



1988 - 2018
30 ans de combat



COMité de DÉfense et de développement du RAIL de la région de Montluçon et du Val de Cher

Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau . 03100 MONTLUÇON

<http://coderail.free.fr/>

POINT PRESSE DU VENDREDI 6 JUILLET 2018

Le CODÉRAIL souhaite faire le point à un moment où un nouvel épisode de grève débute aujourd'hui à l'appel de deux organisations syndicales, CGT et SUD RAIL, mais aussi à un moment où de nouvelles manifestations d'usagers dans les territoires voisins sont organisées, le dossier du ferroviaire étant loin d'être réglé, dans deux villes situées sur la ligne Paris-Limoges à St Sébastien (Creuse) le samedi 7 juillet, et à St Sulpice-Laurière (Haute Vienne), en octobre prochain. Les associations de défense sont en relation et le combat continue.

Certes, le processus législatif touche à sa fin, la réforme ferroviaire est votée, les ordonnances vont suivre, la réforme va s'appliquer. Mais en territoire, pour les élus locaux, du simple conseiller municipal au parlementaire et pour la population, le combat ne fait que commencer.

Des trois préalables à la réforme, statut des cheminots, statut de l'entreprise et ouverture à la concurrence, qui ont motivé le mouvement engagé par l'ensemble des syndicats cheminots, aucun n'a été retiré, ce qui explique le prolongement des actions.

Pour le statut des cheminots, nous disons simplement qu'il est étroitement lié au fonctionnement et à la qualité du Service Public Ferroviaire.

La reprise partielle de la dette de la SNCF est consécutive au changement de statut de l'entreprise qui devient **société anonyme à capitaux publics**. Elle interviendra au long du quinquennat, ce qui oblige la SNCF à s'acquitter des frais financiers liés à cette dette, qui sont de l'ordre de 1,7 milliards d'€ par an, montants qui auraient pu être consacrés à l'entretien du réseau s'il y avait eu une reprise immédiate de cette dette.

L'ouverture à la concurrence va-t-elle générer un combat acharné entre opérateurs privés pour s'approprier les « juteux trafics » autour de Montluçon ? On en doute, vu l'état du réseau. La concurrence sera présente sur les relations les plus rentables, créera des conflits d'usage et sera peu soucieuse à la fois de la continuité territoriale et des correspondances à assurer en divers points des parcours.

Quant au réseau, le contrat de performance passé entre la SNCF et l'État reste très en deçà de ce que l'actualisation de l'audit « infra » préconise, soit 500 millions d'€ par an et ce, pour les lignes jugées structurantes, celles classées 2 à 6¹. Les lignes 7 à 9 ne font pas partie de la trajectoire financière du contrat. Donc appel à la générosité des Régions et des collectivités locales. En fait, l'effort demandé à la SNCF de réaliser d'importants, voire d'énormes gains de productivité va se concrétiser essentiellement par la fermeture de ces lignes. C'est ce que préconise clairement le « rapport Spinetta ». Et là on va mettre à mal ce qui a toujours fait l'efficacité de la SNCF et sa raison d'être : **l'effet réseau**.

1 L'avenir des petites lignes

Il dépendrait donc des capacités financières des Régions au sein des montages budgétaires des CPER². Déjà, la participation de "SNCF-Réseau" depuis 2016 est tombée à 8,5% dans les CPER 2015/2020, et L'ÉTAT n'a contribué qu'à 30% (au lieu de 50%) à mi-chemin du contrat qu'il a signé.

En Auvergne-Rhône-Alpes, 760 millions d'€ sont jugés nécessaires à la remise à niveau du réseau régional. On parle bien de remise à niveau, c'est à dire de maintenir les lignes "circulables", pas de le moderniser. M. Wauquiez, lors de sa venue à Montluçon, annonçait triomphalement 22 millions d'€ pour les lignes de l'Étoile de Montluçon afin d'éviter leur fermeture. Il convenait tout à fait que les rendre plus attractives demanderait un effort financier que la Région ne peut assumer et en appelait à l'État. Depuis on sait que la pérennité de Montluçon-Bourges n'est pas assurée au-delà de 2025, les 2 Régions devant se rencontrer pour ce dossier. On avance le chiffre de 95 millions d'€ nécessaires pour éviter de nouveaux ralentissements des trains.

Il faut également souligner l'incohérence du système de gouvernance sur cette ligne. Les dessertes qui vont relever de l'activité TET³ seront organisées par la Région Centre-Val-de-Loire, alors que celles relevant de l'activité TER⁴ le seront par Auvergne-Rhône-Alpes. On espère la mise en place de meilleures coopérations dans l'intérêt des usagers.

Quant aux autres lignes desservant Montluçon, M. Wauquiez n'a toujours pas compris, à moins qu'il ne le fasse exprès, la différence entre relation, ligne et desserte. Toutes les lignes ont le même statut et ne se différencient que par le volume des circulations qui les empruntent.

Sur ces lignes circulent des trains TET sous l'autorité de L'État et des TER sous l'autorité des Régions. Quand M. Wauquiez dit que Montluçon-Lyon relève de la compétence de l'État, c'est vrai pour la ligne, mais pour la desserte c'est faux.

Depuis la fusion des Régions, les dessertes à l'intérieur de la Région relèvent de l'activité TER. La région a donc le devoir de mettre en place des dessertes convenables entre Montluçon et Lyon. Si d'aventure, certaines de ces dessertes correspondent avec les Bordeaux-Montluçon de Nouvelle Aquitaine on aura assuré la continuité territoriale. Libre à ces deux Régions de renégocier ensuite avec l'État le **caractère national** de cette relation et la modernisation de la ligne.

1 Classement selon l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) selon la densité du trafic.

2 Contrats de Plan État/Régions

3 Trains d'Équilibre du Territoire (Intercités)

4 Transports Express Régionaux (trains ou cars)

Nous avons échangé avec la vice-présidente de la Région AURA chargée des transports le 21 juin lors d'une vidéo-conférence nommée « Rencontre-Échanges » (c'est désormais ainsi qu'on a rebaptisé les comités de lignes) sur les mauvaises conditions de desserte **de et vers** Montluçon, qui sont connues de l'exécutif régional, mais qui ne connaissons pas d'amélioration au prochain service, (c'est à dire lors des évolutions des horaires des trains qui ont lieu en décembre de chaque année).

Le nœud ferroviaire de Lyon a fait l'objet d'un long développement suite aux travaux qui y sont engagés, mais pour le reste... on attend...

Comme se plaisent à dire les observateurs éclairés du transport : « Pour le rail, on réfléchit, pour la route, on élargit ».

On a aussi appris qu'il ne serait plus possible d'obtenir dans un train un billet au tarif du guichet (quand la gare est fermée) et dans le même temps on s'émeut d'une augmentation de la fraude et de l'augmentation des voyageurs sans billet. Quand on ferme des guichets et quand on supprime des contrôleurs pourquoi s'en lamenter !?

On a appris d'autre part du directeur régional "SNCF-Mobilités" que la grève n'était pas terminée, qu'il était impossible d'en prévoir la fin, que la Région connaissait un fort taux de grévistes (sans doute dû à l'incertitude du maintien des lignes) et que l'absence de circulation des trains en dehors des jours de grève « faisait suite à une organisation difficile ». Nous pensons plutôt que c'est une volonté délibérée de la SNCF, nous appelons cela du sabotage !

Quant à la mise en place des instances de concertation, un comité de la mobilité sera créé sur 4 secteurs géographiques : Auvergne, Alpes, Vallée du Rhône Nord et Vallée du Rhône Sud dans le cadre de la loi. On agrandit le périmètre et on y ajoute l'ensemble des modes de mobilité. Nous avons proposé que la Région organise ses propres instances au plus près des lieux d'utilisation. On risque la création d'une gigantesque usine à gaz !

2 L'avenir de nos lignes.

Durant une année à partir de la promulgation de la nouvelle loi ferroviaire, sera réalisé un état des lieux des lignes 7 à 9, dites petites lignes (que nous préférons nommer Lignes de Proximité) et soumis au parlement. Nous considérons qu'il serait par ailleurs dangereux, voire malhonnête de confier ce travail à la seule expertise de "SNCF -Réseau" dans ce cas juge et partie. Nous demandons que toute décision soit précédée d'une étude socio-économique menée par un organisme indépendant comme l'a été l'audit sur l'infrastructure. Et nous demandons aux Régions et collectivités locales d'exprimer la même demande.

Viendra ensuite l'heure du choix des lignes à garder ou à fermer. Assisterons-nous à la même indignation de la part des élus que celle qui s'est manifestée à l'annonce de l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur les routes ? Là, certains vont déchanter, qu'ils aient ou non voté ou soutenu la loi, quand la contraction inévitable du réseau se produira sur leur territoire.

Cet état des lieux vaut aussi selon nous pour les lignes récemment fermées telles LAPEYROUSE-VOLVIC et MONTLUÇON-USSEL où la desserte d'entreprises importantes pourrait être assurée. Mais le fret est filialisé et 700 postes de cheminots vont disparaître !

Il y a quelques jours, on a appris que MONTLUÇON-USSEL faisait l'objet d'un dossier déjà avancé de transformation de la ligne en voie verte. Il est vrai qu'existe autour de Montluçon un potentiel considérable de voies vertes si l'on suit à la lettre les recommandations du « rapport Spinetta ». Nous sommes plutôt surpris de cet engouement récent pour l'environnement qu'aucun symptôme n'annonçait. Une manière sans doute de s'offrir une virginité écologique inattendue. On les savait davantage pro-TGV (ils en parlent toujours) que pro-ferroviaire.

Nous n'avons rien contre les voies vertes mais dans le cas présent nous souhaitons qu'elle soit compatible avec la circulation de trains touristiques. Ce serait un heureux aboutissement des travaux remarquables réalisés par l'association AAATV qui gère la rotonde du dépôt de locomotives de Montluçon.

Quand on est sujet ou exposé aux pulsions écologiques, la plus pertinente action en faveur de l'environnement demeure la promotion du transport ferroviaire.

Car c'est bien connu, mais on va le répéter, le train n'est responsable que de **1,6%** des consommations d'énergie et de **0,4%** des émissions de **CO₂** pour 30% d'émissions globales de GES⁵ liées à l'activité transports.

Surtout ne dites rien au ministre de tutelle de l'écologie qui fait preuve d'un solide appétit pour les coulevres aux dimensions impressionnantes, peut-être en vue d'un nouveau film «Les absences de Monsieur Hulot».

Le CODÉRAIL a participé à plusieurs rassemblements aux succès variables et mitigés. Le 28 avril, 500 personnes à Montluçon (il en était attendu beaucoup plus), le 2 juin une centaine, le même jour une centaine à St-Florent (c'était pas mal) et le 23 juin une centaine à St-Amand (c'était plutôt bien). Globalement la mobilisation est insuffisante par rapport aux enjeux.

Lors du premier rassemblement à Montluçon, une délégation a été reçue par Mme la préfète. Il a été évoqué un rendez-vous avec "SNCF-Réseau" à Montluçon. Il y a peu de temps, M. Moncilovic adjoint au Maire, n'a pu nous dire où en était ce rendez-vous mais devait se renseigner. On espère qu'il est toujours d'actualité afin que le CODÉRAIL puisse y faire part de son expertise.

Nous sommes toujours pour l'organisation d'un débat public sur le sujet avant qu'il ne soit trop tard mais peu d'enthousiasme se manifeste autour de cette initiative.

A votre disposition pour répondre à vos questions. Puis nous passerons à un épisode plus festif à l'occasion du 30^{ème} anniversaire du CODÉRAIL.