

Intervention d'André Barbillat du CODÉRAIL le samedi 25 mai 2019 à la gare de Saint-Amand-Montrond-Orval

«Merci d'être venu nombreux pour la défense et la modernisation de notre ligne ferroviaire Paris Bourges Montluçon.

Merci aussi à l'Union Locale CGT et au syndicat CGT des Cheminots de Bourges qui ont mobilisé militants et moyens pour que cette réunion soit possible.

En effet, le CODÉRAIL affiche 30 ans de combat dans le montluçonnais mais ne s'est implanté que depuis 18 mois dans la vallée du Cher ; nous progressons en adhérents mais nous avons encore besoin de la solidarité pour des combats communs.

Je pourrais commencer cette intervention par le développement de notre tract d'appel à cette réunion, mais j'ai beaucoup mieux :

Devant le tollé provoqué par la suppression du train qui transporte 6 jours sur 7, toute l'année, les fruits et légumes de Perpignan au marché d'intérêt national de Rungis, et pour assurer le transport par l'équivalent de 25 000 poids lourds supplémentaires par an sur les autoroutes, le gouvernement et la Direction de la SNCF ont suspendu cette décision.

Ce n'est certainement pas pour le souci de respecter l'écologie et le climat car cette suppression était prévue de longue date, ce qui explique la non maintenance des 82 wagons réfrigérés âgés de 40 ans qu'il faudrait réhabiliter ou remplacer. Suppression prévue peut être même du temps où la ministre des Transports était directrice de la stratégie de la SNCF entre 2002 et 2007 car il y a déjà eu un autre train de supprimé.

Maintenir la suppression de ce train à la veille des élections européennes et alors que se tenait jeudi dernier à l'Elysée le 1^{er} Conseil de défense Écologique relevait de l'incohérence.

La pression des professionnels de Perpignan et du Marché de Rungis, la mobilisation de la fédération CGT des Cheminots, des Unions locales de Perpignan et Rungis et des partis politiques concrètement défenseurs de l'écologie et du climat ont produit ces prémisses de victoire. Mais rien n'est encore gagné. Il faut se battre pour transférer les marchandises de la route vers le fret ferroviaire qui à été divisé en 12 ans par 2,5.

Ça a commencé par l'abandon des wagons isolés ; ainsi à Lunery le ferrailleur près de la gare évacue par poids lourds le produit de son travail. Aujourd'hui par exemple, 1 100 poids lourds traversent chaque jour Saint Florent par la nationale 151.

L'usine de l'Omblée qui rénove et produit des wagons de marchandise, a le droit d'espérer des charges de travail pour moderniser cette ligne de transport de fruits et légumes.

Venons en à notre ligne Paris-Bourges-Montluçon.

Nous avons des trains tout neufs qui marchent au diesel ou à l'électricité. Il y a toujours des retards mais la SNCF est en progrès :

- en mars sur Paris Bourges Montluçon 12 % de retards contre 26 % en février ;
- sur Bourges Saint-Amand (au delà ce n'est plus la région Centre) 9 % de retard en Mars contre 10 % en février. Mais ce n'est pas encore la ponctualité d'il y a 30 ans.

Mais cela ne prend pas en compte les trains supprimés. On n'en a connaissance que lorsqu'on en est victime :

- Du mercredi 13 mars au dimanche 17 mars aucun train de Montluçon à Paris. Le mardi 12 au soir, le cheminot au guichet n'en était même pas informé.
- au week end de Pâques pendant le Printemps de Bourges : pas de train

- et du 21 octobre au 13 décembre, interruption totale de circulation sur Bourges Montluçon pour travaux. Deux mois sans train !!!

A propos des travaux qui sont annoncés, rappelons que lorsque les cheminots entretenaient les voies eux-même, les suppressions de trains étaient exceptionnelles au prix d'une interruption des travaux au passage des trains et de travail de nuit rémunéré en tant que tel. Aujourd'hui il ne passe que 14 trains par jour : ça devrait laisser le temps de faire les travaux en respectant les usagers.

Le recours à la sous-traitance imposé par la recherche du moindre coût et d'activités de profit n'est pas une bonne solution.

Quel est la nature des travaux ? Les suppressions de trains sont prévues 3 ans à l'avance mais il arrive que les travaux prévus ne sont pas réalisés...

Nous aurons des cars. Est-ce une préfiguration de ce qui se passera si les investissements nécessaires ne sont pas obtenus ?

Car on subit actuellement des transports plus long avec les trajet par car : le premier et seul train du matin à Paris pour Montluçon part à 7h38, débarque ses passagers à Vierzon pour un car qui les emmènera au terminus à 12h05 pour l'heure du repas sans passer par Bourges. Les usagers de Saint Florent à Montluçon trouveront ainsi le trajet plus court !!!

Est-ce que cette proposition peut répondre aux besoins des déplacements professionnels ? Certainement pas et le délabrement du réseau ferroviaire contribue à l'isolement de nos villes de province et à leur perte d'attractivité touristique et économique. Il pleut toujours où c'est mouillé et les investissement iront ailleurs renforcer les métropoles déjà encombrées !

Venons-en à la nécessité de préserver nos guichets de gare.

Le COMITÉ DE VIGILANCE FERROVIAIRE DU DÉPARTEMENT dont fait partie le CODÉRAIL a écrit à tous les élus municipaux du Cher pour qu'ils obtiennent le droit, dans la Convention entre la Région et la SNCF qui doit être renégociée en 2021, de refuser la fermeture de guichets. C'est déjà inscrit dans les Conventions de plusieurs Régions. Et c'est indispensable pour plusieurs raisons :

- 30 % de la population ne dispose pas d'internet alors que c'est le moyen privilégié par la SNCF et la Région pour vendre les billets.
- Quoi qu'en dise la Région, l'achat de billets par internet est plus complexe et plus long qu'au guichet de la gare. Exemple : vous cherchez votre horaire et votre billet sur le site de la Région pour aller à Paris ou à Montluçon ; pas de chance le billet n'est pas disponible. Il faut aller sur le site de la SNCF.

Pour beaucoup d'usagers c'est plus rapide et plus simple d'aller au guichet de la gare.

La nouvelle gamme Tarifaire REMI du Centre val de Loire offre plusieurs possibilités d'abonnement tarifaire mais il ne faut pas changer de région car, à côté, c'est différent. Les cheminots nous expliqueront certainement les principes de base retenus par la SNCF et la Région mais tout semble aller dans le sens de tarifs concurrentiels entre le Service Public et la privatisation espérée par la SNCF et le Gouvernement.

Mauvaise surprise pour les Cartes Senior+ : les billets augmentent de 15,8 % par la suppression de la réduction à 50 % sans réduction du prix de la carte.

Nous avons écrit par deux fois à la Région pour qu'elle rétablisse les Comités de Lignes qui permettaient à tous les acteurs des lignes, direction ferroviaire, Région, syndicats, usagers... etc. ... de s'exprimer sur les besoins et les services réalisés.

La Région ne nous à pas répondu. Elle préfère s'exprimer devant des interlocuteurs choisis avec compte rendu dans la presse ventant les mérites du co-voiturage, des garages associatifs, des cars et des voitures individuelles

Nous assistons à un véritable sabotage du Service Public Ferroviaire pour mettre en œuvre la finalité de la politique libérale votée par 20 voix de majorité au parlement européen : la privatisation des Services Publics avec la suppression de ceux qui ne sont pas jugés rentables d'un point de vue capitaliste : depuis 30 ans nos gouvernements successifs ont réalisé le désert sanitaire conséquence d'une politique de réduction des offres de soins, ils ont réalisés le désert industriel en laissant le capital financier prendre la place du capital industriel dans les entreprises.

Ils veulent réaliser le désert ferroviaire et renforcer le transport routier grand pollueur de la planète avec la navigation maritime.

Mais les cheminots ne sont plus seuls dans ce combat qui ne concerne pas que la défense de leurs conditions et de leur outil de travail. Les usagers s'organisent sur tout le réseau ferroviaire et pas qu'en France. C'est vital pour l'organisation de nos vies et pour l'attractivité de nos provinces.

La réunion d'aujourd'hui n'est qu'une étape et le débat qui s'ouvre sera riche d'enseignements, d'expériences et de propositions.

Stoppons le sabotage du ferroviaire. Si on se bat on peut gagner. Si on ne se bat pas on est sûr de perdre.»