



1988 - 2018
30 ans de combat



*CO*mité 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
Collectif»Val du Cher»: 5, rue Victor Hugo 18400 Lunery
<http://coderail.free.fr/>

POINT PRESSE du VENDREDI 2 MARS 2018

Ce point presse paraîtra peut-être tardif car intervenant après la publication des rapports DURON et SPINETTA abondamment commentés, ainsi qu'après la déclaration du Premier Ministre Édouard PHILIPPE, elle aussi abondamment commentée, et qui suscite dans les territoires une inquiétude bien légitime.

Le rapport DURON du Conseil d'Orientation des Infrastructures

Bien qu'il fasse référence à la transition écologique et énergétique, il a déjà une caractéristique totalement inhabituelle : il n'est plus fait référence au nécessaire **report modal de la route vers le rail**. Tous les rapports jusqu'à présent martelaient cette obligation qui justifiait le développement de l'activité des modes de transports plus respectueux de l'environnement.

Il faut rappeler que :

- Le transport génère 30% des émissions de GES¹ dont plus de 95% proviennent du trafic routier à l'intérieur desquels 50% sont imputables aux véhicules particuliers,
- Le transport génère des coûts externes (accidentologie, pollution, congestion, etc...) évalués au niveau de l'Europe des 27 (exceptés Malte et Chypre) + Suisse et Norvège à plus de 700 milliards d'€. Le secteur routier génère 93% de ce total, le rail 2%, l'aérien de passagers 4% et la voie navigable 0,3%.

La préoccupation environnementale n'est plus une priorité malgré le Grenelle de l'Environnement, les conférences environnementales, les COP 21, 22, 23, ainsi que les alertes des 15 000 scientifiques de 184 pays différents à propos de la dégradation de la planète.

Plus on parle d'environnement moins on promeut les modes les plus vertueux.

Le rapport énonce 4 priorités:

- Sécurisation des réseaux (Passages à niveau, accessibilité des gares, rénovation du réseau routier).
- Traitement des nœuds ferroviaires et des dessertes péri-urbaines, ce qui équivaut à la métropolisation du réseau ferroviaire.
- Modernisation du réseau routier et examen de l'utilisation des emprises ferroviaires libérées.
- Renouveau du fret en lien avec l'activité portuaire.

¹ GES : Gaz à Effet de Serre

Le rapport établit 3 scénarios sur 20 ans :

1. Le 1^{er} à 48 milliards d'€ (2,4 milliards d'€/an),
2. Le 2^e à 60 milliards d'€ (3 milliards d'€/an),
3. Le 3^e à 80 milliards d'€ (2 x la dotation annuelle actuelle à l'AFITF²).

Ce dernier est jugé ambitieux et irréaliste. Gageons que celui retenu sera l'intermédiaire selon une pratique bien connue qui ne fâche personne sans donner satisfaction à tout le monde. A noter que ces sommes visent l'ensemble des modes.

Puis il propose la modernisation de certaines lignes, Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse, l'électrification du tronçon Nevers-Chagny avec mise au gabarit de l'ensemble de la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, Lyon-Nantes)

Enfin il estime que le classement UIC³ des lignes (1 à 9) ne reflète pas la réelle utilisation des voies. Cependant le rapport recommande pour les lignes 7 à 9, les moins circulées, leur reconversion, des expérimentations, et même le transfert de propriété aux collectivités.

Enfin sur la gouvernance : on ne change rien, on fait confiance aux Régions. Ce qui nous permet de réaffirmer que **confier les lignes d'aménagement du territoire aux régions est une absurdité** (Manque de moyens financiers, volonté politique divergente, ex Montluçon terminus de Bordeaux-Lyon, alternance politique avec risque de remise en cause possible des choix des prédécesseurs.)

Le rapport SPINETTA : Avenir du transport ferroviaire

Il traite de la situation financière de la SNCF évoquant le montant de la dette plus de 50 milliards d'€ dont 46 milliards d'€ pour SNCF-Réseau. La dette sert à justifier toutes les réformes et le «ça ne peut plus durer».

On annonce 10 millions d'€/jour d'investissements de la SNCF. La ministre les a fléchés vers les nœuds ferroviaires. Donc pas de changement d'affectation de la part de l'État.

Concurrence :

La fin de la péréquation, c'est l'abandon des petites lignes. Il est illusoire de croire que les nouveaux opérateurs vont s'étripier pour obtenir le trafic ferroviaire de Montluçon-Guéret, Montluçon-Clermont ou Montluçon-Bourges.

Financement :

Rien de nouveau sur la reprise de la dette, les mécanismes du Contrat de Performance État/SNCF et de la Règle d'Or s'appliquent toujours. Dans le 1^{er}, pas d'investissements pour les petites lignes, le second interdit le financement sans retour sur investissement.

Il envisage l'évolution juridique de la SNCF

en 2 Sociétés Anonymes à Capitaux Publics en lieu et place de SNCF-Mobilités et SNCF-Réseau. On introduit donc la possibilité de vendre des actions, c'est donc le début du processus de privatisation. C'est un désaveu de la réforme de 2014, puisque cette dernière n'a rien réglé. On ne réunifie pas les 3 EPIC⁴ actuels et l'EPIC de tête est voué à disparaître ; il aura vécu à peine 4 ans.

2 Agence de financement des infrastructures de transport de France, Établissement public administratif national chargé de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport, sous tutelle de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

3 Union Internationale des Chemins de fer

4 Établissement Public à caractère Industriel et Commercial

La consistance du réseau :

C'est un cheval de bataille chaque fois qu'on veut réformer. Le réseau est peu utilisé et on pointe du doigt les fameuses lignes 7 à 9 (1/3 du réseau ne sert qu'à 2% des voyageurs).

Sur 9 000 km de lignes classées 7 à 9, la moitié se situe sur 3 régions: Auvergne Rhône Alpes, Occitanie et Nouvelle Aquitaine, la totalité du Massif Central. C'est une malédiction permanente !

Exceptées Clermont-Paris et Toulouse-Limoges-Paris, toutes les autres lignes sont classées 7 à 9 ; c'est la résultante de quarante ans de sous-investissements, abandonnées par les gouvernements successifs au profit du TGV (construction de lignes nouvelles mais aussi adaptation de quelques lignes classiques sur lesquelles on utilise le TGV pour terminer certains parcours).

Il y a bien eu les plans rail en Midi-Pyrénées, en Limousin et en Auvergne, sauf qu'ils n'ont servi qu'à éviter de nouvelles dégradations et qu'une fois les travaux terminés, les dessertes n'ont pas gagné une seule minute de temps de trajet.

Le financement des travaux de modernisation nécessaires sur ces lignes n'est prévu nulle part. On parle bien de régénérations, mais au moyen de montages financiers dans le cadre des CPER⁵ où il n'est pas exclu de solliciter même les collectivités territoriales qui se disent déjà étranglées par la diminution des dotations de l'État. Les préconisations du rapport SPINETTA concernant les petites lignes ont provoqué un tel tollé dans les territoires que le gouvernement s'est empressé de dire qu'il ne retenait pas cette solution, que ce n'est pas à lui de décider. **Mais alors, qui va décider ?**

L'équation est simple : peu de participation de l'État, de SNCF-Réseau (8%), il ne restera aux Régions qu'à prononcer les fermetures.

Un exemple : 50 millions d'€ sont jugés nécessaires à la remise à niveau de Montluçon-Bourges.

La Région Centre-Val de Loire dit clairement que si l'État ne joue pas pleinement son rôle d'entretenir cette ligne, non seulement les dessertes resteront en l'état, les gains de temps impossibles, pire, la pérennité de la ligne n'est pas assurée au-delà de 2025.

Donc, c'est un cadeau du gouvernement de laisser prononcer la fermeture aux Régions (dont aucune n'a de majorité du Président de la République LREM).

La Région Auvergne Rhône Alpes dit : «on a sauvé nos petites lignes», 111 millions d'€ sur un plan de 230 millions d'€, mais le budget nécessaire, c'est 3 fois plus, avoisinant les 800 millions d'€.

On privilégie la desserte des Métropoles. (Entre elles ?) Alors tous les espoirs sont permis puisque nous sommes à mi-chemin de Bordeaux et de Lyon ? Hélas, là, ça ne marche pas.

Nous demandons que toute décision concernant ces lignes soit obligatoirement précédée d'une étude de marché et d'une élémentaire étude socio-économique, parce que les observateurs disent clairement là aussi que s'il n'y a pas beaucoup de voyageurs, c'est parce qu'il n'y a pas de train !

Il suffit d'étudier le potentiel par l'examen des flux routiers des itinéraires parallèles.

Exemple : Prenez l'itinéraire Limoges-Mâcon, 18 000 véhicules/jour sur certains tronçons.

S'est-on posé la question d'une utilisation d'une alternative ferroviaire ? Sur 18 000, il doit bien en exister quelques uns qui souhaiteraient ne pas être obligés d'utiliser leur automobile.

D'où l'utilité d'une étude de marché et d'une étude socio-économique.

Le gouvernement fait donc siennes les propositions du rapport Spinetta .

La cerise sur le gâteau, si l'on peut dire, c'est de légiférer par ordonnances. En somme, c'est confisquer aux populations et aux parlementaires le débat public indispensable à la mise en œuvre d'une véritable politique des transports.

La SNCF est à un tournant de son histoire.

On veut lui appliquer les soins prescrits à d'autres secteurs d'activité (santé, éducation, énergie, téléphonie, audiovisuel, etc...) et là pourtant les malades ne se portent pas mieux...

Le transport ferroviaire demeure indispensable à la vie des territoires. Il est le premier pilier de leur attractivité par l'accessibilité qu'il permet.

Nous resterons attachés au Service Public Ferroviaire, persuadés que c'est une idée neuve et moderne pour peu qu'on lui en donne les moyens.

La manifestation du 8 février dernier, annulée en raison des conditions climatiques en Ile-de-France, aurait vu défiler aux côtés des cheminots bon nombre de collectifs et comités d'usagers à l'appel de la Convergence Nationale Rail. L'opération est reconduite le 22 mars prochain à Paris avec pour enjeu la sauvegarde du Service Public Ferroviaire, la préservation de nos lignes sous-utilisées.

Le 24 mars le CODÉRAIL tiendra son assemblée générale annuelle qui, dans la période, aura une tonalité particulière.

Le 29 mars le CODÉRAIL s'associe à l'initiative de l'Atelier qui a entrepris de traiter des sujets d'aménagement du territoire ayant une résonance particulière sur le bassin de Montluçon.

Il y a eu la santé, il y aura l'activité ferroviaire. Un des intervenants pressentis suit pour la CGT les évolutions du dossier ferroviaire.

Enfin, à l'image du colloque qui a réuni à Paris cheminots, collectifs et comités de défense, un débat est en préparation à Clermont-Ferrand. Le CODÉRAIL y tiendra toute sa place.

Page suivante : Le compte rendu du journal local « La Montagne » en son édition du samedi 3 mars 2018.

Sauver « les petites lignes »

Même si le gouvernement a dit qu'il n'y toucherait pas, le maintien et le développement des petites lignes restent une préoccupation majeure pour le Codérail.

Fabrice Redon

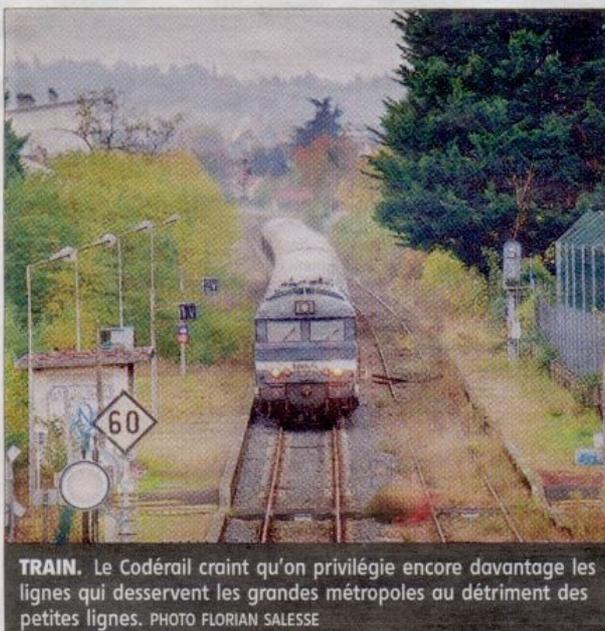
« Le transport ferroviaire, c'est le premier pilier de l'attractivité des territoires », a assuré Daniel Coffin lors de la conférence de presse donnée, hier matin, par Codérail à la maison des cheminots.

L'actualité est chargée pour l'association qui est revenue dans le détail sur le rapport Spinetta concernant l'avenir de la SNCF et le rapport Duron sur le conseil d'orientation des infrastructures.

Montluçon-Bourges jusqu'en 2025

Un « énième » rapport, peste le Codérail qui pointe une nouveauté alarmante : l'absence de la notion de « report modal de la route vers le rail (*) ».

L'association fait remarquer que le transport produit 30 % des gaz à effet de serre dont 93 % pour le seul transport routier. « Les préoccupations environnementales ne sont plus une priorité », cons-



TRAIN. Le Codérail craint qu'on privilégie encore davantage les lignes qui desservent les grandes métropoles au détriment des petites lignes. PHOTO FLORIAN SALESSE

tate Daniel Coffin qui trouve « absurde » de vouloir transférer les petites lignes aux régions. Car « elles n'ont pas les moyens financiers ».

L'ouverture à la concurrence ne plaît pas non plus à Codérail. « Qui peut croire que les entreprises privées vont s'écharper pour récupérer les petites lignes ? »

Peu fréquentées – seulement 2 % des voyageurs

circulent sur un tiers du réseau français –, ces petites lignes, classées « 7 à 9 » sont très majoritaires en Auvergne-Rhône-Alpes. « La Région dit qu'elles sont sauvées mais ce n'est pas avec 111 millions d'euros qu'on va y arriver. »

Codérail souhaite que ces lignes fassent l'objet d'« une étude de marché et d'une étude socio-économique » pour voir son

impact réel sur le territoire. Daniel Coffin a fait part de son inquiétude sur le devenir de la liaison Montluçon-Bourges.

Un sentiment renforcé suite à la rencontre avec le vice-président de la région Centre-Val de Loire, le 26 février dernier. « Il nous a dit que la pérennité de la ligne n'était pas assurée au-delà de 2025 et qu'il fallait 50 millions d'euros pour la maintenir. »

Enfin, le Codérail déclare rester vigilant sur les aménagements des bords du Cher conduits par la municipalité. Pas question de voir la gare quitter le centre-ville pour la Ville-Gozet. « Ce serait la mort du Bordeaux-Lyon. » ■

(*) Le report modal est l'action de remplacer un mode de transport saturé par un autre pour décongestionner le premier.

A VENIR

22 mars. Le Codérail participera à la manifestation pour la défense du service public ferroviaire à Paris.

24 mars. Le Codérail tiendra son assemblée générale. « On fêtera nos trente ans d'existence, nos trente ans de combats. »