



Figeac, le 13 Janvier 2024

Mesdames, Messieurs les représentants des associations d'usagers

Monsieur le VP de la Region Occitanie en charge des mobilités pour tous et des infrastructures de transports

Mesdames, Messieurs les élus,

Mesdames, Messieurs,

Ce rassemblement est la preuve que nous sommes tous particulièrement attachés aux trains qui irriguent nos départements et particulièrement les trains de nuit. Leurs dysfonctionnements pénalisent fortement nos territoires, leurs habitants et les cheminots qui y travaillent. Aussi, au nom de nos 4 syndicats CGT Cheminots (Aurillac, Brive, Capdenac et Rodez), je remercie chaleureusement les associations d'usagers qui ont lancé cette initiative.

Les cheminots avec la CGT partagent la colère des usagers face aux trop nombreuses suppressions, à la dégradation des horaires (notamment les heures d'arrivées et départs de Paris) et à la réduction de la qualité de l'offre de nos trains de nuit (compositions, annonces sono en pleine nuit lié au train de jour qui emporte nos places couchées,...)

Malgré un certain écoëurement, les cheminots avec leur représentant CGT ne lâchent rien. Depuis de nombreuses années, la CGT interpelle très régulièrement la direction Intercité pour l'alerter et proposer des solutions pour un confort optimal des voyageurs, la sécurité et le respect d'horaires adaptés de ces trains indispensables à l'aménagement de nos territoires. Territoires, il n'est pas besoin de le rappeler ici, excentrés des grands axes de communication. A ce titre et à notre sens, le Rodez et Aurillac-Paris (auxquels on peut aussi ajouter le Latour de Carol-Paris) devraient bénéficier de la plus grande attention de la part de SNCF Réseau, de SNCF Voyageurs et de sa direction Intercité, tout comme ils savent le

faire pour les trains drainant des flux plus importants issus des bassins niçois, toulousain ou languedocien.

Pour la CGT, nos trains de nuit Rodez et Aurillac- Paris font symptôme des choix actés lors des grandes réformes ferroviaires de 2014 et 2018 impulsées par les gouvernements Hollande et Macron 1 et 2. L'éclatement de la SNCF en diverses entreprises et le cloisonnement entre activités n'ont fait que scléroser le système ferroviaire. En mettant fin à l'embauche au statut des nouveaux cheminots depuis 2020, les difficultés de recrutements se sont accentuées. Ainsi, de trop nombreuses suppressions incombent, par exemple, à l'impossibilité d'ouvrir les gares par manque d'aiguilleurs. Ce n'est plus tolérable.

Ces politiques mortifères pour le système ferroviaire se poursuivent malheureusement aujourd'hui avec la discontinuité imposée à Fret SNCF, mettant en péril le transport de marchandises par fer dans notre pays. Les répercussions seront inévitables sur le réseau et pour la circulation de tous les trains, notamment sur POLT : moins de Fret c'est plus de givre à la caténaire, des problèmes d'adhérence accru lors des chutes des feuilles, moins de péages pour l'entretien, etc....

Aujourd'hui, chaque entreprise ferroviaire ou activité n'agit plus que pour son seul intérêt économique individuel et non plus pour la collectivité. Ainsi SNCF Réseau (dans la continuité de RFF) organise ses chantiers, sur l'axe POLT par exemple, en fermant les 2 voies sans se soucier du maintien de nos trains d'aménagement du territoire. Pourtant la CGT et les cheminots l'ont déjà dit et le répètent encore une fois : **on sait faire des travaux de régénération sur une voie tout en maintenant des circulations sur la seconde**. Dans les rares cas où cela serait impossible, le gestionnaire de Réseau doit faciliter le recours à des itinéraires BIS. Ainsi, l'étude réalisée par la CGT, il y a quelques années, afin de faire circuler nos trains de nuits via Périgueux et Coutras reste toujours une proposition d'actualité.

Comme expliqué précédemment, cheminots et matériels sont désormais cloisonnés dans plusieurs entités, chacune dédiée à une activité, et souvent éloignés des lieux de circulation des trains. Ainsi les locomotives sont entretenues à Bordeaux alors qu'elles sont utilisées entre Brive - Aurillac et Rodez. De la même manière, la CGT revendique l'habilitation des conducteurs de Rodez et Aurillac à la conduite du train de nuit afin de palier une défaillance du conducteur de Brive ou pour dégager le réseau en cas de secours d'un train en panne) ou encore comme dernièrement, pouvoir intervenir plus rapidement

lorsque le train de nuit Albi-Rodez-Paris et éviter qu'il ne reste 15 jours en panne à Albi. Aujourd'hui, pour pouvoir utiliser la locomotive du train de nuit qui stationne toute la journée à Rodez ou Aurillac, il faut dépêcher un conducteur de Brive. Vous pouvez mesurer la capacité de réactivité !

Pour améliorer la qualité de nos trains de nuit, nos syndicats CGT Cheminots d'Aurillac, Brive, Capdenac et Rodez demandent :

- le retour des voitures services sur nos 2 trains de nuits afin d'offrir à bord un emplacement vélo, un local d'accueil, un espace cafétéria et 36 couchettes supplémentaires ;
- la desserte commerciale de Brive ;
- La mise en circulation quotidienne de la branche Aurillac
- la circulation de ce train bi-tranche sur un sillon propre, et non plus rattaché à un train de jour, pour ainsi améliorer les horaires au départ/arrivé de la capitale et la qualité en réduisant le nombre d'arrêt entre Brive et Paris et en supprimant les trop nombreuses annonces sono en milieu de nuit liées au train de jour.
- Le renouvellement du matériel (moteur et remorqué).
- Le recours aux sites de maintenance limousin de proximité pour l'entretien du matériel moteur ;
- La formation de conducteurs et contrôleurs de proximité (Aurillac et Rodez)
- La mise en place d'une installation de pré-conditionnement en gare d'Aurillac au lieu de faire tourner les machines en gares.
- Un accès aux douches d'Austerlitz offert à toutes les usagers des places couchées (et pas seulement à la 1ere classe)
- Une politique tarifaire unifiée de nos 2 trains de nuit pour éviter qu'une correspondance avec un TER ici à Figeac, pour ensuite rejoindre Aurillac, ne soit meilleur marché que le train direct.
- Le recrutement en nombre suffisant des personnels nécessaires à toute la chaîne de production, du conducteur à l'agent de maintenance des voitures couchettes en passant par les contrôleurs, les agents d'escales et de SUGE, les agents de manœuvres, les aiguilleurs dans toutes les gares devant être ouverte au service, les agents de maintenance du réseau (voie, caténaire, services électrique et mécanique), agents commerciaux, encadrants et dirigeant ;

- Le retour à une entreprise unique et intégrée et un statut de haut niveau commun à tous les cheminots de la branche, seuls gages d'efficacité, d'efficience et de maîtrise des coûts.

Ensemble, citoyens, usagers, cheminots, élus nous pouvons gagner un vrai service public ferroviaire, une desserte de nos territoire enclavés de qualité.

Merci de votre attention.