



COMPTE- RENDU D'AUDIENCE
AU MINISTERE DES TRANSPORTS
DU 24 NOVEMBRE 2014

Délégation de la CNR : Patrick DELFOSSE ; Pierre MENARD ; Laurent RUSSEIL ; Pascal ROUSSON ; Sébastien CLAIRE ; Francis PORTES ; Luc DELESTRE ; René DAHON

REPRESENTANTS DU MINISTRE : MM Frédéric GUZY, conseiller social et Patrice SAINT-BLANCARD, conseiller services ferroviaires et transports collectifs

Patrick Delfosse, Président de la CNR, présente notre association **Convergence Nationale Rail**, qui a pour but la défense du Service Public ferroviaire, avec l'objectif de coordonner l'action de ses associations, collectifs et élus adhérents.

Il rappelle les différentes interventions de la CNR auprès du Ministère des Transports, et notamment la dernière rencontre il y a tout juste un an, le 13 novembre 2013.

Depuis, la situation s'est encore dégradée avec la réforme ferroviaire qui éclate la SNCF en 3 entreprises distinctes, dont le système n'est pas encore financé, une dette qui reste à la charge de la SNCF qui va peser sur la qualité et la sécurité, la situation du Fret, le passage à 10 % de la taxe sur les transports publics, l'abandon de l'écotaxe pour financer les projets ferroviaires, l'avenir des TET avec la volonté du gouvernement de les mettre en concurrence avec les bus low-cost, l'annonce de fermeture de guichets et de la volonté de supprimer les contrôleurs à bord des trains, entraînant une déshumanisation des gares et des trains. Il ajoute que les prévisions d'effectifs de cheminots sont tout aussi alarmantes alors même que le rapport (CHSCT) d'expertise sur l'accident de Brétigny pointe la politique du Président de la SNCF sur le manque de moyens humains et financiers en matière d'entretien des infrastructures et du matériel.

Au nom du Collectif « **Rive Droite du Rhône** », **Pascal Rousson** intervient pour présenter le projet d'ouverture aux voyageurs de la ligne Rive Droite du Rhône électrifiée depuis 2008 et destinée uniquement au Fret dans le cadre de la magistrale européenne. Malgré des études de faisabilité et l'accord de principe, ce projet n'est toujours pas repris dans le contrat de plan Etat-Région. Il dénonce l'attitude de RFF qui s'évertue à faire des évaluations ferroviaires erronées afin de décourager les collectivités sur un projet qui concerne 3 régions et 4 départements pour l'aménagement du territoire.

Sébastien Claire, pour l'association **CODERAIL** (Montluçon) et pour le **syndicat CGT de Moulins** rappelle que les dossiers envoyés au Ministère sont restés sans réponse. Il renouvelle donc les propositions sur les deux transversales Bordeaux-Lyon via Montluçon et Nantes-Lyon. Il demande un

comité de pilotage pendant les travaux concernant Bordeaux-Lyon. Sur la liaison ferroviaire Montluçon-Paris qui doit continuer à être reprise dans les Trains d'Équilibre du Territoire, il dénonce la politique de sous-traitance des travaux et les temps de parcours plus longs aujourd'hui qu'en 1988. Il aborde les dossiers de réouverture des lignes Moulins-Paray le Monial, Moulins-Montluçon, Souvigny ainsi que les dessertes du Sud de l'Auvergne.

Concernant l'association **CODELIAPP** et la **CGT cheminots 47**, **Francis Portes** intervient sur la baisse constante des ouvertures de points de vente et des effectifs, notamment à Villeneuve sur Lot et à Agen, deuxième gare d'Aquitaine. Sur la ligne Agen-Villeneuve, malgré la promesse des Présidents du Conseil Régional et du CA 47, le raccordement de la gare de Penne (8 Kms) n'est toujours pas réalisé. Il demande une augmentation de l'offre sur les lignes Agen-Périgueux et la réouverture d'Agen-Auch aux voyageurs en instaurant un haut niveau de maintenance permettant d'intensifier le Fret, notamment en matière de céréales. Pour la ligne Bordeaux-Agen-Toulouse, il réaffirme le maintien des Intercités Bordeaux-Marseille-Nice de jour avec arrêts à Agen et Marmande et la remise en circulation du Bordeaux-Nice de nuit avec les mêmes arrêts.

Sur la LGV, il exprime sa crainte sur l'extrême tension autour de ce dossier qui pourrait être pire que le barrage de Sivens. À ce sujet, il faut mieux écouter et respecter les interlocuteurs qui sont les responsables d'associations. Il rappelle les propositions liées à la LGV comme le développement de l'axe Agen-Périgueux-Limoges-Paris Austerlitz et le maintien de la gare d'Agen Centre pour le TGV / TER.

Luc Delestre, pour le **Comité de défense du triage de Sotteville et du Fret en Normandie**, rappelle que ce comité pluraliste a organisé des débats publics, colloques, etc. et recueilli plus de 13 000 signatures sur une pétition Fret. Il fait remarquer que sur le Fret, avant ou après les élections de 2012, on est toujours dans la continuité du déclin. Il fait référence aux restructurations au Fret avec une baisse de l'emploi catastrophique et qui met, de fait, en péril l'activité Fret SNCF.

Il réitère sa proposition de moratoire sur les suppressions d'emplois. Pour le Voyageur sur la Haute Normandie, alors que les besoins augmentent, la convention TER est à coût constant, entraînant la fermeture de 4 boutiques et la diminution des horaires d'ouverture des points de vente.

Pour le **Comité Franco-italien de défense et de développement de la ligne ferroviaire Nice-Breuil-Tende-Cuneo-Vintimille**, **René Dahon** intervient sur la convention entre la France et l'Italie datant de 1970. Après l'interruption du versement financier par l'Italie pendant plusieurs années, elle vient de proposer 29 millions d'euros pour l'entretien de la voie de la « Roya ». Actuellement, la section de ligne Breuil-Tende est menacée de fermeture suite à une carence d'entretien, conduisant RFF à généraliser une limitation de vitesse à 40 km/h. Les 29 millions d'euros doivent être utilisés avant juin 2015, mais il semblerait que RFF ne soit pas en mesure de mettre en place les travaux dans les délais impartis par manque de ressources humaines. La pérennisation a été chiffrée à 116 M €. La région PACA doit avoir l'aval du gouvernement pour son inscription dans le futur contrat de plan 2015/2020, assurant ainsi la pérennisation de la ligne pour une trentaine d'années. Il précise qu'une délégation de l'association sera reçue demain par RFF.

Enfin, **Pierre Ménard**, secrétaire de la **CNR**, intervient au nom des collectifs empêchés mais qui ont demandé de transmettre les dossiers qui sont remis en séance aux représentants du Ministre.

Il cite l'association **Fer en Caux** qui se bat pour la réouverture de la ligne Bréauté-Fécamp, que RFF vient de fermer à cause d'un manque d'engagement financier de l'État. Pour l'association **Convergence Rail 65**, c'est le maintien de Montréjeau-Luchon, des trains de nuit « La Palombe », de plusieurs points de vente.

L'association **Bordeaux-Blaye** porte le mécontentement de 50 000 citoyens pour le rétablissement de la ligne Blaye-Saint Mariens qui mettrait le TER à 55 minutes du centre de Bordeaux et permettrait ainsi de désenclaver le port de Blaye pour le Fret.

Pour l'association **Carcassonne-Quillan**, elle s'insurge contre le projet de fermeture de la gare de Quillan et demande l'exécution de travaux prévus par la CPER 2007-2013.

Il en est de même pour l'association de la ligne **Nancy-Merrey** qui s'étonne que la SNCF, RFF et la Région s'apprêtent à arrêter le trafic sur une ligne récemment mise à neuf.

À cela s'ajoutent la ligne **Châlons-en-Champagne-Verdun**, les triages d'**Hourcade**, **Villeneuve-Saint-Georges**, **Somain**, **Miramas**, l'avenir des lignes **POLT**, du **Cévenol**, de **Béziers-Neussargues-Clermont**, de la réouverture de **Cahors-Figeac**, ou d'**Obermodern-Haguenau**, la déshumanisation des gares et des trains.

Au sujet de **l'avenir des TET**, notre association a écrit à M. Le Vern, responsable de l'activité de ces trains à la SNCF. Dans sa réponse, M. Le Vern nous renvoie vers l'État avec la création d'une mission parlementaire pour définir, au cours du 1^e semestre 2015, le partage des responsabilités entre les Trains Intercités de demain et les offres TGV et TER. Il est étrange de nommer en 2015 une mission parlementaire pour une convention échue au 31 décembre 2014.

La **CNR** pose la question de savoir si la convention TET est prolongée en 2015. Toujours dans la réponse de M. Le Vern, ce dernier prétend que les travaux de la mission « *devraient permettre, par une plus grande articulation, d'offrir un service de transport répondant au mieux aux besoins des clients* ». Il semble que M. Le Vern ait déjà tiré les conclusions avant même les missions parlementaires !!

La **CNR** souhaite, en tant que porte-parole des collectifs d'usagers, être entendue et consultée par cette commission sur les difficultés remontées par les citoyens concernant le transport ferroviaire interrégional et les risques accrus de désertification des territoires.

Les projets de décrets suite à la réforme ferroviaire dont nous avons connaissance via internet nous inquiètent : celui de SNCF Mobilité, dans son article 4, prévoit que les services de transport ferroviaire conventionnés avec l'État ou d'intérêt régional peuvent être assurés par des moyens de transport routier et, dans son article 5, c'est l'ouverture à la concurrence.

Après ces exposés argumentés, les représentants du Secrétaire d'État aux Transport ont fait les commentaires suivants :

- Qu'ils n'avaient pas eu d'information sur la représentativité d'usagers, cheminots, élus au sein de la **CNR**, ce qui leur a fait dire que nous avons une organisation intégrée.
- Qu'il était impossible d'aller au fond des dossiers parce qu'ils impliquent plusieurs interlocuteurs, avec la difficulté de taper aux différents niveaux.

- Que les restructurations Fret SNCF ne sont pas une réussite et ils annoncent une conférence Fret le 12 décembre 2014. Les organisations syndicales seront reçues la semaine prochaine à ce sujet.
- Que la réforme ferroviaire est l'opportunité pour organiser la branche et que cela doit permettre de travailler sur le Fret.
- Sur l'EAS, il n'était pas question de supprimer le contrôleur mais de mettre des brigades et qu'en matière de sûreté/sécurité, il n'y avait pas de solution toute faite.
- La convention TET est reconduite pour 1 an par le Ministre.
- Qu'ils feront part à la mission parlementaire que la **CNR** souhaite être reçue.

Pour la **CNR**, cette entrevue a permis de faire connaître notre association à la nouvelle équipe ministérielle. L'annonce de la prolongation d'un an de la convention TET doit être mise à profit pour amplifier les initiatives et les actions des collectifs sur le maintien et le développement des TET et des trains de nuit.

Les représentants du Ministre semblent assez sensibles aux différents dossiers dès lors qu'il y a mobilisation des citoyens – usagers autour des pétitions, des rassemblements, de leur médiatisation.

Tous les dossiers qui nous sont parvenus ont été remis en séance et les interventions ont permis de montrer que le Service Public ferroviaire faisait partie intégrante de la vie de nos associations, collectifs et élus, qu'ils étaient mobilisés et qu'il faudrait encore compter sur eux !