

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR DE LA CGT RÉGIE TISSÉO

La Cgt redoute un service public à deux vitesses



ÉDITO

Le syndicat Cgt des transports urbains Toulousain, représentant les salariés de Tisséo, souhaite exprimer son avis.

En tant qu'employés de la Régie EPIC Tisséo et professionnels du transport, les salariés de Tisséo souhaitent apporter leur analyse pratique, technique et économique sur le développement des transports urbains dans la Métropole et son agglomération.

Etant également usagers des transports en commun, mais surtout femmes et hommes de terrain, nous souhaitons en tant qu'acteurs de la mission de service public qui nous est confiée, apporter une réflexion pour l'intérêt collectif des usagers de Toulouse et de toute l'aire urbaine.

Cgt des personnels des transports urbains toulousains
1, rue Maurice Caunes
31200 TOULOUSE
cgt.tisseo@laposte.net
www.cgt-tu-toulouse.fr

Si la troisième ligne de métro apporte une réponse aux besoins de transports des Toulousains, nous considérons que sa réalisation ne peut et ne doit pas se faire au détriment des milliers d'usagers et d'habitants de l'agglomération.

En effet, centraliser la quasi-totalité des moyens financiers et de transport pour Toulouse, serait lourd de conséquences pour tous les habitants de l'agglomération et du département.

Déjà, en 2016 et 2017 certains projets d'aménagement du réseau de surface sont arrêtés, des lignes régulières de bus sont supprimées, d'autres sous traitées et des baisses de l'offre de service sur des lignes de banlieue.

Mais surtout jusqu'en 2024 (Date théorique de mise en service de la 3^{ème} ligne) toutes les perspectives de développement et d'aménagement des transports pour les banlieues seront, faute de financement, irréalisables.

Nous redoutons, par conséquent, que se mette en place un service public à deux vitesses :

- Trois lignes de métro, le tramway, des lignes de ville et Linéo pour Toulouse intramuros
- « Le reste » pour les habitants de l'agglomération Toulousaine.

Ainsi, les habitants des banlieues privés de leurs moyens de transport, devront recourir à d'autres moyens et notamment l'automobile.

Ils viendront s'agglutiner sur un réseau routier et des pénétrantes déjà saturés et sur un périphérique déjà paralysé.



QUEL AVENIR POUR LA RÉGIE EPIC TISSÉO?

Nous sommes très préoccupés pour le devenir de la Régie quant à son mode de gestion et les conséquences pour les salariés.

Les restrictions budgétaires et les nouvelles orientations politiques en termes de transport, imposées par le SMTC à la Régie EPIC Tisséo, nous alertent sur la qualité de service que sont en droit d'attendre et d'exiger les usagers.

En effet, cette année et c'est une première, le SMTC supprime des lignes de bus régulières, en sous-traite d'autres à des opérateurs privés sous le fallacieux prétexte de leur non rentabilité.

Nous nous inquiétons, quand dans une mission du service public la notion de rentabilité prévaut sur le service à rendre à l'usager.

Comment croire que ces lignes seraient rentables pour des opérateurs privés et déficitaires pour la Régie EPIC Tisséo? (Voir extraits du courrier adressé à l'ensemble des maires de l'aire urbaine en page 3 et 4).

Comme cela ne suffisait pas, le SMTC a décidé de réduire l'offre de service sur certaines lignes et notamment sur des lignes de banlieue de la première couronne de l'agglomération.

Les conséquences sont multiples quant aux surcharges observées, des restes à quais importants et donc des usagers fort mécontents.

Force est de constater, qu'une fois de plus, privés de leurs moyens de transport, ces usagers se voient contraints d'utiliser leur propre véhicule en lieu et place des transports en communs conduisant à l'asphyxie un réseau routier déjà saturé.

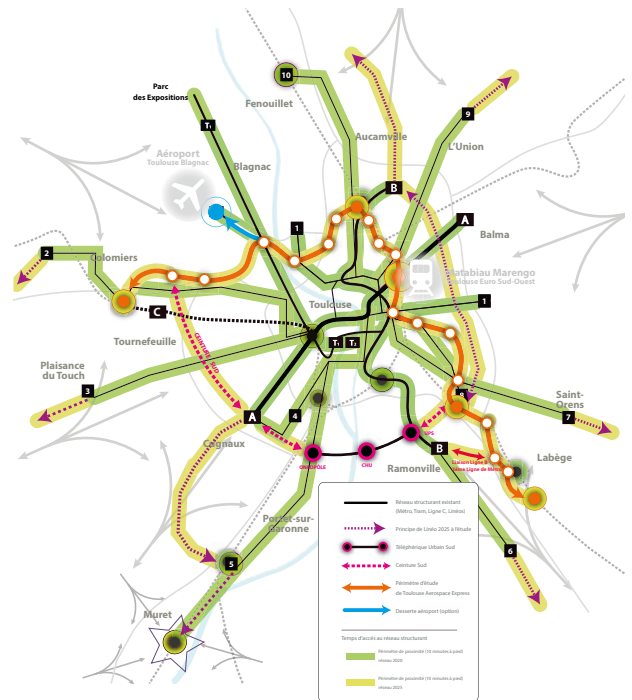
L'abandon des projets tel que, le Boulevard Urbain Nord jusqu'à Bruguières, le Bus à Haut Niveau Service plaisance Tournefeuille Toulouse, le site propre Portet Oncopôle, le prolongement de la ligne B jusqu'à Labège ou encore les Transports en Commun en Site Propres et voies de circulation dédiées, va aggraver les situations suscitées.

Nous pouvons constater que toutes ces décisions politiques sont imposées dans le but de réduire les coûts d'exploitations et de réaliser des économies pour participer au financement de la TAE.

D'ailleurs, il n'est pas à exclure qu'à terme, toute l'exploitation Bus, Tramway et Métro soit confiée à un opérateur privé, pour offrir aux Toulousains cette 3^{ème} ligne de métro...



Plan du réseau de transport aujourd'hui



Plan du réseau de transport à horizon 2025

À la lecture de ces deux schémas l'orientation prise par le SMTC jusqu'à l'horizon 2025 confirme nos inquiétudes d'un service public à deux vitesses, avec les modes lourds de transport (métro, tram, Linéo, aérotram) pour les Toulousains au détriment des dessertes des banlieues.

C'est d'une autre politique de transport, avec une offre de service adaptée aux besoins de la population, qu'il est urgent de mettre en œuvre pour solutionner la problématique des déplacements pour les habitants hors du centre-ville.

La sous-traitance des lignes de banlieues pour financer la TAE ?

Le syndicat CGT a adressé un courrier le 19 octobre 2016 à tous les maires des communes de l'aire urbaine ainsi qu'aux divers Présidents de la Région, du SICOVAL, du SIT-PRT, de la CAM et du SMTC.

Nous souhaitons interpeller tous les élus et apporter une analyse technique sur l'organisation et la politique des transports impulsées par le Maire de Toulouse, Président de Toulouse Métropole et par le SMTC, qui tendent à offrir aux Toulousains une nouvelle ligne de métro au détriment des lignes urbaines existantes desservant leur commune.

Depuis des années, la sous-traitance augmente régulièrement, elle est passée de 13 % à 15 % de l'exploitation Bus-métro-tramway. Aujourd'hui **21 % (un cinquième) de la production bus actuelle est sous-traitée**. Ce sont les lignes 17, 30, 49, 51, 55, 71, 82, 109, 111 et 150 (Nouvelle desserte de Colomiers) qui sont venues s'ajouter aux lignes 32, 35, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 117, TAD 105, 106, 118, 119, 201, 202, 204, 205, navette cimetière, 24 services scolaires et les 9 Tamtams du Muretain déjà sous-traitées.

Moins cher... mais pour quelle qualité de service public ?

Ces marchés attribués à des entreprises « low cost », adeptes du dumping social, économisent sur la masse salariale, baissent les coûts de maintenance et d'exploitation en agissant :

- sur l'entretien du matériel, sa propreté et son non remplacement en cas de panne
- sur les conditions de transport, les règles de sécurité et les conditions de parcages des véhicules
- sur le non remplacement d'un conducteur en cas d'absence
- sur la productivité des conducteurs en programmant des temps de parcours obsolètes qui impactent la ponctualité et la régularité des lignes au détriment de la sécurité pour les usagers...

Quel constat sur le terrain : un manque d'autobus, des surcharges conséquentes sur le réseau et pire des restes à quais, ce qui contraint les usagers, privés de leur moyen de transport, à utiliser leur voiture et à venir s'agglutiner sur un réseau routier d'accès à la ville et des périphériques déjà saturés, situation qui s'aggravera par l'accroissement annoncé de la population.

On privatise les bénéfices et on socialise les pertes !

Les réponses aux appels d'offres de ces entreprises privées peuvent paraître intéressantes de prime abord sur le plan financier, mais en regardant dans le détail et en l'analysant globalement, il n'en est rien car tous les frais annexes sont supportés par la Régie Epic Tisséo, donc par les contribuables.

- Le prix au kilomètre facturé par ces entreprises ne reflète pas la réalité car le service n'est pas le même et cache les coûts annexes qui ne leur sont pas facturés **car pris en charge en totalité par la Régie EPIC Tisséo**.
- De même, ces entreprises ne supportent pas les interventions des agents de sûreté et des vérificateurs, l'information voyageurs, l'entretien de la billetterie embarquée et autres systèmes électroniques, la mise à disposition des locaux d'exploitation des gares d'échange, de la centrale d'appel de réservation des TAD... etc. **car pris en charge en totalité par la Régie EPIC Tisséo**.

La question se pose également de savoir qui donne des directives en temps réel en cas de problèmes (pannes, déviations, incidents, accident, incivilité ou agression...) car ces opérateurs privés n'ont pas, contrairement à la Régie EPIC Tisséo, les infrastructures nécessaires et indispensables pour assurer un service public de qualité.

N'étant pas équipés du SAE, le Système d'aide à l'exploitation, les autobus des services affrétés sont livrés à eux-mêmes. Ainsi, la Régie EPIC Tisséo n'est pas informée en temps réel si l'autobus a effectivement réalisé son départ. Elle n'est informée des dysfonctionnements que lorsqu'elle est destinataire d'une réclamation d'un usager. Sinon « pas vu pas pris ».

Par conséquent, si le sous-traitant semble moins onéreux, cela est dû uniquement au fait que tous les coûts annexes, conformément aux exemples suscités, sont supportés par la Régie EPIC Tisséo.

Quelle politique imposée par le SMTC à la Régie Epic Tisséo?

Pour 2016, le SMTC a décidé de réduire l'offre de service sur les lignes 1/15/21/37/53/57/63/65/77/88 et la suppression des lignes 25 et 68. Ces décisions ont pour conséquences immédiates des bus bondés, des restes à quais quasi quotidiens, sans parler des passages systématiques avec un retard pouvant avoisiner jusqu'à 30 minutes.

Pouvons-nous alors parler de qualité de service pour les usagers? La CGT pense que non.

Pour 2017, ce sont des modifications d'itinéraires et des ajustements sur les lignes existantes, mais c'est surtout l'annonce de la suppression de la ligne 11 avec la prolongation du 53 jusqu'à Oncopôle, des modifications des lignes 50 et 52 qui ne desserviront plus les communes de Roques, Roquettes et Pinsaguel confiées à la sous traitance...

Pour rappel voici le PDU en vigueur voté en 2012. Ce même PDU dont M. Moudenc disait à l'époque « D'un coût de 1,9 milliard pour les transports en commun il représente un investissement important qui ne saurait être méprisé en ces temps difficiles pour les finances publiques »

(Source : <http://moudenc.unblog.fr/2012/03/12/un-plan-de-deplacements-urbains-pdu-de-faible-efficacite/>)



Une autre politique de transport s'impose dans la grande agglomération toulousaine.

Comme il est inscrit dans le dossier du maître d'ouvrage, l'aire urbaine accueille environ 15 000 habitants/an de plus entre 2004 et 2013 et même si Toulouse participe à l'évolution démographique, l'augmentation de la population se fait en banlieue à hauteur de 70 %...où les transports alternatifs à la voiture sont les moins performants.

De même, dans l'étude et la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro, il n'est pas pris en compte les lieux de résidence et les trajets domicile/travail effectués par les salariés des entreprises toulousaines qui, à hauteur de 60 %, résident à l'extérieur de Toulouse centre.

Il apparaît évident que c'est une autre politique de transport pour Toulouse et son agglomération qui doit être mise en place rapidement pour éviter à terme un service public à deux vitesses avec :

- un bon niveau de service pour Toulouse avec ses 3 lignes de métro, le tram, des lignes de ville et les Linéo
- une offre aux rabais pour l'agglomération toulousaine avec à très court terme l'asphyxie des périphériques et de leurs accès déjà saturés.

Le projet de la nouvelle municipalité dont M. Moudenc est à la tête pour un coût de 3,8 milliards, alors que la métropole a mis en place une politique financière des plus drastique avec une augmentation sans précédents des impôts pour l'ensemble des habitants de l'agglomération.

