

Assemblée Générale Annuelle
De la Convergence Nationale Rail (CNR)
Du 16 décembre 2017 à Paris

Après avoir fait observer une minute de silence en mémoire des jeunes victimes, disparues dans la dramatique collision entre un TER et un autocar scolaire survenue jeudi 14/12 à un passage à niveau situé sur la commune de Millas (P.O), **Didier Le Reste, Président de la CNR** a présenté le rapport des activités 2017 de l'association.

Depuis notre AG de 2016, beaucoup d'évènements se sont produits tant aux plans politique, social, sociétal et de façon corrélative au niveau des politiques de transports.

Sans approfondir le sujet, il convient d'évoquer la séquence électorale de cette année qui a débouché sur un bouleversement de l'échiquier politique qui n'est jamais neutre.

Pour cette occasion, conformément aux décisions de notre AG de 2016, nous avons proposé à nos collectifs, à nos comités, de soumettre notamment aux candidat-e-s aux législatives, un pacte de progrès du Service Public ferroviaire reprenant nos principales propositions structurantes.

Comme souvent dans ces périodes et dans ce genre de démarche, nous enregistrons des fortunes diverses et variées mais avec plusieurs dizaines de retours, nous avons pu être présent dans le débat public portant sur les enjeux du Service Public ferroviaire qui fondent un choix de société.

En janvier 2017, la Fédération CGT des cheminots tenait son 43^{ème} congrès à St Malo.

Au cours de ce congrès, la CNR représentée par **Sylviane ARNAC** du CODELIAPP a pu participer à une table ronde relative à l'état du Service Public ferroviaire, à son avenir et aux convergences à renforcer entre cheminots, usagers et les élus qui défendent une conception progressiste du chemin de fer.

Dans le même ordre d'idée, signalons le succès du Forum des associations du 5 octobre dernier organisé par la Fédération CGT des cheminots auquel ont participé plusieurs collectifs adhérents à la CNR.

Notre camarade **Daniel Coffin** de CODERAIL représentait la CNR à la tribune de ce forum à l'issue duquel un compte-rendu a été diffusé.

Afin de prolonger concrètement cette initiative qui a vu la participation de 45 associations d'usagers, de responsables politiques et syndicaux il a été proposé et nous vous y engageons, d'élaborer en territoire, en convergence avec d'autres forces un plan d'urgence pour le Service Public ferroviaire que l'on pourra mettre au centre de mobilisations et autres initiatives.

Notons pour terminer sur ce point que la publication « la vraie info » éditée à 500 000 exemplaires par la CGT cheminots a été fortement appréciée par les usagers du rail et au-delà.

Comme nous l'avons souligné dans un courrier en date du 31/10 dernier à **E. Borne**, nouvelle Ministre des transports, les inaugurations de juillet 2017 en grandes pompes des LGV Paris-Bordeaux et Paris-Rennes (qui auraient coûté en global 6 millions d'euros !), n'ont pas masqué longtemps les mauvais coups qui continuent de s'abattre sur le Service Public ferroviaire, générant des conséquences de plus en plus pénalisantes pour les usagers et au-delà pour la vie des territoires.

Malgré les mobilisations, qu'elles soient à l'initiative d'associations d'usagers ou des cheminots avec leurs syndicats, les fermetures de guichets, de boutiques, de gares continuent, des arrêts et des trains sont supprimés comme les TET (Trains d'Équilibre du Territoire/ Train corail...), singulièrement les trains de nuit, nous connaissons toujours des trains surchargés et en retard, des correspondances inadaptées et désorganisées, la poursuite du démantèlement de l'activité du transport de marchandises par train avec la menace de nouvelles fermetures de triages comme celui de Nîmes ou du triage de Miramas qui mettrait 300 000 camions supplémentaires sur les routes !

Pour se donner bonne conscience, la SNCF est partenaire du train du climat, stationné cette semaine en Gare de Paris-Est qui porte l'enjeu de la lutte contre le réchauffement climatique et en matière de transport de favoriser les modes les plus économes en énergie, les moins polluants, comme le rail, alternatifs à la route qui est responsable de près de 30% des émissions de Gaz à effet de serre (GES) contre 0.4% pour le train !

Donc des ambitions, des préconisations, même des décisions mais qui se heurtent aux politiques menées par la SNCF et son groupe, fort de près de 1 200 filiales et sous-filiales, principalement routières.

Pour les usagers et leurs associations, il y a chaque jour la cruelle réalité qui s'impose, à savoir que la qualité de service se dégrade alors que les nouvelles autorités politiques ont déclaré à plusieurs reprises qu'elles souhaitaient améliorer les transports du quotidien et marquer une pause dans les grands chantiers d'infrastructures.

Cette situation semble pour le moins controversée et présente de par les actes politiques posés de nouvelles contradictions.

En IDF par exemple le métro du Grand Paris Express (GPE), qui a pourtant fait l'objet de très longues et nombreuses négociations entre les principaux acteurs des territoires concernés semble menacé par l'abandon total ou partiel de certaines de ses lignes comme les lignes 16 et 17 notamment... sous prétexte d'austérité budgétaire.

Par contre la relation ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport de Roissy dénommée CDG Express est quelques part sur les rails, puisque l'État, malgré ce qui a été déclaré, s'engage à le financer sur fonds publics !

Chiffres 2017 et de source interne, ce sont plus de 2 milliards d'euros qui seraient engloutis dans ce projet qui ne va concerner qu'une population restreinte (17 000 voyageurs / jour, alors que le RER B transporte près de 900 000 passagers/jour !), relativement aisée puisque le billet aller simple est estimé aujourd'hui entre 27 et 29 euros.

De plus cette circulation comme l'a bien pointé le rapport du STIF (syndicat des transports d'Ile-de-France) va générer des impacts négatifs en terme de ponctualité sur les lignes B, K, Ter Picardie et pour les trains de Fret.

Les mobilisations s'organisent contre ce projet afin que l'argent public disponible soit utilisé à répondre à l'intérêt général en améliorant les conditions des transports du quotidien qui en ont bien besoin.

Des associations ont déposé des recours, des requêtes en annulation au Conseil d'État.

En matière de dysfonctionnements, d'incidents affectant la chaîne, la continuité du Service Public ferroviaire, comment ne pas revenir en deux mots sur ce qui a perturbé voire paralysé le trafic ferroviaire à 3 reprises depuis l'été dernier en gare de Montparnasse. Cette situation est assez révélatrice des faiblesses, des failles, des maux dont souffre le Service Public ferroviaire.

Rappelons que du 29/07 au 01/08 les circulations TGV au départ et à l'arrivée de la Gare Montparnasse ont été supprimées à cause d'un dérangement au poste de commande de signalisation de Vanves-Malakoff, le 3 décembre dernier nouvelle journée très difficile pour les usagers de la SNCF, sans parler de la panne électrique qui a affecté la Gare de Montparnasse et son fonctionnement ces tous derniers jours.

Ces situations mises bout à bout mettent en exergue le retard dans les investissements de modernisation des installations, les conséquences de la sous traitance et de l'empilage des réorganisations menées à marche forcée, la réduction drastique des moyens humains et le désengagement financier progressif de l'État actionnaire !

Malheureusement, il semble que de nouveau les vrais enseignements liés à ces situations dégradées et fort pénalisantes ne seront pas tirés.

Les autorités essaient de s'en sortir en invoquant l'absence de communication et en sommant de façon théâtrale les dirigeants de la SNCF de s'expliquer et de produire dans des délais impossibles des plans d'actions.

Ce sont là des gesticulations médiatiques qui ne doivent tromper personne. Les maux dont souffre le Service Public ferroviaire demeurent et vont perdurer.

Au stade de ce rapport, je veux souligner pour la saluer, la belle mobilisation de citoyennes et de citoyens avec d'autres forces organisées portant sur la sauvegarde des trains de nuit sous l'impulsion du Collectif « Oui aux trains de nuit » dont nous accueillons avec plaisir aujourd'hui un de ses représentants, **Nicolas Forien**.

Ce collectif a depuis des mois organisé sur plusieurs sites (Perpignan, Pau, Tarbes, Nice, Gare de Lyon, Gare d'Austerlitz, Capdenac...), des initiatives auxquelles ont pu participer des représentants de la CNR.

A ce titre, la CNR a appuyé auprès de la DG SNCF, du Ministère des Transports, du **Ministre Hulot** en charge de la transition écologique et solidaire, le maintien du train de nuit la Palombe Bleue.

A la demande du collectif « Oui aux trains de nuit » la CNR a créé les conditions pour que ce dossier soit évoqué à l'Assemblée Nationale avec l'idée de faire engager une mission d'information parlementaire sur le potentiel des trains de nuit à fortiori que la SNCF a semble-t-il tronqué les chiffres pour justifier l'abandon de ces circulations de nuit.

Nous avons donc monté une délégation CNR à laquelle nous avons associé **Nicolas Forien** du collectif Oui aux trains de nuit qui a été reçue à l'Assemblée Nationale le 27 septembre 2017 par le député **Hubert Wulfranc** du groupe CRC. Celui-ci est membre de la Commission du développement durable et de l'aménagement des territoires de l'Assemblée Nationale par le biais de laquelle il a demandé la création d'une mission parlementaire.

Comme nous n'avions pas encore de réponse de la Présidente de la Commission, ni du bureau de l'Assemblée Nationale, j'ai demandé ces derniers jours que l'on relance la question en suggérant que quelque soit le nom de baptême, mission, commission, étude, enquête, il convenait qu'il y ait des actes parlementaires de produits sur l'enjeu des trains de nuit. Ce combat est à poursuivre et à amplifier autour de ce beau slogan « *sortons les trains de nuit de leur sommeil !* »

Le Président **G. Pépy** qui n'a jamais aimé le train, s'est cru autorisé de déclarer lors du récent congrès de la FNTV (fédération nationale des transports de voyageurs) je le cite « *La SNCF a l'ambition que le car TER soit meilleur que ce que le train peut faire* ».

C'est cette philosophie qui l'a conduit à vouloir supprimer 7 relations d'auto-train sur 11 et à continuer à maintenir sous perfusion à coups d'argent public sa filiale d'autocars déficitaire OUIBUS qui, sur nombre de relations, concurrence les TGV et les TET (trains corail...).

La CNR s'est fendue d'un communiqué de presse très virulent pour condamner ces politiques mortifères.

Pour poursuivre dans le bilan de nos activités, il faut indiquer qu'à notre demande nous avons été reçu le 9 mars dernier par le cabinet du Ministre des transports d'alors, **Alain Vidalies**.

Ce n'était pas une période propice, puisqu'à proximité d'échéances électorales politiques, mais nous avons pu exposer nos avis, arguments, propositions en matière de Service Public ferroviaire, remettre des documents et défendre les dossiers que nous ont confiés nos collectifs comme ceux de la Creuse à propos de l'avenir de la Gare de la Souterraine, du CODERAIL de la région de Montluçon ou encore les questions transmises par le MNLE PACA au sujet des velléités du Président du Conseil Régional d'alors (ESTROSI...) voulant remplacer les trains par des bus sur 4 lignes de la Région.

Comme vous le savez, le Gouvernement a lancé les Assises Nationales sur les Mobilités qui doivent déboucher au 1^{er} semestre 2018 sur un projet de loi d'orientation des Mobilités dénommée LOMI qui pourrait remplacer la LOTI (loi d'intégration des Transports Intérieurs) de 1982 et sur la création d'un Conseil National des Infrastructures. L'affaire est donc très sérieuse...

Cela dit, ce qui nous remonte à l'instar de ce qui s'est passé dans la COP21, dans la loi sur la transition énergétique, dans le Plan Hulot... on parle très peu si non pas de transports publics, de report modal, de rail public. On phosphore, même si cela recouvre un certain intérêt, sur le covoiturage, les circulations douces, l'auto-partage, les voitures autonomes, le vélo électrique, les

applications numériques... C'est bien mais cela ne répondra pas de façon efficace aux enjeux environnementaux qui sont posés et au nécessaire transport de masse dont on a besoin.

Par contre ce qui doit nous interpeller en tant qu'association d'usagers du Rail, qui porte la défense et le développement du Service Public ferroviaire, c'est la mission qu'a confié le Premier Ministre à M. **Spinetta**, l'ancien PDG Air France-KLM dans le cadre de ses Assises, à savoir : « *préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence !* »

On ne peut pas être plus clair sur les objectifs poursuivis.

La CNR a donc été auditionnée à sa demande par M. **Spinetta** le 28 novembre 2017.

Vous avez pu apprécier au travers du compte-rendu que nous avons rédigé que les 2H d'audition ont été mises à profit à des échanges nourris et intenses.

Si nous avons pu ébranler Mr.**Spinetta** sur certaines de ses approches, il nous a bien fait comprendre que ce qui l'animait était bien les conditions de l'ouverture à la concurrence privée des activités ferroviaires.

Nous avons là encore pu exposer des cas concrets de la détérioration du Service Public ferroviaire en territoire au point que Mr ; **Spinetta** s'est dit intéressé pour en savoir plus sur ce que nous appelons la « désaffectation organisée des trains » TET (trains d'équilibre du Territoire), Trains de nuit en particulier...

Les nouvelles velléités pour forcer l'ouverture à la concurrence prolongent ce qu'a engagé depuis longtemps la SNCF avec l'approbation des gouvernements et qu'elle accélère dans la période avec de nouvelles contraintes pour l'exercice du droit de grève afin de limiter la capacité des salariés à s'opposer aux mauvais coups !

Plus proche de nous, l'abandon de l'appellation TGV qui est pourtant le produit du travail de générations de cheminots, du savoir-faire français en matière ferroviaire et a fait notre renommée de par le monde, participe de la volonté de gommer toute référence à l'histoire du Service Public ferroviaire et ce qu'elle implique.

Même si nous n'avons pas pu répondre à toutes les sollicitations nous nous sommes efforcés de faire le maximum de nos possibilités.

Nous avons avec les membres du bureau notamment pu aussi participer à des initiatives, à des débats en territoire. **Aurélien Djament** notre Vice-Président a participé au débat organisé à la Fête de l'Humanité par la Convergence Nationale des collectifs de défense et du développement des Services Publics avec laquelle nous devons renforcer notre partenariat.

En matière de partenariat nous avons en Mars dernier lancé un Appel avec INDECOSA-CGT, l'association des consommateurs de la CGT, visant à renforcer le Service Public ferroviaire au service de tous les citoyens de notre Pays.

Cet appel que nous avons tenté en vain d'élargir à d'autres structures comme la CNAFAL, la CNL, l'AFOC se voulait être une réponse à six Fédérations d'usagers et opérateurs de transport qui

plaidaient auprès des candidats à la Présidentielle pour l'expérimentation à la concurrence dans les TER avant 2026 !

Malgré un contexte difficile et peu propice au développement du Rail Public, on peut quand même souligner qu'il y a quelques mois un premier train ouvert aux voyageurs a pu finalement circuler entre Chartes et Voves, ce qui n'était pas arrivé depuis 75 ans !

Des choses bougent côté Région OCCITANIE, sous l'impulsion de **Jean-Luc Gibelin** Vice-président en charge des transports et ce malgré les freins mis par la SNCF. On vient de nous annoncer la signature de la convention TER pour 8 ans ! C'est un exemple à suivre !

Suite aux États Généraux du Rail organisés par cette Région il a été acté la priorité de la réouverture aux voyageurs de la ligne Rive Droite du Rhône.

Peut-être allons-nous assister à un retour du transport de marchandises à partir du triage ferroviaire de Villeneuve Saint Georges, dans la défense duquel la CNR s'est impliquée.

Il y a donc eu récemment l'annonce d'une signature d'un contrat d'intérêt National entre l'État, les collectivités territoriales, le Groupe public Ferroviaire SNCF garantissant la vocation industrielle et ferroviaire du site.

Enfin pour terminer sur le spectre de nos activités comme nous nous y étions engagés, nous avons produit un certain nombre d'expressions servant aussi d'argumentaires, spécifiquement sur les trains de nuit, sur les TET, sur la concurrence...

Et là nous avons entre autres chantiers un APPEL/MANIFESTE que nous pourrons verser en complément de notre audition comme contribution aux Assises Nationales sur la Mobilité.

Comme vous le voyez le menu a été copieux et le demeure mais nous avons toujours bon appétit !