



# COMMUNIQUÉ

## Débat public du 6 février 2017

**Le 6 février 2017, une trentaine de personnes est venue participer au débat organisé par le syndicat CGT des cheminots de Chartres autour de l'axe ferroviaire Dreux – Chartres – Voves – Orléans et sur la rénovation de la gare de Chartres.**

Le 12 décembre dernier, après un « *suspens* » jusqu'à la dernière minute, un premier train ouvert aux voyageurs a pu finalement circuler entre Chartres et Voves ; ce qui n'était pas arrivé depuis près de 75 ans !

Cette réouverture partielle ne se fait absolument pas dans les conditions prévues et le Service Public rendu aux usagers et contribuables est inadmissible étant donné les sommes engagées pour ce projet.

Lors de notre dernier congrès du syndicat, le 25 novembre 2016, nous avons décidé de nous mobiliser sur ce sujet. En effet, s'il y a tout pour être déçu d'une telle réouverture, il nous a paru important de rester positifs et engagés pour pousser à la roue sur ce projet. Il est clair que si nous ne faisons rien, il pourrait vite être avorté et tomber aux oubliettes. Si pour nous, tout reste à faire, l'ouverture, elle, est bien là ; ce n'est pas rien !

~

Ce débat a d'abord été l'occasion de prises de contact entre diverses organisations et associations du département (*FSU, Ensemble 28, UFC Que Choisir 28, FEEL [Fédération Environnement Eure-et-Loir],...*), ainsi que *Hugues VILLEMADE* candidat à l'élection législative sur la première circonscription d'Eure-et-Loir, tous intéressés par le sujet. L'ensemble d'entre eux a apprécié et salué notre initiative et s'est engagé à en faire part à leurs adhérents respectifs.

Le début des discussions a permis de faire un retour sur cette réouverture partielle avec l'analyse et l'expertise des cheminots des différents services présents. Nous nous sommes notamment interrogés sur la posture des différentes directions du Groupe Public Ferroviaire (GPF) pour retarder la réouverture et empêcher la réalisation d'un bon service.

De gros points sont toujours sans réponse. Concernant la « *fameuse* » aiguille manquante à Voves (pour assurer un Chartres – Tours sans correspondance, un « *oubli* » qui ne fait qu'accentuer les pertes pécuniaires, circulations voyageurs vide de certaines rames, balades de conducteurs en taxi, doublement du besoin de conducteurs, etc.) pourquoi le GPF n'a-t-il rien fait comme c'était prévu ? Pourquoi le beau bâtiment tout neuf de Voves et sa salle à relais est-il toujours vide ? Pourquoi n'y a-t-il pas d'arrêt entre Chartres et Voves ?

Finalement, la grande question est toujours en suspens : « **Mais où est passé l'argent ?** ». Dans tous les cas, notre syndicat, comme l'ensemble des participants, a bien l'intention de faire la lumière sur ce sujet et **l'absence de réponse des deux parties concernées (Région Centre-Val de Loire et GPF) ne joue pas en leur faveur.**

Le sujet des arrêts entre Chartres et Voves a été abordé notamment avec un représentant du lycée de la Saussaye. Il nous a rappelé que c'était un lycée agricole

public rattaché au Conseil Régional et que le GPF avait su faire une sensibilisation des risques de heurt ferroviaire, mais que le lycée n'avait jamais été sollicité pour un projet d'arrêt. Le lycée représente 500 personnes susceptibles de prendre le train chaque jour, avec de plus en plus de demi-pensionnaires et des étudiants bloqués le week-end puisque l'offre de cars n'est pas adaptée à leurs sorties.

**Pour notre syndicat, une halte ferroviaire en face du lycée serait facilement réalisable et est soutenue par l'ensemble des participants.** D'autres arrêts comme à Berchère-les-Pierres ou Theuville seraient à envisager aussi.

La question tarifaire a été abordée. Le billet de train coûte plus cher qu'un billet de car (2 fois et demie plus cher pour un Chartres – Châteaudun), avec des correspondances et moins de dessertes. Cela met en exergue la politique tarifaire du GPF face à celle de Transbeauce et du Conseil Départemental !

En ce moment, il y a cinq à dix personnes par jour sur cette nouvelle ligne, mais il est clair pour tout le monde que personne des responsables politiques et du GPF ne veut que cette ligne ne fonctionne ! Elle n'a d'ailleurs pas encore été suivie d'une augmentation du trafic FRET. D'ailleurs, l'ancien secrétaire du CER PRG a confirmé que la ligne Chartres-Orléans n'a jamais été considérée comme un projet important par la direction de la région SNCF PRG.

Il a été rappelé que la ligne Chartres – Courtalain est une ligne qui marche très bien ; il y a plein de jeunes qui l'utilisent pour aller à l'école et de salariés pour aller sur Chartres ou en direction de Paris. Il n'y a pas de raison que la partie Chartres – Orléans ne connaisse pas le même succès, il y a un fort potentiel.

Un camarade a rappelé l'importance de l'étoile de Chartres qui se trouve à l'intersection, notamment, des lignes Paris – Brest, Rouen – Orléans, Chartres – Bordeaux. Chartres a un potentiel incroyable en terme de trains. Alors que la Beauce est l'une des plus grandes régions céréalières et que tous les silos sont reliés au Réseau Ferré National, presque tout part par camion aujourd'hui. Même chose pour les voyageurs avec les « cars Macron » ; le transport de messagerie quant à lui n'existe plus.



Pour la partie Voves – Orléans, nous n'avons aucune information de la part des élus. Lors d'une concertation publique fin 2014, il a été annoncé que les travaux devaient commencer en 2017... et toujours rien ! Qu'en sera-t-il des 10 allers-retours Chartres – Orléans prévus pour 2022 ?

La suite des débats s'est ensuite tournée vers une question plus générale des transports. On souffre actuellement d'une concurrence des modes de transport. Il ne faut pas opposer le rail et la route. Il est en train de se passer la même chose dans le ferroviaire que sur la route. Par exemple, la future ligne TGV Tours – Bordeaux est une concession privée... Vinci ! Qui s'assure encore une rente sur cinquante ans. Vinci est en train de prendre le monopole du transport (route, rail, aéroport) sur le quart sud-ouest de la France !

Le représentant de la FSU présent a affirmé que la question de la mobilité était une préoccupation des enseignants. C'est très important pour l'égalité des chances pour les élèves et les étudiants. C'est d'ailleurs dans beaucoup de têtes, Chartres – Orléans en 50 minutes permettrait à des Chartrains ne pouvant pas prendre de logements sur Orléans de pouvoir y faire des études.

Beaucoup sont revenus sur la question importante de l'aménagement du territoire, notamment pour les zones rurales qui n'ont plus ou presque de Services Publics. Pour l'assemblée, le Service Public doit faire débat, et c'était bien l'objectif de cette journée.

Il semblerait que la question d'une nouvelle gare TGV dans le sud du département soit remise au goût du jour. Nous ne pensons pas que ce soit une priorité pour le monde du travail qui a besoin de transport de proximité.



Une autre partie des débats a été consacrée à la question de la mise en concession de la RN154, et plus largement au transport routier. Il a été rappelé que 46 000 personnes meurent chaque année sur les routes, la RN154 est très accidentogène et dangereuse.

Parmi les dépenses de transport (17 % du PIB en 2014), celles destinées à la route représentent 80 % des montants engagés contre 6 % pour le ferroviaire, 6 % pour l'aérien, 5 % pour les transports collectifs urbains

et autocars réguliers et 4 % pour la mer.

Les transports représentent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France (28,9 %). Le transport routier de marchandises et de personnes est responsable, à lui seul, de 91 % des émissions totales du secteur des transports. Il y a urgence pour nous de remettre les cars et les camions sur les rails !

La RN 154 relie Rouen à Orléans. 260 millions d'euros d'argent public ont déjà été investis sur cet axe, et l'État a fait le choix de la mise en concession autoroutière de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines et de son tronçon commun avec la RN 12.

Comme le coût du projet de mise en 2 fois 2 voies a déjà été payé par les impôts et les contribuables, et que le Conseil Départemental a contribué à l'achat de terrain, les RN sont carrément offertes à Cofiroute (Vinci).

On comprend mieux pourquoi l'ensemble des élus et grands patrons, serviteurs du Capital, n'a aucun intérêt à ce que la ligne ferroviaire Rouen – Orléans puisse fonctionner !

Pour information, un trajet aller-retour quotidien pour aller travailler entre Chartres et Dreux reviendrait à 120 € par mois, soit un SMIC par an ! Le syndicat a rappelé les revendications CGT concernant le réseau routier, à savoir la réappropriation du réseau concédé et la renationalisation des SCA pour redonner une cohérence sous maîtrise et gestion publique.

Nous voyons tous ici que la question de la RN154 et celle de l'axe ferroviaire Rouen-Orléans sont l'exemple parfait de la **position contradictoire et inconciliable entre les intérêts du monde du travail (les seuls créateurs de richesses) et ceux du monde de la finance (ceux qui se servent dans la caisse)**, c'est-à-dire ceux qui dominent la société !

Pour nous, il y a urgence de transformer la société, ici sur cette question de transport, il en va de notre avenir, mais surtout de celui des générations futures : **il faut un report en masse de la route vers le rail.**

Concernant la rénovation de la gare de Chartres, comme toutes les gares de France, il semblerait que la question ferroviaire soit secondaire. Une gare doit être un lieu où il y a des trains... et donc des cheminots ! La rénovation de la gare de Chartres doit être l'opportunité d'aménager la production ferroviaire en conséquence afin d'anticiper les besoins ferroviaires du futur, avec par exemple des trafics importants sur toute l'étoile de Chartres. Il serait notamment intéressant de prolonger les voies 8 et 12 en direction de Voves et de Dreux, de construire la voie 1 TER (entre 2017 et 2022 selon les responsables) afin d'éviter le cisaillement des voies de la ligne Paris – Chartres – Le Mans, par des trains à destination de Courtalain, de penser aux voies de garage, aux besoins des usagers, des cheminots... Pour cela encore faudrait-il le leur demander ! La question du stationnement ou plutôt de la privatisation de l'espace public afin de racketter les usagers et les salariés est insupportable !

~

**Cette matinée de débat a été très riche et a permis de lancer une dynamique pour aller chercher une ouverture d'un axe ferroviaire d'utilité publique, pour un report modal, et contre la mise en concession d'un bien de la nation.**

**Des propositions ont été faites pour continuer à travailler ensemble, une autre initiative de ce type devrait avoir lieu prochainement. À suivre...**

## **SEULE LA LUTTE PAYE !**



**SYNDICAT CGT DES CHEMINOTS DE CHARTRES**

28 RUE DANIELLE CASANOVA  
28000 CHARTRES

contact@cgtcheminotschartres.fr ~ www.cgtcheminotschartres.fr



cgtcheminots\_CH



Syndicat CGT des cheminots de Chartres