemble et d'y avoir des expressions conjointes.
On est sur la question fondamentale du service public, du service au public. On n'est pas sur une question catégorielle.

Nous ne serons pas en grève ce jour la.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Je voudrais revenir sur le Saumurois.
Aurélien parlait de gares ouvertes. J'aimerais bien qu'à Saumur, pour sensibiliser les usagers et la population, ensemble les usagers et le syndicat de Saumur, nous organisions une journée gare ouverte. Cela demande de l'organisation, et des moyens humains bien sur. Au moins, aux trains du matin et du soir.

Quand nous, CGT, nous distribuons, on touche les gens, mais si on est plus nombreux, si ça se fait régulièrement, on devrait peut être mieux se comprendre entre les cheminots et les usagers.
Mr Taugourdeau, et le représentant du département étaient là. C'est déjà des réflexions, des propositions qu'ils vont faire remonter. Et peut être que à terme on arrivera à faire bouger. Mais si on fait chacun dans son coin, jamais on n'en sortira.

Vous le vivez vous-mêmes dans le comité de ligne. Ils ont présenté le cadencement, quelques bilans, et point barre. Ils vous ont laissé causer mais ils ne vous ont pas écouté.

Mme GEORGET (Secrétaire Collectif Usagers Tours/Angers):

Un point de vue personnel. Un Power Point c'est bien, ça se prépare bien. Quand c'est lu et relu ça se connaît par cœur. Néanmoins toutes les parties qui pouvaient prêter à questionnement, un peu de révolte des usagers, voilà, n'étaient pas clairement mis en valeur dans le PowerPoint. Ils parlent du cadencement, les horaires étaient illisibles. Et à chaque fois qu'il y avait une question par rapport à cela (car c'est ce pourquoi les gens étaient venus très clairement) soit c'était éludé soit ils avaient des problèmes avec leurs fiches horaires.

Les usagers étaient frustrés, parce qu'ils n'ont pas eu de réponses à leurs questionnements.

GUIX Olivier (responsable de la commission Economique du secteur régional Cheminots CGT) :

Effectivement vous n'êtes pas les seuls. Le collectif de la ligne 21 en Sarthe manifestait ce soir en gare du Mans pour investir le train qui doit être supprimé. Cela bouge un peu partout. Il y a des actions menées par des petits collectifs.

On se donne un peu comme objectif de rassembler tout cela parce qu'il y a effectivement besoin de démocratie. Pour sauver des trains il faut effectivement bouger et fort. Nous essayons de donner un cadre à tout cela pour que tout le monde puisse s'exprimer. Si cela fait boule de neige, on arrivera peut être à faire bouger les lignes.

Mr BADINIER (Elu CGT Comité d'établissement SNCF région Tours) :

Avec votre association il faut que l'on obtienne de la Région Centre la réunion d'un comité de ligne très rapidement. On peut s'associer avec vous pour appuyer (à l'aide d'une pétition). Vous voyez beaucoup de monde dans les trains.

Mr FUCHS (Syndicat CGT Cheminots Saumur) :

Je propose que l'on s'arrête là. Et comme nous sommes à Saumur nous avons prévu un petit moment de convivialité. Nous vous ferons parvenir le compte rendu et vous recontacterons pour essayer de faire d'autres actions ensemble. Merci à tous le monde d'être venu.

Glossaire :

CR :	Conseil Régional
AO :	Autorité Organisatrice
SP :	Service Public
PdL :	Pays de Loire
LGV :	Ligne Grande Vitesse
AG :	Angers
TR :	Tours
SPC :	Saint Pierre des Corps
DATAR :	Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
CO :	Courrier de l'ouest