

## **Débat organisé le Samedi 10 Septembre par la CNR à la fête de l'Humanité au stand de la Convergence des services publics.**

**Samedi 14h30 précises**, Didier Le Reste Président de la Convergence Nationale Rail rappelle le thème du débat : « *La place du Rail dans la transition écologique, outil structurant des territoires* ».

Il a rappelé le contexte dans laquelle la SNCF évolue ces dernières années depuis la Loi Lom de Février 2019 qui a consacré l'éclatement de l'entreprise SNCF en 5 sociétés anonymes. Ce qui se traduit par des conséquences désastreuses pour les usagers en termes de dégradation des conditions de transports et les difficultés que les cheminots rencontrent pour assurer leur métier avec des sous effectifs chroniques à mettre en lien avec les difficultés à effectuer les recrutements. Il a rappelé la responsabilité politique des gouvernements successifs qui ont refusé de faire les investissements nécessaires dans le réseau. Ce qui aujourd'hui génère de nombreux travaux pour rattraper les retards pris. Pour autant, les investissements ne sont pas la hauteur des enjeux si l'on veut développer les trains fret et voyageurs que réclame une véritable transition écologique.

Dns son intervention, **Sonia PELISSIER** : Secrétaire Générale de la CGT des cheminots de Lorraine et animatrice du Comité Régional de Vigilance Ferroviaire dans le Grand Est a donné par le détail les difficultés pour réaliser la production pendant l'été caniculaire. Le manque de personnel et les sous effectifs permanents sont à l'origine de nombreux retards et suppressions de train. Une situation qui a poussé à bout les Hommes et les machines, à la limite du possible. Contrairement à ce qui est affiché par la direction SNCF, elle a démontré que dans les faits ; c'était une politique de réduction des coûts qui impactait l'ensemble des services avec des suppressions de trains, accompagnées de nouvelles contraintes pour les usagers et les cheminots qui sont fréquemment des sources de tension, avec des répercussions notoires sur la santé des cheminots en lien avec les agressions sous différentes formes.

**Philippe Denolle**, quant à lui a rappelé les conditions de la création du collectif axes sud Normandie en relation avec la CNR quand, Mr Morin de Région, avait pris la décision de supprimer de nombreux trains sur l'axe Caen-Tours et Caen-Rennes et les remplacer par des bus. Des actions convergentes sur ces deux axes avec les usagers, les élus, les unions locales de la CGT ainsi que deux manifs devant le conseil régional avaient permis de sauver l'essentiel.

Depuis sa création, le collectif a construit des propositions d'horaires et de correspondance intra régional vers Paris et les lignes TGV pour améliorer la vie de tous les usagers. Nombre d'entre elles ont abouti et engagent à poursuivre pour la création de nouveaux trains en lien avec les besoins des usagers et la réponse au défi climatique.

Il a rappelé la lutte pour défendre la présence humaine dans les guichets avec un bilan d'actions gagnantes. Il a rappelé que la CNR avait déposé un recours au tribunal administratif contre la SNCF en lien avec le rapport de la défenseure des Droits pour faire vivre le droit constitutionnel qui garantit à tous les usagers le droit d'accès au service public quel que soient leur condition sociale et leur impossibilité d'avoir accès au numérique.

Suite à une question Concernant l'ouverture à la concurrence et la présence de la coopérative Rail Coop, Philippe a précisé que les agissements et le fonctionnement de cette coopérative, tout comme sa raison d'être, démontrait dans les faits que c'était une entreprise privée comme les autres. Pour preuve, sa démarche vise également à récupérer les sillons de trains TER circulant sur plusieurs régions. D'où l'insistance des libéraux et du gouvernement à la faire exister.

**Le Président de la commission transport et vice-président de la Région Occitanie, Jean Luc Gibelin** a rappelé l'engagement de sa région à développer le train. Il a rappelé que le combat mené plusieurs décennies a permis grâce à l'engagement de la Région de rouvrir la ligne de la Rive droite du Rhône qui dès son ouverture connaît un véritable succès.

Mais il a tenu à souligner les difficultés qu'il rencontrait avec les dirigeants de Réseau qui refusent de répondre aux sollicitations de la Région notamment concernant la réouverture d'autres axes ou de procéder à la modernisation de plusieurs lignes tout en sachant que la région Occitanie est prête à faire des efforts importants pour les financer. Ce qui en clair est l'affichage d'une stratégie de Réseau de ne se consacrer qu'aux axes les plus rentables en s'inscrivant dans une stratégie de privatisation rampante pour répondre aux intérêts de la concurrence.

Pour finir, il a annoncé que la région **allait maintenir le dispositif un train un euro** sur toute l'année afin de donner sens à la transition écologique avec le train comme le moyen le plus rationnel pour y parvenir.

Une autre source d'intérêt est venue avec l'intervention **de Quentin MARSAL du Collectif « OUI au TRAIN de NUIT »** qui a rappelé les nombreuses actions conduites qui ont abouti à la remise en place de 2 trains de nuit sur le réseau plus de nouvelles circulations vers des destinations à l'Est de l'Europe. Il a fait état de la situation du matériel corail remis en service avec quelques améliorations qui est loin de correspondre au standard européen.

Toujours est-il, que son collectif a élaboré un projet **avec la remise en service de 27 trains de nuit sur l'ensemble du territoire** qui présente de nombreux avantages pour effectuer tous types de déplacements. Ce qui permettra d'éviter de prendre l'avion et faire des gains positifs en termes de pollution et de réduction de gaz à effet de serre, tout en redonnant une autre dimension à l'espace « temps » dans l'organisation de la société.

Il a abordé aussi l'autre question qui vient en complément **sur la nécessité de relancer la dynamique des trains auto-couchettes** qui aujourd'hui sont également une réponse aux besoins de transport en combinant à la fois, le transport en train sur de longues distances, et la possibilité d'utiliser son véhicule une fois sur place, notamment sur les lieux de villégiature.

Le timing des débats et l'ambiance plus que sonore n'ont pas permis d'aller plus loin et d'aborder la question du Fret ferroviaire et de son développement.

**Didier Le Reste a conclu en rappelant la nécessité de revenir à un service public unifié seul garant de la mise en place d'une stratégie globale pour un développement du ferroviaire** sur l'ensemble des territoires avec des investissements à la hauteur des enjeux en doublant voire en triplant les financements de l'Etat comme le réclame le Président de la SNCF mais aussi par une politique tarifaire et sociale qui favorise les déplacements en train. Le rail reste l'outil de transport le plus adapté pour répondre au défi des déplacements et au respect des

normes environnementales. Il faut créer les convergences indispensables pour mener de nombreuses les actions et les luttes pour aller vers la renationalisation de la SNCF, condition indispensable pour une politique globale pour satisfaire les besoins de transport et répondre aux défis environnementaux. Projet que porte la CNR et qu'elle entend faire connaitre dans les prochaines semaines.