1988 - 2018
30 ans de combat

COmité de DÉfense et de développement du RAIL de la région de Montluçon et du Val du Cher
Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau . 03100 MONTLUÇON
http://coderail.free.fr/

Le CODERAIL a 30 ans

Le CODÉRAIL a 30 ans et, depuis sa création a eu et a pour objectif de défendre la mobilité par le Service Public du rail SNCF, mais accepte et préconise la complémentarité harmonieuse avec les autres moyens de transport, soit voyageurs : bus locaux, taxis, véhicules personnels, soit le fret : camions pour les dessertes locales.
Le CODÉRAIL a été créé en 1988 parce que déjà les usagers du train voyaient le lobby routier s'imposer, et, depuis cela n'a pas ralenti malgré tous les désagréments de cette politique.
Le CODÉRAIL en conséquence s'efforce de défendre le Service Public qu'est la SNCF car il juge ce service indispensable et le seul à pouvoir équitablement doter la France du moyen de transport rail, sûr, peu polluant, et pour tous les citoyens des villes Métropoles ou Moyennes, sans délaisser les territoires moins peuplés. Il ne croit pas que les transporteurs privés puissent assurer cette mission, car il sait bien qu'elle coûte plus qu'elle ne rapporte.
Nos gouvernants doivent faire respecter le terme «Égalité» inscrit dans la constitution de la République, d'un bout à l'autre de notre pays pour ne pas voir des déserts naître dans certaines contrées comme le Massif Central.
Le Président Christian PENAIN.

En 2018 nous célèbrerons les 30 ans du CODÉRAIL. En 1987, des réflexions étaient engagées entre le syndicat des cheminots CGT et la municipalité de Montluçon dirigée par M. Pierre GOLBERG afin de mettre en place un comité de défense du rail rassemblant des usagers, des élus, des cheminots quelle que soit leur sensibilité.
La création du CODÉRAIL fut entérinée le 30 mars 1988.
De graves menaces se faisaient jour : suppressions envisagées de lignes, de gares et de personnel. Le but principal du CODÉRAIL était de défendre le Service Public et améliorer l'existant. C'est tout le contraire que la SNCF a mis à exécution : liaisons turbotrains supprimées sur Bordeaux-Lyon, puis suppression de la relation directe, aucune volonté de l'État de moderniser les infrastructures et le matériel roulant sur cette ligne.
Sur Montluçon-Paris, le temps de parcours s'est allongé de 35 à 45 mn avec des retards fréquents, voire des suppressions de trains remplacés par des bus occasionnant un temps de parcours encore plus long ; de ce fait les montluçonnais vont souvent prendre le train à Vierzon ou à Moulins.
Sur Montluçon-Clermont via Volvic, la partie ferroviaire Lapeyrouse-St-Eloy-les-Mines-Volvic est supprimée tant voyageurs que fret, laissant l'usine ROCKWOOL sans desserte pour son approvisionnement en cailloux (transport reporté sur camions).
Sur Montluçon-Ussel, la ligne est suspendue depuis 10 ans avec notamment les gares d'Evaux et d'Auzances fermées et à l'abandon, sans entretien malgré les promesses.
Le CODÉRAIL au cours de ces années a employé tous ses moyens pour enrayer ce déclin : manifestations, trains de la colère, Assises du Rail, rencontres avec des élus de toutes sensibilités afin de faire comprendre les dangers de cette politique de suppression de l'offre ferroviaire, en dessous des besoins de la population du bassin montluçonnais.
Aujourd'hui le rapport «Spinetta», à la suite de celui du sénateur Duron qui a déjà bradé les lignes TET (train d'équilibre du territoire) préconise l'abandon d'un grand nombre de lignes classées UIC 7 à 9 (les moins fréquentées, nombreuses dans notre région) ; ce qui va créer une désertification de ces régions.
La grande entreprise nationalisée de 1938 en lieu et place de plusieurs compagnies privées est livrée aujourd'hui soit au démantèlement, soit à la concurrence ferroviaire ou pire, routière, au mépris de l'écologie et de la sécurité.
Voilà un constat peu réjouissant du devenir de la SNCF entreprise publique européenne avant l'heure qui va se muer en entreprise privée régionale : quel recul !!
Le CODÉRAIL, au cours de ces années, n'a pas ménagé sa peine pour alerter et mobiliser les habitants, usagers ou non, et les élus. Manifestement cela n'a pas suffit pour inverser la désaffection des usagers et le désintérêt des élus pour ce moyen propre de déplacement, et aussi de vie des régions éloignées des grands centres urbains.
En terminant cet édito, étant Président Fondateur de cette association d'usagers, je remercie les amis, les collègues qui ont œuvré pendant toutes ces années pour faire vivre le CODÉRAIL.
Le Président-fondateur : Régis ANDRÉ.

1988 à 1995

Depuis **1982** : la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) sépare les relations nationales et régionales, jette les bases d'une convention SNCF/RÉGIONS. C'est le début du désengagement de la SNCF, donc de l'État.
1986, 1987, 1990 : modernisation de l'ensemble de la gare de Montluçon avec un poste aiguillage centralisé et des signaux lumineux, et rénovation de la gare voyageurs. La gare de Commentry aura le même lifting en 1990, mais à la suite, beaucoup de services seront supprimés comme dit ci-après.
1988 : création du CODÉRAIL. Le COmité de DÉfense et de développement du RAIL du bassin montluçonnais, avec comme président-fondateur Régis ANDRÉ, fut créé suite à des multiples services supprimés par la SNCF : fermeture des ateliers de réparations, du triage de wagons à La Loue, de lignes, de gares, comme Domérat, Huriel… de services en gare de Montluçon avec le personnel en faisant partie.
1994 : Le CODÉRAIL a travaillé conjointement avec la participation de politiques : maires, député et sénateur. Il a élaboré un document « Déplacements de proximité dans l'Étoile de Montluçon ».
On peut regretter aujourd'hui que la plupart des dessertes imaginées n'ont pas été retenues par la Région Auvergne et par la SNCF. Seule la gare de Rimard desservant plus particulièrement le lycée Mme de STAEL a été obtenue en 2001.
1995 : Très fortement inspiré du rapport Guillaumat de 1978 limitant le réseau à 5 000 km de lignes et 50 gares desservies, le 1er ministre Juppé propose le Contrat de Plan État/SNCF supprimant 6 000 km de lignes. Le CODÉRAIL s'est prononcé contre ce projet qui prévoyait l'abandon du ferroviaire sur tout le Massif Central.
Il a appelé les usagers et la population à s'opposer à ce projet néfaste pour notre région.

1996 à 2002

24 février 1996 : Participation aux Assises du Rail à Athanor avec la création d'un livre blanc pour un développement économique et social de nos régions.
23 décembre 1996 : le CODÉRAIL participait à une manifestation nationale à Guéret pour le maintien et le développement la ligne Bordeaux/Lyon.
Juin 1997 : Pose d'une caténaire symbolique en gare de St Florent-sur-Cher.
Octobre 1997 : le CODÉRAIL appelait à un grand rassemblement à St Florent-sur-Cher et publiait un manifeste pour le développement du rail en Centre-France, notamment le Lyon-Bordeaux, le Paris-Montluçon avec l'électrification de Montluçon-Bourges mais aussi le développement du fret.
Symboliquement une plaque commémorant cette manifestation fut apposée sur la façade de la gare.
10 avril 1999 : le CODÉRAIL organisait un grand rassemblement interrégional en gare de Commentry pour le maintien de la ligne Lyon-Bordeaux et exiger la modernisation de Montluçon-Paris.
7 mai 1999 : le CODÉRAIL participait à une table ronde, à nouveau pour la modernisation de la ligne Lyon-Bordeaux via Montluçon et Guéret.
2 mars 2002 : le CODÉRAIL organisait les Assises du Service Public Ferroviaire conjointement avec le syndicat des cheminots CGT, le Codeprod et l'Union Départementale CGT, en présence de Jean-Pierre Decourcelles, élu CGT au Conseil d'Administration de la SNCF.
2003 : Daniel COFFIN est élu président du CODÉRAIL.

2003 à 2012

8 octobre 2006 : à l'initiative de l'Association de Défense et de Développement du Service Public des Combrailles (ADDSP COMBRAILLES) et du CODÉRAIL, organisation des Trains de la Colère afin d'attirer l'attention des décideurs politiques et économiques pour le maintien et le développement du ferroviaire dans notre région à dominante rurale Creusoise et Corrézienne. Ce mode de transport vertueux voyageurs et marchandises a toute sa pertinence dans l'aménagement du territoire.
1er octobre 2005 : 1er train de la colère pour la sauvegarde de Montluçon-Ussel.
8 octobre 2006 : 2eme train de la colère. 350 usagers, élus, syndicalistes, défenseurs du rail se mobilisent en empruntant ce train de la colère Montluçon-Ussel.
15 décembre 2006 : le fret est ouvert à la concurrence et sur la région, un premier train affrété par Euro-Cargo-Rail circule pour les eaux de Volvic. (à noter nationalement depuis, le fret a chuté de 20 % à 6 % sur nos rails et explique l'engorgement de nos routes par les camions)
6 octobre 2007 : 3eme train de la colère.
14 octobre 2007 : avec l'ADDSP Combrailles, le CODÉRAIL s'est rendu au viaduc des Fades avec 300 personnes pour protester contre la fermeture de la ligne Montluçon-Clermont Ferrand via St-Eloy-les-Mines, les Ancizes et Volvic.
25 novembre 2007 : Le CODÉRAIL organise à Montluçon un rassemblement avec des élus, l'association ADDSP Combrailles pour alerter de la fermeture de la relation rail Montluçon-Clermont-Ferrand via St Eloy-les-Mines.
29 février 2008 : Le dernier train circule entre Ussel et Montluçon avec des manifestations dans les gares du trajet organisées par l'ADDSP et le CODÉRAIL contre cette suspension signée par le préfet de la Creuse.
La ligne Montluçon-Ussel est ainsi suspendue au 1er mars 2008.
04 juin 2008 : Daniel COFFIN passe le flambeau à Claude LEMOINE pour la présidence du CODÉRAIL.
17 avril 2012 : Christian Penain succède à Claude Lemoine à la présidence du CODÉRAIL.
09 décembre 2012 : le train direct Bordeaux-Lyon est supprimé. Le CODÉRAIL a bataillé pour le rétablissement de cette relation dont une partie, gérée par la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux-Montluçon a été rétabli en janvier 2018.

2013 à 2017

Janvier 2013 : Adhésion à Convergence Nationale Rail (CNR), association nationale des usagers du Rail regroupant des associations régionales et ayant son siège social à Paris.
À partir de 2013 : le CODÉRAIL interviendra régulièrement pour dire le mécontentement des usagers des dysfonctionnements des circulations : retards, annulations de trains suite à travaux, mauvais état du matériel roulant… et les allongements des temps de parcours liés à l'instauration du cadencement : système mis en place pour créer des sillons (horaires disponibles sur trajets) en vue de la vente aux enchères de ces sillons à des sociétés privées lors de l'ouverture à la concurrence.
2014 : le CODÉRAIL informe et intervient auprès des élus : vice-président de Région, sénatrice, députés, maires, sur les transports marchandises (1 million de tonnes possibles) transportables par le rail.
13-14 juin 2015 : manifestation à Guéret pour la défense des service publics, le CODÉRAIL a participé pour défendre le service public SNCF.
Août 2016 : Le CODÉRAIL écrit à Manuel Valls, 1er ministre, Ségolène Royal et Alain Vidalies pour les lignes TET financées par l'État : 6 lignes restantes. (désengagement massif de l'État) ; celles sortant du financement sont laissées au bon vouloir des Régions.
Octobre 2016 : le CODÉRAIL présent à la réunion d'Archignat pour informer les associations opposées à la ré-ouverture de la carrière. Le transport des cailloux par le rail est possible (embranchement particulier existant).
2017 : Le CODÉRAIL a représenté la CNR au colloque organisé par la fédération CGT des cheminots, à Paris.

VOICI RÉSUMÉ quelques épisodes de la vie du CODÉRAIL qui peuvent donner un aperçu de l'activité de cette association d'usagers voulant essentiellement avertir nos concitoyens de l'utilité de ce Service Public de transport de proximité (SNCF) et de le développer, contrairement à ce que certains politiques ou affairistes veulent faire croire.

Et maintenant…?

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (dit rapport DURON) et celui consacré à l'Avenir du Transport ferroviaire (dit rapport SPINETTA) convergent vers l'unique solution: casser le Service Public Ferroviaire pour remédier aux retards, incidents, manque de matériels, de personnels, d'investissements.

Malgré les expériences vécues dans d'autres pays européens où la privatisation a engendré de dramatiques accidents ainsi que d'importantes hausses de tarifs, elle représente toujours le remède miracle. Procédure éternelle des politiques libérales selon un schéma bien rôdé : l'État laisse le service s'endetter, parfois l'y invite, l'y pousse pour qu'inévitablement il se détériore et la qualité décline. Alors s'impose l'ouverture du capital au privé. On connaît la suite, privatisation des secteurs rentables, la gestion des pertes incombant à la puissance publique.
Ainsi s'annonce le projet du gouvernement. Pertinence et compétitivité pour assainir la situation de la SNCF par d'importants gains de productivité. Substitution routière des dessertes non rentables, fermetures de gares, de lignes, de guichets, équipement des trains sans contrôleur, recherche de nouveaux systèmes d'exploitation des lignes sont les garanties d'une ouverture à la concurrence réussie.

La recommandation de fermer 5 000 à 9 000 km de «petites lignes» jugées non rentables (4 500 km de ces lignes se situent dans trois Régions : Nouvelle Aquitaine, Occitanie et Auvergne Rhône Alpes, donc la totalité du Massif Central) a soulevé la colère des usagers des territoires concernés. La mesure ne rendrait pas forcément fous de rage les exécutifs régionaux, qui par ailleurs souhaitent l'ouverture à la concurrence, mais l'État n'en assume pas pleinement la responsabilité. Grand seigneur *(on peut l'écrire avec un a)*, il renonce à transiger depuis Paris et laisse aux Régions le soin de prononcer cette mesure impopulaire et injuste puisque les fermetures ou suspensions pour raisons de sécurité n'ont jamais été précédées de la moindre étude socio-économique ou de marché. Nous continuons de penser que les petits ruisseaux font les grandes rivières !
Les lignes 7 à 9 (du classement de l'Union Internationale des Chemins de fer) sont surnommées à tort «petites lignes» du réseau régional. Le réseau régional n'existe pas en soi, pas plus que le réseau secondaire. Des trains régionaux empruntent les lignes SNCF qui ont toutes le même statut et qui ne se distinguent que par leur volume de trafic. Trop cher à moderniser, trop cher à entretenir, SNCF-Réseau proposera les «petites lignes» aux collectivités locales afin qu'elles les transforment en route (!) pour véhicules autonomes ou voie verte. Il y aurait déjà de la demande...
On s'achemine donc vers un réseau réservé aux dessertes des grandes métropoles. Alors question :
Bordeaux et Lyon étant métropoles, la meilleure manière de les relier n'est-elle pas de moderniser la transversale Bordeaux-Limoges-Montluçon-Lyon ?

Quant aux autres lignes à la charge des Régions, rien n'est moins sûr qu'elles soient bien traitées. Leur avenir dépend d'abord de la volonté politique régionale à privilégier le transport ferroviaire (Bordeaux-Lyon en est l'illustration parfaite), mais aussi des moyens financiers affectés à leur modernisation. Les mécanismes de financement issus de la réforme de 2014 s'appliquent toujours. Le respect de la Règle d'or ***«limite drastiquement l'endettement dans le cadre d'opérations de développement et de renouvellement du réseau»*** et le Contrat de Performance signé entre l'État et la SNCF élude totalement la question des lignes 7 à 9.
Les craintes de la Région Centre-Val-de-Loire sont donc fondées. Si l'État ne finance pas les 50 millions d'€ nécessaires à la mise à niveau (sans électrification ni mise à double voie) de Montluçon-Bourges, sa pérennité n'est pas assurée au-delà de 2025.

La SNCF issue de la réforme de 2014 va connaître une nouvelle évolution juridique. Les 2 EPIC (Établissements Publics Industriels et Commerciaux) SNCF-Mobilités et SNCF-Réseau deviennent Sociétés Anonymes à Capitaux Publics et de fait ne bénéficieront plus de la garantie de l'État.

Et puis, il y a la dette de plus de 50 milliards d'€ qui génère 1,7 milliards d'€ de frais. S'il est heureux que l'on commence à la reconnaître comme étant celle de l'État, aucune assurance n'est donnée quant à son effacement. Le gouvernement dit seulement qu'il prendra ses responsabilités durant le quinquennat mais après une réforme profonde de la SNCF, c'est à dire après la mise en place des préconisations des rapports Duron et Spinetta.

Plutôt qu'une réforme de la SNCF basée sur l'ouverture à la concurrence, la contraction du réseau, l'évolution juridique de l'entreprise, l'abaissement des conditions sociales des cheminots, la mise en œuvre d'une autre politique des transports reste urgente, plus respectueuse de l'environnement, plus soucieuse de l'aménagement du territoire, plus à même de répondre aux besoins des populations. Le Service Public Ferroviaire porte ces aspirations pour peu qu'on lui en donne les moyens.

Le transport ferroviaire demeure au centre de la politique d'aménagement du territoire. Le réseau ferré appartient à la Nation. À ce titre, son avenir doit faire l'objet d'un débat public et d'un vote dont les populations et le Parlement ne peuvent être privés.
Le bassin de Montluçon tire du croisement de l'A71 et de la RCEA le maintien d'une grande partie de son économie. Moderniser Bordeaux-Lyon et Ussel-Montluçon-Paris (parce que maintenir en l'état s'avérerait mortifère) c'est **la clé d'un nouveau dynamisme économique**.

Rien ne sera possible sans l'implication massive des populations.