



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Correspondance : Chez Mr Laurent Russeil appt.290 Hall.6, 17 rue du Javelot 75013 Paris

Blog : www.convergence-nationale-rail.fr

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Compte-rendu d'audience du 9 mars 2017 au ministère des transports

La délégation de la CNR a été reçue par Mr Leconte, conseiller social et services ferroviaires, suite à notre demande d'audience du 25 novembre 2016.

Didier Le Reste, président de la CNR, remercie le conseiller du secrétaire d'Etat de recevoir une délégation et présente notre association pluraliste de défense du service public ferroviaire créée en 2011.

En introduction, il relate le contexte ferroviaire depuis la dernière réforme qui a découpé la SNCF en 3 EPICS. Les restructurations se poursuivent avec comme conséquence pour les usagers et les cheminots des fermetures de gares, de boutiques et guichets, de lignes avec transfert sur route. Dans une étude récente pour le cas d'un transfert du ferroviaire vers la route, 36% des usagers prendront leur voiture et 26% ne se déplaceront plus. Où est le rôle stratégique de l'Etat que la réforme ferroviaire devait lui redonner ? Il y a un manque d'actes concrets pour mettre en adéquation les paroles et les actes. Ainsi lors de la COP 21, le sujet des transports a été peu évoqué et encore moins celui du transport public ! Quant à la direction SNCF elle a comme stratégie le développement de filiales à l'étranger au détriment de la maison mère. Au plan national, elle instaure la concurrence dans le groupe SNCF avec les « cars Macron » et la création de la filiale OUIBUS qui concurrence les TGV, TET, et TER. Cette filiale très déficitaire et recapitalisée à hauteur de 100 millions d'euros n'a qu'un taux d'occupation de 40%.

La qualité de service se dégrade avec des prévisions de suppression de 24000 emplois d'ici 2023 et l'appel à plus en plus à la sous-traitance privée pour la maintenance du réseau et des installations, la CNR est en droit de s'inquiéter pour l'avenir.

Sur le plan financier par an, la dette du système ferroviaire s'élève à 53 milliards (dont 45 pour SNCF-réseau) qui génère 1,5 milliards de frais financiers. Cette dette est celle de l'Etat, qui s'est engagé au moment de la réforme à la reprendre mais il a reculé sous la pression des lobbies routiers et pétroliers.

Christian Penain (coderaïl), intervient sur le bassin Montluçonnais. Sur les 7 lignes, il n'en reste plus que 2 après la réforme dont 1 en suspend en TER ou TET. La transversale Bordeaux-Lyon est aujourd'hui morcelée en TER. On assiste à une désertification du Massif Central (situation des relations Cévenol et Aubrac,...) aussi sur le Fret alors que nos voies en Auvergne peuvent supporter 1 million de tonnes et participer ainsi à l'aménagement du territoire. Il refuse le transfert des TET aux régions et demande avant janvier 2018 le retour effectif des circulations ferrées sur la ligne Bordeaux-Lyon et l'électrification de la ligne Montluçon-Paris via Vierzon. Il dénonce le nombre trop important d'interception de voies entraînant la suppression des circulations.

Michel Ricci (défense gare d'Assier et promotion du rail), démontre que la région Midi- Pyrénées est enclavée et moins bien desservie. Grâce aux mobilisations, des réponses ont été obtenues (Branche Rodez détournée par Périgueux semble acquis et la desserte de nuit Cerbère devrait re-circuler). Il rappelle que la Direction SNCF préconisait la suppression des trains de nuit et fait le lien avec l'organisation qu'elle met en place qui est en décalage avec les déclarations du ministre et va obliger les usagers à chercher d'autres solutions de transport (horaires inadaptés, branche Rodez avec 3 voitures insuffisante). De plus, suite aux travaux sur les voies du POLT la nuit, la SNCF prévoyait de dévoyer le Paris-Rodez par Bordeaux et Toulouse avec une arrivée très tardive à

Association Loi 1901 – Agrément RNA : W941007139

Immatriculation SIRET : 790 124 796 00018

Siège social : 20, Place Pierre SEMARD 94190 VILLENEUVE ST-GEORGES

Ne pas nous écrire à cette adresse – Utiliser l'adresse en tête de lettre - Merci

Rodez et l'abandon de la desserte de Brive à Rodez. Grâce à l'action, (usagers, cheminots, élus de proximité), l'itinéraire alternatif proposé par l'association et la CGT par Coutras, Périgueux et Brive avec une arrivée à Rodez semble acquis. Pour autant, il reste à revoir les horaires, ceux proposés par la SNCF ne permettent plus les correspondances TER (pour Millau, Albi ou encore Aurillac). Cela est techniquement réalisable, pour cela il faut conserver la manœuvre en 3x8 à Coutras, pour couper et manœuvrer le train.

Une proposition de grille a été également faite pour adapter les horaires des TER entre Brive et Rodez afin d'être en correspondance avec les intercités pour Paris (remis en séance). Nécessité de mieux travailler conjointement les horaires TER des lignes alimentant le POLT. Pour la Tour de Carol, faire arriver le train de nuit à 10 ou 11 h le matin est inacceptable, il faut revoir les horaires pour une arrivée vers 8h50.

Pour la Palombe Bleue, de nombreuses mobilisations ont lieu et d'autres sont en préparation contre sa suppression en juillet 2017. Ce train de nuit est fondamental pour la desserte des vallées pyrénéennes, du Luchonnais (surtout que le conseil régional a annoncé les travaux pour rouvrir la ligne) de Tarbes, Lourdes et jusqu'à Hendaye afin de permettre aux usagers d'arriver à Paris de bonne heure. Pour la tranche Cerbère qui a été regagnée, les horaires proposés par la SNCF (arrivée fin de matinée) ne sont pas acceptables.

Sur l'utilisation du nouveau matériel « Régiolis », il faut s'assurer que ce matériel neuf n'aura pas de restrictions d'utilisation.

Enfin sur le fret, il existe un véritable potentiel sur la ligne Agen-Auch, le triage de Saint Jory, mais la SNCF doit faire la démonstration de sa capacité à répondre aux demandes dans les temps. Le potentiel voyageur est aussi important pour la population du Gers afin de rejoindre Agen et Paris par TGV.

Pascal Lopez (ADLF Nancy-Merrey), aborde les trains intercités qui ont disparu dans l'EST de la France ainsi que le problème des lignes UIC 7 à 9 (Nancy-Mirecourt-Vittel-Merrey et Epinal-Strasbourg via St Dié des Vosges). Il déplore aussi que les déplacements dans la région Grand Est tel que Nancy-Neufchâteau-Dijon sont quasiment impossible bien que TER. Il soulève la difficulté d'un cadencement qui pénalise la circulation des trains GL et la généralisation des trains sans contrôleur avec l'insécurité. Les usagers avec la population ont manifesté à 8 reprises avec la participation de 200 à 500 personnes et plus particulièrement pour demander le maintien de la ligne 14 Nancy-Merrey, la ligne 18 Epinal-Strasbourg et le retour des trains entre Mirecourt et Vittel-Contrexéville. Il exige la présence de contrôleurs dans tous les trains.

Mr Leconte (ministère), rappelle les décisions du ministre au sujet des TET à partir d'un constat :-25% de voyageurs en 4 ans, matériel vieillissant, nombres de lignes hétérogènes et rapport de la mission Duron.

Il précise que la totalité du matériel va être renouvelé pour une enveloppe de 3,5 milliards, qu'une ligne TET reprise au compte d'une région ne peut pas être assimilée à une suppression de TET et fait le constat que les trains de nuit ne sont pas rentables puisque personne n'a répondu à l'appel d'offre lancé en 2016.

Didier Le Reste, rétorque que la SNCF organise elle-même la baisse de fréquentation dans les TET pour justifier à terme leur suppression. Il dit qu'il est paradoxal qu'au moment où les TET sont montrés du doigt pour leur déficit, la SNCF autorise ses filiales à acheter l'opérateur américain OHL sur fonds publics pour un montant de 770 millions d'euros. D'autre part la situation financière des TER présente un quasi équilibre en région et fait apparaître pour le compte national une trésorerie excédentaire de 700 millions et un résultat net de 184 millions. Il remet au conseiller social un courrier pour le Ministre émanant des syndicats de la Creuse à propos de l'avenir de la Gare de la Souterraine. Il attire l'attention sur la région PACA où le président du Conseil Régional veut remplacer les trains par des bus sur 4 lignes au prétexte de la concurrence alors que les comptes TER sont dans l'ensemble à équilibre.

Michel Ricci, déclare que la période étudiée a été faussée pour les trains de nuit par exemple pour la « Palombe Bleue » elle ne circule plus que 3 nuits au lieu de 7 et la problématique de la qualité de service (suppression massive des trains de nuit, travaux et incidents sur matériels roulants) a une influence importante sur la baisse de fréquentation. Mais avec une vraie politique de développement le potentiel voyageur est clairement là.

Mr Leconte (ministère), confirme que la qualité de l'infrastructure a été souvent la cause des problèmes rencontrés et nécessite une remise à niveau du réseau.

Laurent Russeil (secrétaire CNR), intervient sur la nécessité des travaux mais ne doit pas être un prétexte pour supprimer des dessertes voir réduire les capacités de l'infrastructure en citant les menaces qui pèsent sur la double voie de la ligne Nantes-Bordeaux.

Mr Leconte (ministère), précise que les travaux sur le tronçon vendéen vont effectivement commencer sur une voie et n'a pas d'information sur la remise en cause de la double voie.

Il annonce qu'il enverra par écrit les réponses aux interrogations et questions contenues dans la demande d'audience et relatives à celles soulevées en réunion.

**Pour la délégation : D. Le Reste, C. Penain,
M. Ricci, P. Lopez, L. Russeil**