



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

CORRESPONDANCE : 72 RUE DE LA RÉPUBLIQUE – 76800 SAINT ÉTIENNE DU ROUVRAY

Blog : www.convergence-nationale-rail.fr

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. 06 14 71 57 93

COMPTE RENDU DE L'AUDIENCE DE LA CNR AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS LE 11 DÉCEMBRE 2012

Le 11 Décembre 2012, à 16 h, une délégation de la Convergence Nationale Rail a été reçue au Ministère des Transports.

La délégation était composée de : Patrick Delfosse, Président de la CNR ; Didier Le Reste, Vice-président ; Pierre Ménard, Secrétaire – Luc Delestre, Comité de Défense du triage de Sotteville ; Jean-Jacques Chaillot, Collectif Bordeaux-Blaye ; Jacques Valadié, CODELIAPP ; Jacky Tello, Collectif Béziers-Neussargues-Clermont-Paris ; Alain Bruneel : Conseiller général du Nord, Maire de Lewarde.

La délégation est reçue par les Conseillers du Ministre : Jean-Marc Ambrosini, Conseiller social et Julien Matabon, Conseiller services des transports collectifs, ferroviaires et routiers.

La délégation de la CNR remet les presque **8 000 pétitions** qui ont été collectées ces derniers trois mois tant sur papier par les Collectifs que sur Internet.

Patrick Delfosse fait une présentation de la CNR et des principales préoccupations des Collectifs adhérents.

D'abord permettez-moi de vous présenter La Convergence Nationale Rail, son but et ces objectifs. Notre Convergence est née, il y a un an, du développement accru de nombreuses associations locales ou régionales de défense d'usagers du qui constataient la dégradation du Service Public ferroviaire. Si notre Convergence n'a pas pour but d'agir en lieu et place de ces associations et de ses adhérents, nous avons constaté que nombre de ces actions avaient besoin de coordination pour plus d'efficacité, notamment afin d'interpeller les décideurs.

Après un an de fonctionnement et déjà plusieurs initiatives à son actif, nous comptons 36 associations – 37 aujourd'hui avec l'adhésion d'un important collectif de la région de Carcassonne : l'ALF - collectifs, syndicats ... adhérant à notre Convergence, sans compter les nombreux individuels qui ont également adhéré à nos valeurs. Ce bilan nous permet aujourd'hui de revendiquer notre représentativité nationale comme d'autres collectifs comme la FNAUT, mais dont nous nous différencions notamment par notre refus d'ouverture à la concurrence.

En effet, celle-ci n'a pas démontré son efficacité, bien au contraire. Partout, que cela soit en France ou à l'étranger, là où les Services Publics de l'État ont été privatisés, cela a engendré :

- pour les usagers : recentrage sur ce qui est rentable et donc par conséquent une diminution de l'offre, une augmentation des tarifs par une entente entre les opérateurs privés, une réglementation

Association Loi 1901 – Agrément RNA : W941007139
Siège social : 20, Place Pierre SEMARD 94190 VILLENEUVE ST-GEORGES

et une sécurité en baisse, à l'image de ce qui se passe dans la corporation des routiers ...

- pour les salariés : cela se traduit par une augmentation de la précarité avec un recours accru à la sous-traitance, des suppressions d'emplois massives et en finalité une dégradation du service rendu aux usagers.

En 2007, le Grenelle de l'environnement actait que 90% des émissions de CO² du secteur des transports était émis par la route. Suite à cette constatation, l'objectif de baisser de 20 % les émissions de CO² dans les 12 ans a été acté, pour cela un changement radical de stratégie avec une priorité absolue devait être donnée au rail et aux voies navigables.

Les voyageurs se mobilisent et réclament la réouverture de lignes, de nouveaux arrêts, une tarification abordable, la fiabilité des horaires, une modernisation et confort accru pour tous.

Quelle est la réponse de la SNCF : « soi-disant pour mieux se préparer à la concurrence et sous prétexte de rentabilité, elle supprime : lignes, gares, arrêts, services, emplois, elle dérègle les tarifs, elle remet en cause les TET (trains d'Équilibre du Territoire ou corail) ...

Pour répondre à ce qu'elle dit être une attente des voyageurs, elle remet en place une 3e classe avec les TGV/low-cost, rajoute de la pollution et des encombrements avec des ID/Bus, ferme ses guichets pour y installer des commerces dans un souci de profit financier plutôt que de service public.

En matière de sûreté et d'incivilité dans les trains, ce n'est guère mieux, la SNCF répond par une proposition de suppression d'effectifs chez les contrôleurs qui « coûteraient trop cher » ! C'est d'ailleurs ce qui motive le préavis de grève déclenché par la CGT et SUD sur ma région du Nord Pas de Calais ce jour.

Dans le transport de marchandise, l'ouverture à la concurrence effectuée en mars 2006 devait être le remède miracle pour sauver le Fret ferroviaire, ce ne fut qu'un leurre. Restructurations après restructurations, de décisions inappropriées en dirigeants incompetents, le Fret SNCF est devenu moribond, le peu de transports « rentables ayant été soustrait pour les opérateurs privés, tandis que les grands groupes de transport routier restaient en net progression et cela malgré la crise. Je pense qu'il n'est pas nécessaire de vous citer les chiffres de part modale de chaque branche, vous devez les connaître mieux que nous.

Près de 400 gares et chantiers fret ont été fermés, le wagon isolé a été abandonné, l'arrêt du tri par gravité dans nombre de triages a été meurtrier pour le transport de marchandises, la SNCF, elle-même utilise la route pour transporter ses matériaux (rails, traverses ...) une aberration.

Nous pensions que l'arrivée d'un nouveau gouvernement, plus attentif et plus soucieux aux attentes des citoyens, allait inverser la tendance, il n'en est rien au contraire, à l'image des dernières mesures prises sur les différents triages comme Somain, Sotteville ou encore Miramas.

Non seulement ce nouveau gouvernement ne prend pas les bonnes décisions, mais en plus il se couche face au lobby routier : destructeur de nos infrastructures routières financées par la collectivité, de la pollution et des embouteillages journaliers dans les grandes villes, sans parler ou plutôt si, de l'augmentation des accidents (celui de Rouen dernièrement en est un excellent exemple car il aurait pu se traduire en catastrophe).

Notre volonté de voir un réel changement de politique dans le domaine du transport des personnes et des marchandises est aujourd'hui partagée par des milliers de citoyens, regroupés en associations d'usagers, mais aussi par de nombreux élus et représentants du personnel dans une multitude d'entreprises, par des élus de la Nation, et par de très nombreux « simples » usagers qui se morfondent de voir leur Service Public Ferroviaire se dégrader.

Association Loi 1901 – Agrément RNA : W941007139
Siège social : 20, Place Pierre SEMARD 94190 VILLENEUVE ST-GEORGES

Votre gouvernement ne peut continuer à faire la sourde oreille, il doit répondre aux attentes de Service Public exprimés par les citoyens. OUI le SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ a un Avenir, non seulement il a un avenir, mais c'est l'avenir à nos routes surchargées.

Je ne vous citerais pas l'ensemble de nos revendications, elles font l'objet de notre pétition que nous vous remettons aujourd'hui, ainsi que le mémorandum avec lequel nous travaillerons à sensibiliser les élus et décideurs politiques de nos diverses régions afin de retrouver ce qui a été une fierté de la France, tant par sa fiabilité, que son innovation à savoir un Service Public Ferroviaire de qualité digne de ce nom qu'a été la SNCF.

Je suis resté volontairement généraliste sur la situation afin de laisser la parole à nos 4 représentants d'associations locales ou régionales qui vont chacun leur tour vous exposer très succinctement leurs craintes et leurs exigences pour que soit mis en place très rapidement un Service Public ferroviaire de qualité sur l'ensemble du territoire comme le prévoit notre LOTI.

Les représentants des Collectifs présents font part de leurs inquiétudes particulières.

Jean-Jacques Chaillot déclare que la région bordelaise est un exemple caricatural de l'ensemble des doléances des Collectifs. Après la fermeture de l'antenne qui dessert le terminal de Blaye, se sont près de 150 000 à 350 000 tonnes de marchandises qui se retrouvent sur les routes. Il y a 24 km de voies à refaire. Cette ligne présente un intérêt non seulement local ou régional, mais aussi national afin de développer l'activité économique de la façade atlantique. La suppression du wagon isolé et l'explosion d'un silo sont à l'origine de la désaffection. Après obtention d'une étude sur le volet « voyageurs », on découvre que la demande est en pleine extension : + 2000% depuis 2005. Il est en particulier anormal que la base travaux de Clérac pour la construction de la ligne TGV soit alimentée par camions alors que les granulats arrivent par le port de Blaye.

Jean-Jacques Chaillot remet un dossier sur la situation de la ligne et les soutiens et pétitions collectés.

Jacky Tello rappelle que la défense de la ligne Béziers-Neussargues-Clermont-Paris est une lutte de longue date enclenchée le 24 juillet 1995 ; elle a connu des avancées en 1997 complètement remise en cause en 2003 par le gel de crédits en 2003 (crédits reportés sur la route) et par la sortie de la ligne Béziers-Paris du schéma européen du fret ferroviaire. Il y avait un immense espoir avec le changement politique intervenu au printemps pour défendre un patrimoine citoyen commun auquel les gens sont très attachés. Il faut absolument une reconnaissance de la nécessité de procéder à un réel aménagement de notre territoire. En particulier, les deux lignes d'intérêt national (TET) doivent continuer à être conventionnées.

Jacky Tello remet le double de la demande d'audience du Collectif qui vient d'être envoyée au Ministre.

Jacques Valadié présente le CODELIAPP (Collectif de coordination pour la défense de la ligne SNCF AGEN – PERIGUEUX – PARIS) créé en 1993. La ligne Agen-Périgueux devait être fermée et passer sur bus. Au lieu d'aller dans le sens du Service Public, on va sur la route. Les dysfonctionnements de la ligne étaient tels que les gens étaient en retard avec le train et finissaient par l'abandonner. La ligne a été sauvée mais il y a encore des difficultés. On pourrait faire du fret sur cette ligne. Si Agen-Périgueux a été maintenu, il faudrait réouvrir la ligne vers Villeneuve (8km), ce qui semblerait figurer, mais sans certitudes, dans le schéma des infrastructures de la SNCF. Il subsiste d'importants problèmes

de financement.

Jacques Valadié insiste sur le caractère pluraliste du CODELIAPP constitué de citoyens qui en ont assez de cette situation et qui estime nécessaire le rééquilibrage avec la route. Ils ont fondé beaucoup d'espoirs sur le nouveau gouvernement mais ils s'interrogent car les signaux ne sont pas bons.

Jacques Valadié remet un dossier sur la situation du chemin de fer dans sa région et les pétitions collectées à ce sujet.

Alain Bruneel est particulièrement préoccupé par le sort de la gare de triage de Somain qui avait été restructurée suite à un regroupement avec Lille-Délichrande. On vient de décider la fermeture des ateliers de maintenance de Somain qui étaient destinés au matériel « fret ». Il constate qu'il n'y a pas de lisibilité de la feuille de route du gouvernement sur le fret. La situation du ferroviaire a également des conséquences sur les constructeurs de matériel ferroviaire : il n'en reste plus qu'un seul en France (Titagarh Wagons AFR à Douai), d'où une interrogation sur le devenir de l'enquête parlementaire qui avait été diligentée et publiée sur la direction d'Alain Bocquet, député du Nord, concernant le fret ferroviaire et qui constituait une force de propositions.

Luc Delestre indique que le Comité pluraliste de défense du triage de Sotteville a été constitué en 2010, suite à la fermeture du tri par gravité. Après la fermeture de Soquence (au Havre), de Mézidon puis de Sotteville, il n'y a plus de triage en Normandie, alors que les deux Régions Haute et Basse Normandes ont une importante façade maritime avec notamment port 2000 au Havre, le port en eau profonde de Cherbourg, le port céréalier de Rouen et une importante industrie pétrochimique. Malgré les demandes des chargeurs, la part modale du fer est tombée à 4%, déclin qui préfigure une disparition.

Il y a déjà eu 7 000 suppressions d'emplois dans le fret national depuis 2006. Il serait temps de procéder à un nécessaire rééquilibrage des modes de transport de marchandises. Le Comité de Défense est allé au-devant des citoyens, a organisé des projections-débats qui ont permis aux gens de constater que la défense du territoire n'était plus assurée. 13 conseils municipaux de l'agglomération rouennaise, dont Rouen (Valérie Fourneyron étant maire) ont voté des motions en faveur du triage de Sotteville ; les élus régionaux se sont impliqués ; 11 000 signatures de pétition ont été collectées et remises au Ministère (auprès de Monsieur Guimbaud) le 30 mars 2012. On constate que le président de la SNCF a essentiellement relayé le discours du chef de l'état de l'époque, Monsieur Sarkozy.

Le Comité de Défense du Triage de Sotteville demande un changement radical passant par un moratoire pour arrêter le démantèlement qui n'est pas seulement, à Sotteville, celui du fret mais aussi du bassin d'emploi. La concurrence n'a rien apporté : la part ferroviaire a continué de diminuer dramatiquement. Le redéploiement du « wagon isolé » est fondamental et on attend un passage aux actes de la part des élus.

Pierre Ménard intervient sur le problème des courriers avec le Ministère, de leur contenu et de leur suite. D'abord il signale qu'après un premier échange avec le Ministère aux mois de mai et juin 2012 sur la dégradation accélérée du Triage de Sotteville, le Comité (de Sotteville) a reçu une réponse du Ministre qui ne laisse pas d'inquiéter comme reprenant, comme dans une bible de paragraphes

datant du ministère de Monsieur Mariani, les mêmes réponses stéréotypées. Une lettre a été envoyée au Ministre le 6 août 2012 pour s'étonner de ces « copier-coller »; le Comité attend encore une réponse. Plus gravement, le courrier que la CNR a adressé au Ministre le 21 juin 2012 est encore à ce jour resté sans réponse. Malgré maintes relances téléphoniques, le sort réservé au courrier envoyé et à celui que nous devrions recevoir nous préoccupent. Il indique que tant le Comité de Sotteville que la CNR attendent qu'il soit enfin répondu par écrit à leurs courriers.

Jean-Marc Ambrosini, pour le Ministère, souligne que la réorganisation du Ministère est récente, fait des comparaisons avec le gouvernement précédent en indiquant que l'actuel Ministère passe du temps avec les organisations sociales ce qui permet aux gens rencontrés d'avoir des interlocuteurs. Il prend acte de l'existence et de la représentativité de la CNR. Il insiste sur l'état dans lequel a été trouvé le cabinet ministériel (« les bureaux étaient vides quand on est arrivés ») et sur les problèmes d'articulation entre l'administratif et le politique, l'administration souffrant des phases d'alternances.

Sur le fond, **Monsieur Ambrosini** indique que beaucoup de choses ne se décident pas entre État et élus locaux : il faut tenir compte de la construction européenne. Sur ce point, le Ministre fait connaître la position française sur le 4^{ème} paquet ferroviaire, ce qui par rapport à la concurrence ne serait pas un préalable mais le train quotidien. Il n'y a pas de volonté gouvernementale de devancer l'appel. Il faut noter par ailleurs que la situation financière est particulièrement dégradée dans les finances publiques et qu'il va falloir procéder avec une logique d'arbitrage vis-à-vis des 235 milliards d'euros de travaux qui étaient annoncés, d'où la création d'une commission d'arbitrage.

Il y a urgence mais le Ministère estime n'avoir pas été inactif et être intervenu déjà, par exemple pour Novatrans. L'État-stratège avait disparu depuis quelques années mais devrait retrouver sa place pour ce qui est de l'aménagement du territoire. Le Ministre a remarqué la mauvaise desserte des ports.

Il faut régler le problème de la réforme de la SNCF et évoluer vers un GIU, afin de régler le problème de l'éclatement de la fonction gestionnaire. Par ailleurs, il va falloir stabiliser le phénomène d'endettement.

Toujours pour le **Ministère**, **Julien Matabon** indique qu'il faut lever les freins techniques sur le fret. Dès le 1^{er} trimestre 2013, des plans et des mesures devraient être annoncés. Il est cependant difficile de résoudre les problèmes. Une réponse écrite devrait être apportée aux courriers restés sans réponse.

Une discussion s'ensuit au cours de laquelle sont exprimés divers points de vue de la délégation.

Didier Le Reste signale que sur le fret la situation est gravissime et risque de devenir irréversible. Il s'interroge sur la nécessité de remettre en place encore de nouvelles commissions pour voir ce qui se passe quand on constate chaque jour les dégâts. Il rappelle que la casse a été organisée dès 2003 avec la mise en place du plan « Véron » : on a fait un « plan social ». Si on avait écouté les organisations syndicales et les professionnels du rail qui ont élaboré des propositions alternatives, on n'en serait pas là. Au lieu de cela, la SNCF a noyé ces propositions dans un « livre blanc ».

Si on continue de la sorte, dès 2014, la SNCF ne sera plus en capacité d'organiser le fret, elle se

contenterait de proposer ses services de « transporteur ». Il faut tenir compte des enjeux de société : on vient entre autres de rappeler le protocole de Kyoto. Mais on ne pourra pas faire mieux en ayant supprimé les moyens et les compétences des salariés.

Il y a en fait profusion de rapports et de propositions, mais il y a urgence. La présence de Monsieur Blayau à la tête de Géodis est en elle-même un problème : derrière la casse industrielle, il y a la casse sociale. Ce serait une erreur de vouloir retrouver l'équilibre « par le bas » : on risque alors de fermer en 2014. On ne pourra pas faire du positif avec du négatif.

Didier Le Reste souligne le problème posé par les TET que l'État n'a pas financés (seules les Régions et une taxe sur les autoroutes). La situation matérielle de ces trains est lamentable ce qui entraîne une désaffection des voyageurs. Il faut absolument renouveler le matériel.

Il aborde également le problème posé par l'avant-projet de loi sur la décentralisation qui circule actuellement, où le transport occupe 8 pages et où se dessinent des brèches ouvertes dans le Service Public sur les tarifs, sur les infrastructures, sur le fret. La réforme ferroviaire devrait se faire dans l'intérêt général mais il y a encore actuellement beaucoup de flou et il ne faudrait pas qu'elle se traduise par une « vente à la découpe ». Il faut se méfier en particulier des propositions ultralibérales au niveau européen de monsieur Kallas. Il y a un danger de désintégration de l'appareil ferroviaire, au moment où les Anglais, eux, veulent revenir à l'intégration. Certains disent que les impératifs de sécurité ferroviaire sont trop contraignants. Quelle réponse sur les TET ?

Pierre Ménard rappelle qu'il est urgent d'arrêter la casse actuelle qui se manifeste par un nombre encore plus grand de suppressions d'emplois, donc de compétences ferroviaires, depuis les six derniers mois. Il s'insurge contre le fait que l'entrée dans le système de la concurrence en 2019 soit présenté comme un fil conducteur dans le dossier de presse que le Ministère a communiqué au début du mois de novembre pour annoncer la prochaine réforme ferroviaire ; cette « concurrence » étant imposée par la technocratie européenne il souligne son caractère anti-démocratique comme s'appuyant sur le coup d'état qui a suivi le refus référendaire des Français d'aérer au traité de Lisbonne. Il s'étonne que lors du Colloque organisé à Lille le 7 novembre et clôturé par le Ministre aucune organisation syndicale, aucun Collectif d'usagers n'ait été convié.

Pour le **Ministère**, **Julien Matabon** répond que le Ministère n'était pas organisateur du Colloque de Lille le 7 décembre, mais la CCI de Lille. **Jean-Marc Ambrosini** dit que nous sommes dans un état démocratique et que la majorité actuelle n'a pas été élue sur la base d'une rupture avec l'Europe. La stratégie du gouvernement est d'infléchir pour construire le volet social de l'Europe et d'indiquer ses positions sur le cabotage routier (problème du dumping social) et sur le 4^{ème} paquet ferroviaire. Il s'agit d'avoir un cadre social « modernisé » et la concurrence doit se faire par le service rendu et non par le dumping social.

Julien Matabon indique qu'il est d'accord sur l'état déplorable des TET. La convention assure la pérennité du système, mais il faut la reconstruire. Le matériel roulant est dans un état déplorable et on espère être en mesure de faire le renouvellement. En ce qui concerne le problème de la décentralisation, rien n'est arrêté par le gouvernement. Si on envisage une récupération d'une partie des TET par les Régions, celles-ci n'accepteront pas de récupérer un matériel en mauvais état. Il faut

des garde-fous. Certaines Régions ont été échaudées en 2002 avec les TER et ce qu'elles ont dû investir.

Jacky Tello rappelle le problème des trains « Cévenol » et « Aubrac ». On a l'impression qu'on va enlever un morceau de la SNCF. Il faut maintenir ces trains surtout par le matériel. Enlever le « Cévenol » et l'« Aubrac » serait un choix politique. On souhaite que ces trains restent en convention État-SNCF et surtout qu'on change le matériel. Il faudrait mettre des engins bi-modes.

Julien Matabon : à l'horizon 2013, on pense rétablir la correspondance sur Nîmes du Cévenol.

Didier Le Reste s'enquiert de savoir ce que va devenir la dette ferroviaire, quelles décisions seront prises. Il signale les problèmes de substitution au rail par les ID-bus ; alors que l'on disait se recentrer sur l'essentiel du métier, c'est-à-dire le fer, on constate que la SNCF s'investit sur la route avec notamment des prises de participation dans des sociétés routières, tout cela alors que l'opinion publique demande moins de circulation sur les routes. Il pense que sur certains territoires on sera tenté de remplacer les TET par des ID-Bus. Mais il y a aussi à examiner le problème du nouveau service 2013 qui, comme le précédent, risque de se traduire par des suppressions de trains et d'arrêts. Il rappelle les positions de la CNR sur le fret, et sur l'ouverture à la concurrence pour les TER.

Pour le **Ministère**, **Jean-Marc Ambrosini** indique que la dette ferroviaire risque de devenir dette publique ; il faut envisager les modalités et les paramètres et au moins stabiliser. En ce qui concerne le fret et les TER, la réflexion gouvernementale n'est pas finalisée. **Julien Matabon** estime qu'il ne faut pas être critique à l'égard des bus qui rendent service là où il n'y a pas de trains.

Didier Le Reste demande qu'une réponse écrite soit apportée au courrier de la CNR. Il interroge les représentants du ministère pour savoir s'ils considèrent que la réforme engagée est une nouvelle feuille de route pour la SNCF, sachant qu'on s'interroge fortement sur ce que pouvait être l'autonomie de gestion de la SNCF sous le gouvernement précédent. Quelle sera la feuille de route du nouveau président de la SNCF, quelle sera son autonomie de gestion ?

D'autre part, il demande si J. Chauvineau qui avait une lettre de mission de M. Perben sur les OFP en bénéficie toujours. Il précise qu'à La Rochelle, la SNCF est sortie de l'OFP.

Julien Matabon, pour le Ministère, répond que peu d'OFP dont l'objectif aurait été de recréer du fret, fonctionnent.

Patrick Delfosse indique une situation de non-retour. Hier, Monsieur Borloo disait que Somain avait de l'avenir ; aujourd'hui on ferme. D'une façon générale, on facilite le travail du privé.

La délégation quitte le Ministère à 17 heures 50.