



**Rencontre  
au ministère des Transports  
le 13 Novembre 2013**

Composition de la Délégation :

**Patrick DELFOSSE**, Président de la CNR

**Pierre MÉNARD**, Secrétaire de la CNR

**Christian RETAILLEAU**, Collectif du Pays de Retz et Cheminots de Nantes

**Patrick BACOT**, ALF Carcassonne-Quillan

**Georges DUSSERT**, Convergence 65 région de Tarbes

**Jacky BELIN**, Collectif Cheminots de Moulins

**Patricia ROCHES**, Comité pluraliste défense Béziers Neussargues, Maire adjointe de Saint-Flour

**Daniel VEZIE**, Conseiller municipal de Saint-Étienne-du-Rouvray

La Délégation a été reçue au Ministère des Transports de 12 heures à 14 heures 15 par Messieurs **AMBROSINI** et **MATABON**, Conseillers du Ministre

**Patrick DELFOSSE**, Président de la CNR a tenu le discours préliminaire suivant :

« Bonjour et d'abord merci d'avoir répondu favorablement à notre demande de rencontre. Il y a un peu moins d'un an nous étions venus vous présenter notre Convergence Nationale Rail et vous dire combien le changement en matière de service public ferroviaire était attendu par les Français et particulièrement par nos collectifs d'usagers.

Déjà, il y a un an, nous étions critique par rapport aux premières mesures qui avaient été, ou non, prises par le Ministre des Transports : Mr Cuvillier.

Nous nous rappelons aussi votre réponse qui avait été à l'époque : « ne soyez pas trop impatient, on ne peut pas tout tout de suite, la droite nous a laissé un tel héritage ». Concernant le 4ème paquet ferroviaire européen, vous aviez tenté de nous rassurer en essayant de nous faire partager votre stratégie de ne pas affronter de face les pays qui eux avaient déjà entamé l'ouverture à la concurrence dans le voyageur. Pour le transport de marchandise, pour lequel nous nous étions montré très inquiet vous aviez fait porter une part importante de responsabilité à la crise économique mais des mesures allaient être prises rapidement pour un rééquilibrage, mais vous laissiez au Ministre l'avantage de nous annoncer toutes ces dispositions dans ce qui allé être la réforme du ferroviaire.

Depuis un an donc, nous avons été très attentifs aux mesures prises par le gouvernement, et notre rencontre ce jour nous permettra de faire le point sur ce qui a été entrepris.

D'abord, votre Ministère n'a absolument pas remis en cause la gestion calamiteuse de la SCNF ces dernières années puisqu'elle a reconduit M. Pepy à sa tête.

Un Président Pepy qui continue de gérer l'entreprise en grand seigneur à l'exemple de cette décision de la SNCF de confier à un site tchèque la réalisation d'essieux pour son matériel roulant, alors que Valdunes est une société leader sur ces productions dans notre pays. C'est un non-sens économique et social et, si cette décision se confirmait, ce serait un nouveau coup très dur qui serait porté à un fleuron industriel du ferroviaire dans le Valenciennois et des emplois qui risquent une fois de plus d'être supprimés. Pour la CNR, les commandes publiques de la SNCF doivent être réalisées en France. C'est l'avenir de nos entreprises, de nos emplois qui est en jeu.

De plus, cette décision aura un coût écologique lourd car ces essieux reviendraient en France par la route ! Hé, oui, on délocalise des productions industrielles pour ensuite, les réimporter par la route ! Tout cela n'a aucune cohérence industrielle ou écologique. Mais y a-t-il volonté de la part de la SNCF de faire du transport de marchandise lorsque l'on sait que le projet de Mr Pepy dénommé « Excellence 2020 » ne prévoit pas 1 tonne de plus transportée par Fret !

Concernant le projet de loi qui devait réunifier la SNCF, en réalité on s'aperçoit que l'on divise encore plus, maintenant le cloisonnement entre infrastructures et circulations, ne remettant absolument pas en cause la gestion désastreuse par activités de la SNCF.

Il ne remet pas davantage en cause les directives européennes d'ultra-libéralisation puisqu'il se veut préparatoire de l'ouverture à la concurrence de 2019 ... il préconise aussi un nivellement des conditions de travail de tous les cheminots publics ou privés, et jusque maintenant aucun nivellement n'a jamais été fait par le haut, ce qui n'est pas fait pour nous rassurer, des conditions de sécurité des voyageurs. D'ailleurs la fronde et les grèves dépassent maintenant la SNCF puisque les salariés d'Euro Cargo Rail se sont mis en grève 7 jours de suite pour dénoncer leur amplitude de travail qui peut aller jusqu'à 11h. Pour les usagers, le statut des cheminots reste le gage d'une sécurité ferroviaire garantie au maximum, et d'un traitement égalitaire pour chacun qui veut accéder au service par nature « public ». L'accident de Brétigny, mais aussi ce qui s'est passé à l'étranger : Suisse, Canada, Espagne, est venu nous rappeler que la Sécurité ne doit pas être mesurée en terme de coût. L'attitude de la SNCF n'est d'ailleurs pas sans nous inquiéter sur la transparence de ce dossier car nous venons d'apprendre que l'équipe dirigeante de l'équipement de Brétigny venait de se voir mutée au grand complet pour incompatibilité avec leur mise en examen !

Par ailleurs, alors que certains contrats de plan État-Région-SNCF sont ou vont être renégociés, on entend plusieurs régions revendiquer la propriété des matériels voire même des infrastructures... pour mieux se préparer, elles aussi à la mise en concurrence de 2019 ! Les négociations nous inquiètent d'autant qu'elles se font sur une augmentation des besoins, mais une volonté d'abaisser les coûts, coût qui se transforme en proposition de la SNCF en supprimant contrôleurs à bord des trains, suppressions de guichet pour favoriser les automates, suppression de lignes au bénéfice de bus, etc. ... à l'exemple de l'arrêt programmé pour le prochain changement de service du mois de décembre 2013 de la desserte Voyageurs entre Châlons-en-Champagne et Verdun.

Cet axe permet à des milliers d'usagers de se rendre dans les grandes métropoles de Reims et Metz, pour étudier, travailler, et se soigner. Elle est tout aussi stratégique en matière de Fret (Céréales, Armée, Bois, Matières dangereuses, détournements ferroviaires), qu'en sera-t-il quand les TER ne circuleront plus sur cette ligne ? En pénalisant des territoires ruraux déjà fragiles économiquement, vous n'allez faire qu'accentuer une fracture sociale grandissante dans notre pays

La CNR qui reçoit les attentes de l'ensemble de ses collectifs disséminés sur l'ensemble du territoire constate que ces doléances sont pour la plus part toutes semblables en ce qu'elles soulignent que le droit élémentaire d'accès des citoyens à un transport ferroviaire de qualité, respectueux de l'environnement, des ressources et des besoins de chacun, malheureusement le constat semble partout le même : ces droits ne sont plus respectés.

Mais sur ce sujet nos collectifs présents profiteront j'en suis sûr pour vous interpeller sur leurs

inquiétudes, mais aussi leurs exigences.

Je finirais cette brève introduction par le renoncement de l'État concernant l'écotaxe.

« Il nous faudra changer des modes de prélèvement... taxer moins le travail, et plus les pollutions » tel était la déclaration de François Hollande, pourtant aujourd'hui celle-ci semble belle et bien mis aux oubliettes.

Cela va avoir de lourdes conséquences sur les projets de financement des infrastructures ferroviaires, fluviales et routières; avec le risque d'aller vers de nouvelles privatisations de concessions routières, la remise en cause du financement des Trains d'Équilibre du Territoire (TET). C'est aussi un nouveau coup porté aux espoirs de certains qui se mobilisent dans toute la France en espérant voir, comme l'exigeait le Grenelle de l'environnement, un rééquilibrage des modes de transports tant pour le transport de marchandises que pour le voyageur.

En faisant payer l'usage des routes par leurs utilisateurs réels, l'écotaxe s'inscrivait dans une logique, que nous partageons, de changement des comportements et une optimisation des transports : moins de marchandises circulant en tous sens sur nos routes et des circuits plus courts. En s'appliquant aussi aux camions circulant à vide, elle devait inciter les transporteurs à rationaliser les tournées. Mais voilà les lobbies routiers ont encore frappé et le gouvernement recule sans cesse à son application.

Pourtant cette taxe votée à l'unanimité en 2009 existe dans cinq pays européens. Mise en place dès 2005 en Allemagne, elle a permis de mobiliser 4,3 milliards d'euros en 2012, et la part du fret ferroviaire y a fortement augmenté.

Le gouvernement accorde un nouveau cadeau au patronat du transport routier qui pourtant venait d'obtenir l'exonération de sa contribution à la taxe climat énergie par le Premier Ministre.

Pour la CNR cette politique n'est pas la bonne, et alors que le Gouvernement cède à la FNSEA des paysans, à la FNTR des routiers, il refuse de baisser à 5.5% la TVA relative aux transports collectifs qui sont un besoin de première nécessité pour nos concitoyens ... pire, il veut l'augmenter à 10%, cela devient intolérable.

Sachez que la CNR continue de se renforcer, des collectifs se créent et nous comptabilisons de nombreuses adhésions, c'est pour cela que nous revendiquons, comme d'autres collectifs de représentants d'usagers de pouvoir faire partie des organisations représentatives reconnues et consultées par le gouvernement en ce qui concerne les transports collectifs et principalement le ferroviaire.

Nous vous sollicitons d'ores et déjà dans l'organisation rapide d'une table ronde regroupant les associations représentatives d'usagers du ferroviaire sur les sujets tel que : Quelle conception et quelle consistance doit avoir le service public ferroviaire, quelle conception de l'humanisation et de la présence en gare, quelle taux de TVA à appliquer dans les transports publics ?

Je vous remercie et cède la parole à chacun de nos collectifs présents pour exposer succinctement leurs inquiétudes et leurs revendications. »

Les membres de la délégation se sont ensuite exprimés :

**Patricia ROCHES** a évoqué la défense de la ligne Béziers-Neussargues-Clermont et la marche organisée qui se terminait ce jour à Paris, après avoir rassemblé 800 personnes. Elle a insisté sur le caractère d'épine dorsale de cette voie nécessaire pour le développement de l'emploi industriel

(Arcelor-Mital à St Chely-d'Apcher ou le transport fret des eaux minérales et des minerais). Elle a insisté sur la nécessité de moderniser la ligne (interruption en 2002). Une revendication essentielle : qu'il n'y ait pas de désélectrification de la ligne entre Béziers et Neussargues. En ce qui concerne les trains « Aubrac » et « Cévenol », ces TET sont une nécessité territoriale ; il faut les pérenniser sur le long terme et non les remplacer par des bus. Leur modernisation est nécessaire. Elle rappelle que les propositions du Comité ont été validées par plusieurs cabinets d'études.

**Georges DUSSERT** rappelle qu'une délégation de « Convergence 65 » a été reçue par le Préfet à qui elle a remis une pétition réclamant notamment : la réouverture des boutiques SNCF qui ont été fermées dans le département, le retour du train de nuit « La Palombe », le maintien des trains TET Bayonne-Toulouse, La maintenance de la ligne Mont-de-Marsan-Tarbes, l'humanisation des gares par l'ouverture des guichets du premier jusqu'au dernier train, la réouverture de 8 h à minuit de la gare de Capvern.

**Daniel VEZIE** a rappelé le vote négatif du conseil municipal de Saint-Étienne-du-Rouvray du PDU de l'Agglomération rouennaise qui se contente d'envisager une nouvelle infrastructure routière offerte aux camions au lieu de réactiver le Triage de Sotteville-lès-Rouen, alors que des ports très importants de Rouen et du Havre sont à desservir et que se pose le problème des produits dangereux par la route. Il dénonce l'origine des camions (Europe orientale), synonyme de dumping social. Il évoque également la menace, temporairement mais non définitivement écartée, de fermeture de plusieurs boutiques SNCF sur l'agglomération rouennaise, et dénonce la décision unilatérale de la SNCF de supprimer 5 « Intercités » sur la liaison Rouen-Dieppe. Il indique la nécessité d'obtenir les signes d'un réel changement dans la politique ferroviaire gouvernementale.

**Christian RETAILLEAU** pose le problème de la ligne Nantes-Bordeaux qui ne bénéficie d'aucun plan de modernisation, alors qu'elle devrait être une alternative utile au TGV qui ne fait que des dessertes partielles. Il dénonce le fait que la ligne Nantes-Lyon soit tombée en déshérence. En ce qui concerne la ligne Nantes-Pornic, si une partie des travaux d'amélioration a été conduite jusqu'à Sainte-Pazanne, la suite est en souffrance car il n'y a plus d'argent pour continuer. Par la médiocrité du service ferroviaire ainsi rendu, on pousse les gens à utiliser la voiture. Il réclame les financements nécessaires à la réouverture de plusieurs lignes fermées aux fins de fournir un trafic régional de qualité. Il rappelle que la notion de Service Public est incompatible avec la notion de rentabilité et que le port de Nantes-Saint Nazaire a besoin, lui aussi d'une desserte ferroviaire pour le fret.

**Jacky BELIN** intervient d'abord en tant que correspondant CNR pour l'Auvergne et la Nièvre. L'état des lieux dressé fait apparaître des incohérences entre les régions. Le cadrage officiel de 55% d'investissements pour le rail n'est pas respecté. Il y a une demande trains de nuit et il rappelle le problème du Lyon-Nantes. Le bilan du fret est catastrophique puisqu'il est quasiment devenu nul en Haute-Loire. Puis il réclame, au nom de l'association « Codérail » la pérennisation des lignes autour de Montluçon et s'insurge de l'appel aux prestataires extérieurs qui conduisent à des travaux avec prolongation du temps initialement prévu ou procèdent à une fermeture totale des lignes.

**Jacky BELIN** intervient d'abord en tant que correspondant CNR pour l'Auvergne et la Nièvre. L'état des lieux dressé sur les infrastructures reprend les lignes menacées de suspension ou de fermeture, le bilan du Plan Rail Auvergne (avec plusieurs accidents mortels) et les limites de ces Plans Rail établis par Région.

Il fait part de ses inquiétudes sur le Projet de CPER 2014-2020 de 250M€ qui intègre la fin des chantiers du précédent CPER (contournement routier de VICHY), et qui prévoit 200M€ pour les

projets routiers contre 50M€ pour les projets ferroviaires, dont 35M€ pour le V200 sur PARIS/CLERMONT, alors que le cadrage national est de 55% fer et 45% route. Il demande un plan de sauvegarde du centre ferroviaire de la France, indépendant des CPER et sous l'égide de l'État.

Il évoque toutes les relations TET qu'il faut moderniser et développer, avec des décisions urgentes à prendre sur LYON/NANTES pour ne pas laisser périliter cette desserte.

Il propose des mesures immédiates sans investissements conséquents pour les dessertes TER et la réhumanisation des gares.

Il fait part de l'état désastreux du Fret avec pour exemple la Haute-Loire, où tous les trafics ferroviaires ont été laissés à la route.

Il intervient ensuite pour Codérail et la situation d'urgence sur la région montluçonnaise, avec les fermetures de lignes et l'abandon progressif de la ligne LYON/BORDEAUX par MONTLUÇON.

À l'issue de son intervention, il remet au représentant du ministre deux documents: un au titre de la CNR, et un au titre de Codérail, ainsi qu'une lettre au Ministre des Transports du 30/05/2013 restée sans réponse.

**Patrick BACOT** rappelle que l'ALF qui défend la ligne Carcassonne-Quillan compte 300 adhérents et représente 25 collectivités. Il réclame le respect des engagements qui avaient été pris lors d'une audience le 15 avril 2013, constate un retard de 7 mois dans les études préalables. Il demande que soient respectés les engagements pris, que l'on active le maître d'œuvre, que celui rende compte, l'ALF étant partie prenante de ce compte rendu et que les travaux prévus soient exécutés en 2014 et non en 2016 comme la presse s'en fait l'écho. Il rappelle l'importance de développer le trafic ferroviaire sous tous ses aspects, « voyageurs » mais aussi « marchandises » (il existe un fort potentiel au niveau de l'énergie-bois) tant le réseau routier régional est accidentogène.

**Pierre MÉNARD** rapporte les revendications de plusieurs Collectifs adhérents de la CNR non présents dans la délégation.

Le Collectif Bordeaux-Blaye réclame l'inscription au prochain contrat État-Région des travaux sur les 24 km du tracé St Mariens-Blaye, afin de désenclaver la Gironde.

Le Collectif « AUT 85 » de Vendée réclame lui aussi des travaux sur le Nantes-Bordeaux qui permettrait de desservir la Vendée complètement ignoré par le TGV.

Il dépose les pétitions signées pour le « Châlons-Verdun », la réclamation du Collectif défendant la ligne « Charleville-Givet », ainsi que les réclamations toujours insatisfaites concernant la ligne POLLT.

Par ailleurs, il fait part de l'étonnement de la CNR devant le fait qu'on ne trouve pas d'argent pour améliorer le réseau alors que l'État va emprunter 4,5 mds d'€ pour renflouer le Crédit Lyonnais.

Il dénonce le maintien en place d'une direction de la SNCF qui a œuvré et continue de le faire, négativement pour le Service public ainsi que le recrutement de l'ancien Président de la région Haute-Normandie qui n'est pas un gage de développement du service public.

Il interroge les représentants du Ministère sur les « groupes de travail » sur le fret ferroviaire mis en place sans qu'on sache qui les constitue, ni ce qu'ils font.

Enfin, il met en garde contre toute tentative « d'expérimentation » de la concurrence dans les régions, telle que proposée actuellement par des opérateurs privés, sachant que les jeux d'expérimentation sont toujours faussés et ne conduisent qu'à des généralisations souvent catastrophiques.

Les représentants du Ministère ont donné un certain nombre de réponses :

**Monsieur AMBROSINI** dit qu'il ne peut échanger (intervenir) sur le choix des responsables d'entreprises, mais répondre sur les problèmes de qualité du service public...

Il évoque le Projet de loi ferroviaire et indique que la situation financière est préoccupante. Des chantiers sont ouverts dans le cadre de la réforme ferroviaire et le Projet a été présenté au Conseil des ministres. Il y a un consensus à son sujet au sein du gouvernement ; reste à voir au niveau du Parlement et quelle sera la position des Régions.

Pour lui, l'ouverture à la concurrence est un débat européen ; il faut lutter contre le dumping social et la concurrence déloyale. Devant les intentions libérales de la Commission européenne, il ne faut pas que la France soit isolée, donc le gouvernement ne cherche pas d'affrontement abrupt.

Concernant les éventuelles demandes d'opérateurs privés pour anticiper des expérimentations d'ouverture de lignes voyageurs, le gouvernement n'est absolument pas demandeur et rien ne se fera avant 2019.

Il rappelle l'apaisement des finances et le problème de la cohabitation fret-voyageurs. Il indique qu'il n'y a pas d'anticipation de la concurrence, mais qu'il faut la préparer. Les dimensions sociales seront préservées par une convention, à mettre en place.

Il précise : la loi ne parle pas de l'organisation de l'entreprise publique, uniquement du type de gouvernance. Elle dit comment assurer un système intégré tout en préparant l'accès à différents opérateurs.

Le système en dette doit s'interroger sur sa performance, optimiser l'allocation des ressources et se demander quoi privilégier.

En ce qui concerne l' « Écotaxe », le ministre ne veut pas renoncer.

Interruption de **Patrick DELFOSSE** : Il y a incohérence car la SNCF assure l'entretien des portiques devant assurer les relevés pour l'écotaxe, alors qu'elle fait appel à une société privée pour assurer la maintenance du nouveau système radio « sol-train ».

**Monsieur AMBROSINI** : en ce qui concerne la maintenance, il faut être sur les marchés pour maintenir l'emploi.

Pour les « tables rondes », il y a des conférences sur certains sujets ; nous évitons les « États généraux » et autres « grands machins », il y en a eu suffisamment ! Nous sommes dans l'action : il y a deux lieux de débat sur le fret ferroviaire et sur le transport routier de marchandises

**Monsieur MATABON** évoque le Projet de loi : il faut voir les obligations de service public et les modalités d'attribution des contrats. En ce qui concerne la gouvernance, elle doit se faire par rapport aux règles européennes actuelles tout en allant vers l'intégration.

Pour le fret ferroviaire, les groupes de travail sont mis en place avec les professionnels du secteur (chargeurs et opérateurs ferroviaires) ; deux dossiers ont été débloqués pour les « autoroutes ferroviaires ».

Quant aux TET, une enveloppe financière de 500 M€ a été débloquée pour le renouvellement du matériel. Il y avait des difficultés avec la SNCF sur l' « Aubrac » mais un accord a été obtenu. Pour le « Cévenol », il n'y aura pas de prolongement entre Nîmes et Marseille. Des engagements sont pris jusqu'en 2014, voire au-delà.

Pour les infrastructures, il faut une mobilité des EPER. L'accent est mis sur les sites prioritaires et il ne faut pas être optimiste sur la réouverture des lignes fermées car il n'y a pas de ressources nouvelles.

Toujours en ce qui concerne les TET il n'y aura pas de transfert aux régions et il y a un dialogue avec les régions pour articuler les services.

Interruptions de membres de la délégation :

**Pierre MÉNARD** : c'est pour cela que la SNCF supprime de son seul chef 5 « Intercités » entre Rouen et Dieppe et que le directeur régional des « Intercités » dit que la région de Haute-Normandie n'a qu'à se débrouiller pour les remplacer par des TER ! En fait la SNCF, dans son plan « Excellence 2020 » ne vise qu'à faire des économies ; on l'a vu à Nantes où la directrice régionale a passé son temps à énumérer tout ce que la SNCF envisage de récupérer en supprimant des services. Nous nous demandons qui est le patron du service public ferroviaire ? Est-ce M. Pepy alors que ce devrait être le gouvernement ?

**Christian RETAILLEAU** donne plusieurs exemples des réductions de moyens en Pays de la Loire.  
**Georges DUSSERT** : la SNCF doit être au service du public qui se pose, par exemple, la question de savoir comment se procurer un billet de train.

**Patrick BACOT** demande si M. Pepy a pris en considération les usagers dans l'humanisation des gares avec ouverture des « boutiques SNCF » et une présence humaine.

**Monsieur AMBROSINI** : la situation économique et financière est très compliquée. Il faut répondre à la fois aux besoins nouveaux et aux nécessités habituelles. Il y a un appauvrissement des finances publiques sans ressources nouvelles. Il faut mettre en connexion les financeurs possibles : entreprises, usagers, citoyens... Il y a une limite aux prélèvements obligatoires, mais nous avons pris note de vos positions sur la nécessité d'appliquer l'écotaxe.

Interruptions de membres de la délégation :

**Daniel VEZIE** : et la taxe professionnelle dont on a privé les collectivités locales ! Il y a gaspillage des moyens par la SNCF du fait de la séparation des activités, notamment entre le fret et les « voyageurs ».

**Patrick BACOT** : c'est le problème des filialisations de la SNCF. Il faut aussi dénoncer les atteintes portées aux fonctions des Triages : il y a diminution des capacités à cause de la concurrence avec les réservations de voies qu'elle entraîne.

**Monsieur MATABON** : on ne sait pas ce que cela donnerait si Kéolis ou Géodis étaient réintégrés.

**Monsieur AMBROSINI** : il faut tenir compte de tous les paramètres et se demander quels sont les meilleurs choix possibles.

Interruptions de membres de la délégation :

**Patricia ROCHES** : nous nous interrogeons sur certains choix effectués par la SNCF, notamment lorsque celle-ci achète des sites de co-voiturage. Notre combat n'est pas un combat passéiste mais visionnaire. Le tout routier n'est pas la solution pour demain. Et si l'ensemble (ou une partie) du transport ferroviaire est reporté sur la route, il y aura bien d'autres problèmes à gérer.

**Patrick DELFOSSE** : M. Pepy plaide pour les bus et la dérégulation du transport de voyageurs par route. Nous ne voyons aucune différence entre l'ancien M. Pepy et le nouveau. Le gouvernement a beau dire que la réforme n'est pas passée, nous constatons tous les jours sur le terrain que la SNCF la met en œuvre par anticipation.

**Patrick BACOT** : Il ne faut pas laisser tomber les outils qui existent actuellement.

**Monsieur AMBROSINI** n'est pas d'accord sur ces derniers points : l'entreprise est obligée d'anticiper et il ne faut pas que le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire européen soit finalisé avant la loi. Il comprend la stratégie de M. Pepy sur la « multimodalité » qu'il entreprend plutôt que de la laisser à d'autres. Mais il y a des contradictions internes. Le débat a lieu non seulement avec l'État, mais aussi avec les Régions.

