



FORUM DES ASSOCIATIONS

Paris théâtre Traversière, jeudi 05 octobre 2017

COMpte-RENDU





Bonjour à toutes et tous,

Nous sommes heureux de vous accueillir en ce lieu, le théâtre Traversière, qui a fait l'objet d'une mobilisation des cheminots avec la CGT et des élus politiques pour obtenir son maintien et sa gestion par les Comités d'entreprises de l'Île de France.

La Fédération CGT des cheminots a décidé de tenir ce forum intitulé « **Un meilleur service public ferroviaire pour demain** ». Initiative qui fait suite à la semaine de mobilisation du 18 au 22 septembre autour de la diffusion, sur l'ensemble du territoire, du journal « La vraie Info » dont l'objectif est d'informer la population sur l'état réel du système ferroviaire français et des propositions de la CGT.

Le service public ferroviaire, tant voyageurs que fret, est malmené depuis des années par des choix politiques et économiques qui conduisent à l'affaiblir au fil du temps. Y compris la loi portant réforme du système ferroviaire du 04 août 2014, qui a contribué à éclater le système ferroviaire en 3 EPICs distincts, n'a pas permis de solutionner les problèmes auxquels chacun d'entre nous est confronté au quotidien.

Les choix successifs sont guidés par une approche libérale où la recherche de rentabilité, y compris en matière d'investissement sur le réseau ferroviaire [la règle d'or, loi du 04 août 2014], de productivité prend le pas sur toute considération d'intérêt général qui devrait théoriquement être le fil conducteur de toute politique publique.

Ainsi la prise en compte des défis environnementaux où ceux liés à l'aménagement du territoire cèdent systématiquement le pas aux stratégies comptables et financières à court terme. Ajoutons à cela, des ambitions de développement démesurées d'un groupe qui joue les apprentis sorciers de la finance à l'échelle internationale pour atteindre l'objectif de 50% du chiffre d'affaires réalisé à l'étranger.

L'attrition du service public est visible par toutes et tous et se traduit pour les utilisateurs par des retards, des suppressions de trains à foison, un réseau à bout de souffle avec des investissements dans la régénération insuffisants, des abandons de trafics tant voyageurs que fret, des lignes, des gares dont la survie est menacée, des conditions de transports dégradées... Et côté cheminots, cet affaiblissement conduit à des conditions de vie et de travail dégradées, une précarisation de l'emploi, un recours massif à la sous-traitance

Certains experts tendent à faire croire que les revendications portées par les cheminots sur l'amélioration et le développement du service public ferroviaire ne correspondraient pas à l'opinion publique, que nous serions en décalage avec une société qui ne concevrait plus le service public ferroviaire que sous un angle libéral complètement débridé avec une ouverture à la concurrence parée de toutes les vertus.

Il nous semble que la réalité est tout autre ! Les nombreuses initiatives menées tant par les associations d'usagers que les élus politiques autour de la défense d'une gare, d'un ou plusieurs guichets, d'un train, d'une ligne, d'un triage marchandises qui se développent sur l'ensemble du territoire démontrent, si besoin en était, de la convergence forte avec nos propres mobilisations, nos analyses et nos propositions.

Le premier objectif de cette journée de débat est bien de mettre en avant les convergences qui sont les nôtres, d'en faire un élément du rapport de force collectif et de montrer que nous ne sommes pas isolés les uns des autres dans cette nouvelle bataille du rail alors que le gouvernement vient d'ouvrir les assises de la Mobilité et tend à vouloir faire de l'ouverture à la concurrence le remède aux maux du service public ferroviaire.

Le deuxième objectif de ce forum est de jeter les bases d'un travail en commun plus permanent et donc plus efficace à partir de nos convergences. Même si ce travail existe déjà, il doit prendre de l'ampleur et de la consistance sur l'ensemble du territoire.

Réunir plus de 40 associations d'usagers, près d'une dizaine d'élus politiques et une cinquantaine de cheminots CGT dans une même salle est une première pour notre organisation !

Espérons que cette matinée de débat, d'échanges soit fructueuse pour l'avenir du service public ferroviaire.

Je vous remercie.



Véronique Martin
Secrétaire fédérale
CGT des cheminots

1^{re} séance

**Quels sont les besoins
DES USAGERS
aujourd'hui ?**



Daniel COFFIN **Représentant Convergence National Rail (CNR)**

En premier lieu, je tiens à saluer l'initiative de la FD CGT des cheminots. Nous sommes sur le terrain en contact permanent avec les cheminots, avec leurs organisations syndicales avec plus ou moins de bonheur. Mais le besoin se faisait sentir d'avoir une rencontre nationale entre l'ensemble des collectifs et la CGT qui plus est avec les projets envisagés par le gouvernement.

CNR est une association jeune créée le 26 novembre 2011 regroupant des collectifs pour un service public ferroviaire de qualité dans le cadre du développement durable. CNR regroupe 85 collectifs et comités ainsi que 150 adhésions individuelles.

En réponse à la question sur les besoins des usagers aujourd'hui, ils sont de plusieurs ordres.

Le 1^{er} besoin, basique, est de bénéficier de dessertes adaptées à ses déplacements : Partir à l'heure, arriver à l'heure, dans un temps de trajet le plus court possible, bien qu'il soit plus sensible aux fréquences qu'au temps de trajet, et pour un tarif acceptable car le coût du billet est jugé excessif et l'on s'y perd dans le maquis de la tarification.

L'utilisateur est demandeur de régularité et de fiabilité. Il souhaite le retour des dessertes ferroviaires au lieu de la route, avec le personnel nécessaire en gare et à bord des trains tant pour la sécurité que pour le service commercial.

Il est aussi demandeur d'intermodalité, de dessertes urbaines ou de rabattement qui convergent vers la gare, mais aussi de parkings accessibles, à des tarifs non prohibitifs.

Il demande la modernisation des gares notamment par l'installation d'équipements pour personnes à mobilité réduite.

L'utilisateur veut s'adresser et dialoguer avec les différents acteurs. Pas seulement avec l'agent du quai ou le guichetier pour dire leur colère suite à un voyage perturbé, mais avec les responsables SNCF ou de l'Autorité Organisatrice. Cela se faisait dans les instances locales de concertation, les comités de ligne. Ils n'existent plus en Auvergne Rhône Alpes.

Autre besoin plus rarement exprimé, mais qui intéresse, celui de connaître et comprendre l'organisation, le fonctionnement du système. Les critiques ne doivent pas uniquement aller vers la SNCF, très critiquable par ailleurs, mais aussi vers les véritables responsables du transport que sont les AOT. Il nous faut faire de la pédagogie car le dossier est complexe parce que technique.

Enfin l'utilisateur éprouve le besoin d'agir. Et c'est là que le rôle du collectif prend toute sa dimension. D'abord informer, puis proposer : rassemblements, manifestations, pétitions.

Jean-Claude CHAILLEY **Convergence Nationale Défense et Développement des Services Publics**

Nous défendons tous les services publics.

Macron inverse la conception des services publics « au service des entreprises » et non des usagers.

Volonté des sénateurs (NEGRE et MAUREY) de casser le monopole, vendre des gares (directives).

Mener la lutte commune syndicats – politiques – usagers et si possible internationalement.



Lucien ANGELETTI**Comité de défense des services publics de la Croix-Rousse (Lyon)**

SP comme lien de l'unité entre usagers et cheminots. Défense d'une boutique SNCF. Objectif complexe de création d'une maison des SP.

Constitué pour défendre les services publics (SP) à la Croix-Rousse (XR), nous avons participé avec la CGT cheminots à la défense de la boutique SNCF que la DR RA voulait fermer = 11 000 signatures contre + rassemblement CGT – Comité devant la boutique. Obtenu : non-fermeture.

Aujourd'hui, DR ARA voulait imposer la fermeture au mois d'août : on a réussi à l'empêcher.

→ Impose fermeture du samedi ou recul des heures d'ouverture. Nouvelle pétition 4 000 signatures. Autre objectif très compliqué : maison des services publics, obtenir des locaux de la métropole et du personnel sous statut pour répondre aux besoins de la population CAF : transports en commun, impôts, mobilité.

Aujourd'hui, garder la boutique SNCF en dehors pour éviter sa fermeture par un « coup bas » de la direction.

Défendre le service public contre les idées de service « ou » public ou encore services d'intérêt général qui permet l'entrée du privé dans la gestion du SP.

Christine CHEVALIER**Non au CDG Express /ADU (usagers ligne Paris-Crépy-Laon)****Difficultés lignes transiliennes et gares région**

Fermeture gares importantes Le Plessis, Belleville (60) et Le Haudoin alors que plus de 1000 habitants arrivent. Quelle réponse à ces habitants dans le désarroi ?

Marquer une action forte ensemble de réelle lutte pour l'environnement. Nous devons être une force qui compte sur internet : Facebook.

Marquer lutte des gares/lignes banlieue avec gares région. Des dessertes ne sont plus assurées par région Hauts de France car ligne transilienne, les usagers en souffrent.

Les horaires de train ne correspondent plus aux salariés de plus en plus en horaires décalés. 3 à 4 heures d'attente entre deux trains est inadmissible.

Faire mentir SNCF Réseau car CDG express ne lutte pas pour l'environnement, ni la campagne SNCF « Prenez le train ». Comment ? aujourd'hui : plus de voitures sur les routes, N2 et N330 saturées car impossible de se rendre au travail en train, ni pour les besoins.

Portée d'un journal ADU mais peu d'adhérents.

Francisco DIAZ**CDRIC****Le financement**

Nous défendons la ligne Montrejeau-Luchon depuis 4 ans bientôt. Aux dernières assises de la Région Occitanie, Mme DELGA, Présidente, a financé les travaux de remise en état de cette ligne, fermée par la SNCF suite aux éboulements des inondations de Saint-Béat remplacé par des bus. Notre combat n'est pas fini, la Région finance pour 26 millions une ligne qui était électrique et qui sera maintenant diesel. Nous demandons que l'Etat et la SNCF financent l'électrification, car ils ne sont que pour 6 millions dans le financement.

La lutte paye !



Jean-Marc COPPOLA

Conseiller municipal de Marseille

L'intérêt de la construction d'une convergence nationale durable entre populations, usagers, cheminots pour un service public moderne.

Après 3 mandats régionaux (compétence TER) entre 1998 et 2015, consécutifs au mouvement de l'hiver 1995, l'offre TER a été développée en PACA.

Aujourd'hui, l'austérité budgétaire de l'Etat à l'égard de la SNCF et des Régions asphyxie le service public ferroviaire pour accélérer la privatisation et la mise en concurrence.

La rupture de liens entre populations, usagers, cheminots rend plus perméable les idées ultralibérales. Or, les usagers veulent se déplacer facilement, rapidement, en sécurité et le moins cher possible. Il y a là de la place pour redonner du sens à l'efficacité du service public ferroviaire. Le rôle de notre association est de faire le lien entre usagers, cheminots, direction SNCF et Conseil Régional au sein duquel il n'y a plus d'élus de gauche pour restituer des informations. Je salue ainsi la cohérence nationale recherchée pour donner du souffle aux luttes locales et régionales. Avec le journal « *La Vraie Info* » excellent outil pour développer des propositions alternatives aux choix libéraux, ayons un esprit de suite à la rencontre de ce jour.

Patrick BACOT

ALF (Association Ligne Ferroviaire Carcassonne-Quillan)

3 points : Qui sommes-nous ? - La règle d'or le combat sur la ligne - Echanges Syndicats/Assoc

1 - Qui sommes-nous ?

300 adhérents dont 25 collectivités locales et assoc adhérent CNR. 9^e année d'existence. Nombreuses actions, pétitions, manifestations, rassemblements, meetings, avec participation des citoyens et élus (maires, députés, sénateurs, conseillers départementaux). Une première victoire : régénération 1^e segment Limoux Carcassonne effective. Le Conseil Régional a inscrit la régénération du 2^e segment dans les années à venir. Cependant, la SNCF entend suspendre l'exploitation du 2^e segment à l'horizon de janvier prochain.

2 - La règle d'or

Sur la règle d'or tacite et l'exclusion des catégories 7 à 9 du périmètre national pour les 10 ans à venir, nous avons engagé ce combat avec les élus du territoire. Une proposition de délibéré a été envoyée il y a 15 jours à 143 communes de la Haute Vallée de l'Aude. 15 l'ont déjà adoptée et faite leur cette proposition.

Texte du délibéré

« Considérant de suspendre la circulation sur le tronçon ferroviaire Limoux/Quillon, au 31 décembre 20h.

Le Conseil Municipal ouï l'exposé de son président après en avoir délibéré,

Décide de se prononcer en faveur du maintien et du développement de la ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan sur la totalité de son parcours.

Appuie l'action de l'ALF

- 1/ Pour réclamer l'abrogation du décret gouvernemental portant sur les contrats de performance passés entre l'Etat et SNCF Réseau qui exclut les lignes des catégories UIC 7 à 9 (dont la ligne Carcassonne/Quillan) de l'entretien et maintenance courants. Cette ligne doit rester dans le périmètre national dans le but de garder performant un réseau qui garantit l'unité, la continuité du territoire et l'égalité d'accès au transport dans le cadre d'un projet harmonieux, conforme aux enjeux de l'avenir en matière environnementale, économique et bien moins accidentogène.
- 2/ Pour que SNCF Réseau mette à niveau l'entretien de base qui aurait dû être effectué avant l'application du décret (graisse des rails) afin de rétablir et garantir les performances de temps de parcours sur l'ensemble de la ligne.
- 3/ Pour qu'à la suite de la réalisation des travaux de régénération entrepris, les vitesses des circulations soient relevées à leur niveau optimum.
- 4/ Pour que la continuité de l'exploitation ferroviaire du segment Limoux-Quillan soit assurée et que les opérations liées à cela soient effectuées dans les délais le permettant. »

3 - Echange syndicats/Associations

Nécessité d'échanger plus sur les informations entre les syndicats et associations. Nécessité absolue pour éclairer et nourrir nos combats spécifiques.

André JOFFART**Comité de Défense des services publics et des usagers dans les Hautes Cévennes.****Lecture d'une lettre ouverte à la SNCF concernant la volonté de nuire à la ligne des Cévennes et au train LE CEVENOL**

Volonté farouche d'obtenir le maintien total de présence humaine. Présence permanente auprès des employés et syndicalistes de la SNCF. Vigilance quasi-quotidienne pour noter, dénoncer et remédier aux dysfonctionnements. Revendication pour le retour des comités de ligne. Coordination entre comités de défense pour le Y (train AU-BRAC-train CEVENOL).

Coordination totale avec la grande région Occitanie. Proposition de redynamiser des gares à titre expérimental avec élus, employés, citoyens.

Pascal CHATELAIN**CODERAIL de la Région Montluçonnaise****Montluçon aux confins de 2 axes nationaux Paris-Ussel et Bordeaux-Lyon.**

Paris-Ussel, limité à Montluçon (MTL-Ussel service suspendu) ligne TET reprise par la région Centre alors que ni Paris ni Montluçon ne dépendent de cette région.

Bordeaux-Lyon : Plus de relation voyageurs directe depuis 4 ans, Aquitaine propose une relation Bordeaux-Montluçon. ARA se cachant sur le fait que le TET est du domaine de l'État, ce que nous partageons car l'État est le garant de l'aménagement du territoire et de l'égalité des citoyens. Sur ces axes, nous demandons le doublement de la voie, l'électrification, le V200. Ces lignes étant classées UIC 7 à 9 ne sont pas éligibles à la règle d'or dit rentabilité sur 10 ans. Ces 2 axes sont aptes au Fret notamment Bordeaux Lyon parallèle à la RCEA (Axe Atlantique Centre Europe) routier où l'espacement entre les 35 tonnes est de 300 à 350 m en continu.

A Montluçon, une autre association défend le TGV et est une émanation de la chambre de commerce qui prône le train privé sans cheminot.

Il y a 25 ans, on pouvait rallier les 4 coins de la France en aller-retour sur 24h, de nos jours... !!!

Il nous faut nous rapprocher des autres associations non par axe mais dans un souci de réseau car c'est ce qui fait la force du rail et l'initiative de la CGT est tout à fait, de notre point de vue, moderne et d'avenir.

Dominique SATGE**Conseillère régionale PCF Occitanie**

La région Occitanie soutient le ferroviaire. Des Etats Généraux ont été organisés pour recueillir les besoins de la population. Nous sommes face au désengagement de l'État et à une volonté de la SNCF de préparer l'ouverture à la concurrence. Combien de temps allons-nous tenir face aux problèmes de financement ? Cela pose la question de l'égalité des territoires, toutes les régions n'ont pas les mêmes moyens. Que devient le service public ferroviaire national ?

La situation du fret est aussi préoccupante, il y a une absence de volonté des pouvoirs publics et de la SNCF.

Il y a volonté de remettre du Fret sur les ports de Sète et Port la Nouvelle, la SNCF nous renvoie vers les entreprises privées car elle n'est pas intéressée !

Fabien ROUSSEL**Député PCF**

C'est une bonne initiative.

Ce qu'il nous faudrait, c'est établir ensemble un rapport compilant l'ensemble des besoins et des attentes des usagers et des élus pour l'opposer aux projets gouvernementaux et de la SNCF.

Des investissements sont prévus dans le projet de loi de finances 2018 mais l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France n'a pas les moyens financiers. Les engagements de l'État vis-à-vis des régions ne seront donc pas respectés. Elus, associations d'usagers, cheminots, nous devons travailler ensemble.



Hélène LUC **Sénatrice Honoraire - Conseillère Générale Honoraire**

Comme Conseillère Générale et Sénatrice, j'ai eu à m'occuper de la SNCF avec la gare de Villeneuve Triage, les ateliers de Vitry, la gare de Choisy-le-Roi, une des plus grandes gares de la Région Parisienne.

Cette initiative sur le développement du service public SNCF était attendue, je vous en félicite.

Il est évident que tout ce qui est dit aujourd'hui sur les différentes situations nécessite des solutions matérielles. La SNCF a joué un rôle important pour irriguer le territoire en liaison avec le développement économique et aujourd'hui, ces petites lignes ferment. Le gouvernement et la SNCF veulent opposer la nécessité des grandes lignes et des petites lignes mais nos territoires ont besoin des deux. La création des cars Macron est scandaleuse, tant par l'embaras des routes que par la pollution, cela au moment même de la COP 21.

Nous avons mené, avec la municipalité et les cheminots de Choisy et de Vitry, une action contre la fermeture du guichet grandes lignes, mais nous n'avons pas réussi, car il faudrait qu'il y ait une action d'ensemble, c'est ce que nous pourrions faire après la journée d'aujourd'hui.

Transport des marchandises

Dans le Val de Marne, à Bonneuil, nous avons réussi à créer, avec l'aide de Jean-Claude Gayssot, un pôle intermodal qui a fermé un an après son inauguration. A Rungis, en 1970, 40 % de la marchandise était transportée par train, notamment les fruits rouges, ce pourcentage diminue d'année en année, alors que la gare a été modernisée grâce à la lutte économique que nous avons menée avec les cheminots.

Dès que nous aurons fait le point de tous les grands problèmes et travaillé sur nos propositions, nous pourrions demander à être reçus par les commissions économiques de l'Assemblée Nationale et du Sénat.

Je voudrais vous signaler que la SNCF, en partenariat avec le musée de la Résistance de Champigny, a édité un livre avec le nom de tous les cheminots morts pendant la Résistance. Son titre : Livre Mémorial, édité par SNCF, Rails et Histoire et Perrin, prix : 15 €.

Marie Hélène HENRY **CETPB**

Désintérêt marqué de la région pour la ligne 65 (Hendaye-Montpellier) Concurrence organisée entre les bus départementaux et les Ter au lieu de pratiquer l'intermodalité

La ligne 65 (Hendaye-Montpellier) est véritablement sinistrée (de l'aveu même de la SNCF) : Horaires inadaptés, maintenance insuffisante...

Concurrence organisée entre les bus départementaux et les Ter au lieu de pratiquer l'intermodalité...

Un exemple qui illustre la volonté de « dézinguer » cette ligne : le lendemain de la grève du 12 septembre la seule possibilité de rejoindre Pau avant 8h était d'utiliser la ligne de bus départementale,

Malgré mes répugnances j'ai pris pour la première fois cette ligne : je me suis aperçue qu'un nombre non négligeable d'usagers du train avaient leur habitude (carnet de tickets en leur possession, abonnements ...)

Les villes de BAYONNE et Pau sont en train de faire des travaux importants pour installer des bus à haut niveau de service ou tram, pour inciter la population à délaisser la voiture. Or du fait qu'il n'y a plus de train après 19h au départ de Pau ou de Bayonne et de l'insuffisance des TER les habitants des alentours seront toujours obligés d'utiliser leurs voitures ! Dans d'autres villes la situation doit être comparable ; ne pourrait-on (à l'occasion des assises) interpellier au niveau national les maires des grandes villes et villes moyennes ?

Pierre DEROUILLAC**Président de l'association Voies et Voix en Vexin**

Arrêt de 7h47 supprimé à Santeuil Courcelles. Fermetures de 5 gares : Montgeroult-Courcelles, Santeuil-Le-Perchay, La Villetterre, Liancourt St Pierre, Trie-Chateau.

Expliquer les conséquences pour les usagers de la suppression de l'arrêt de 7h47, garderies, lycées de Chais, d'Osny et la proposition de mise en place de taxis.

Fermetures des gares : actuellement selon les dires du STIF, Santeuil et Montgeroult Courcelles ne feraient pas l'objet de fermeture, mais reste 3 autres pour lesquelles se posent des problèmes de modernisation car trois régions sont impliquées : les Hauts de France, la Normandie, l'Île de France qui se renvoient la balle l'une demande à l'autre de prendre sa responsabilité financière des travaux.

Evelyne GOULFERT**St Germain en Train**

L'association se fixe pour but de promouvoir, sauvegarder et améliorer le service public du rail, le patrimoine de notre gare, et les déplacements ferroviaires.

Sauvegarder le service public du rail : fréquence, exactitude des trains, développer l'ouverture des guichets, maintien des TER dans les territoires ruraux, retour des arrêts grandes lignes.

Améliorer les déplacements ferroviaires : présence des agents contrôleurs dans les trains, communications et informations des usagers à développer, lutter contre l'insécurité dans les trains.

Sauvegarder le patrimoine SNCF : marquise en mauvais état, bâtiments délaissés, terrains du triage en friche, abords des bâtiments et quais.

Freiner l'impact environnemental du trafic routier, favoriser le fret ferroviaire.

Henri WIRTH**Président - Un train entre Gardanne et le Var****Motion relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Gardanne/Carnoules****Votée par le conseil municipal d'avril/mai 2017**

Cette ligne ferroviaire - toujours entretenue à ce jour - mais inutilisée - excepté pour des convois militaires de temps en temps - relie sur 79 kilomètres Gardanne à Carnoules (Var). Elle existe depuis 1880 et a servi au transport des voyageurs jusqu'en 1939 et au transport du fret jusqu'en 1980. L'association «Un train entre Gardanne et le Var» se bat depuis 17 ans pour sa réouverture.

Au moment où la collectivité tout entière est confrontée avec de plus en plus d'acuité à la question des transports, la réouverture de cette ligne permettrait de répondre de manière efficace aux problèmes auxquels les pouvoirs publics doivent aujourd'hui répondre notamment celui de permettre les déplacements de ses concitoyens de manière équitable et économique, de lutter contre la pollution et l'insécurité routière.

En effet :

- 7 cantons de 49 communes représentant un bassin de population d'environ 135.000 habitants sont concernés par cette ligne qui offrirait ainsi une perspective de déplacement rapide, écologique car représentant une alternative au transport routier de plus en plus embouteillé du fait de l'augmentation des populations qui conduisent des véhicules personnels et des camions transporteurs toujours plus nombreux. On constate d'ailleurs depuis 1998, que le trafic voyageurs sur les TER a augmenté de 9 % entre 2011 et 2012, de 13 % de 2013 à 2017 et de 23 % sur la ligne Aix-Marseille, ce qui prouve que les T.E.R. répondent à un besoin.
- La ligne faciliterait la liaison avec les villages de la haute vallée de l'Arc et le centre Var, et pourrait de ce fait être aussi un facteur touristique important.
- De plus en plus d'élus et de citoyens souhaitent la réouverture de la ligne,

Pour toutes ces raisons :

- Les membres du Conseil Municipal soutiennent la démarche de l'association «Un train entre Gardanne et le Var»,
- Demandent aux Pouvoirs Publics d'examiner favorablement la réouverture de la ligne.

Cette motion sera portée à la connaissance des citoyens avec une pétition qui demande à M. le Préfet de région d'organiser une table ronde.

Nous demandons qu'on fasse des propositions pour la réouverture immédiate pour un début des travaux en 20148 de notre ligne TER/FRET. Elle permettra de fermer la boucle, de voir le Val Tram entre Aubagne, La Barque, Gardanne, Aix via l'Arbois TGV.

Patrick HALLINGER

Convergence Nationale de Défense et Développement des Services Publics

Les luttes concrètes s'inscrivent dans la contestation des politiques libérales et dans la reconquête d'un service public du ferroviaire, luttes de convergence salariés, usagers, ainsi qu'à Tours.

En me situant dans le fil de l'intervention de la Convergence Nationale Rail, je voulais prendre appui sur les initiatives de convergence, ainsi à Tours avec les cheminots CGT.

Action contre les cars Macron, initiative lors du Grenelle de l'environnement, action contre la fermeture des guichets SNCF à St Pierre des Corps.

La SNCF doit reprendre sa place de plain-pied dans ce qu'on appelle un service public.

Cela est entre nos mains, comme un enjeu de modernité du 21^e siècle.

Nicolas FORIEN

Oui aux trains de nuit

Défense des trains de nuit

Notre collectif défend les trains Intercités de nuit, un maillon essentiel de notre système de transport, car il s'agit d'un mode :

- Complémentaire du TGV : le train de nuit dessert des territoires et des plages horaires oubliés par la grande vitesse.
- Écologique car il consomme peu d'énergie, transporte les vélos et encourage le report modal de l'avion et de la route sur le rail pour les longues distances.
- Finalement économique en regard des subventions aux LGV, autoroutes et aéroports.

Pour protester contre leur démantèlement organisé (ouvertures tardives des réservations, matériel âgé, manque de visibilité, correspondances sabotées), notre collectif :

- A lancé une pétition qui a recueilli plus de 21 000 signatures ;
- Distribue des tracts aux voyageurs pour les informer ;
- Organise des rassemblements en gare, avec l'aide des cheminots ;
- Sensibilise les élus pour maintenir ces trains dans une mission de service public ;
- A déjà permis de sauver le Paris-Perpignan-Port-Bou, avec l'aide de la mobilisation des usagers, cheminots et élus de la région Occitanie.

Nous poursuivons notre mobilisation avec le contexte, peut-être favorable, de la priorité ramenée sur le réseau ferré existant et la relance des trains de nuit dans d'autres pays européens (Autriche, Suède, Finlande).

Nous tenons à remercier la CGT Cheminots sans laquelle nous ne pourrions pas faire grand-chose et on espère avancer à l'avenir vers plus de collaboration, d'actions communes et de partage d'informations, pour relancer ensemble le réseau des trains de nuit en France, et à l'échelle internationale.

Laurette FARGES

Présidente Association des usagers de la ligne C en Essonne

Pour constituer un rapport des besoins des usagers de la ligne C en Essonne pour la commission des finances :

- Refuser la ligne Grand Paris jusqu'à Saclay qui va coûter très cher,
- Prévoir le sextuplement des rails entre Austerlitz et Juvisy, ce peut être dans le cadre du POCL (Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon) car ce tronçon est saturé de RER.

Projets qui sont retardés du fait du manque de bureaux d'études à la SNCF et au STIF → les travaux d'aménagement des voies à Brétigny doivent être retardés et incompatibles avec la mise en service du Tram-Train Evry - Massy. Aussi, les usagers de la ligne Massy allant à Paris auront une double correspondance et les gares de Savigny, etc... ne seront plus desservies qu'au quart d'heure alors qu'aujourd'hui elles ont 12 trains par heure.

La ligne Orly / Rungis reste desservie à la demi-heure car les travaux prévus ne sont pas fait → retardés faute d'étude.

Il faut des moyens d'étude au STIF.

Jean-Pierre CHAUFFIER

Collectif anti LGV Limoges-Poitiers/CNR Limousin/CGT cheminots retraités

Solutions globales à problème local, convergence de luttes, convergence d'informations, convergence d'actions ! Les problèmes du service public ferroviaire, sont bien de la responsabilité des citoyens, des élus, des usagers et pas exclusivement des cheminots.

Nous voudrions faire part de notre désapprobation sur les recommandations retenues et préconisées faisant suite au contenu du rapport « Delebarre » que nous avons rencontré et qui sont régulièrement reprises par les instances dirigeantes régionales du Limousin.

La suggestion proposée d'électrification de la ligne classique Poitiers - Limoges afin d'y faire circuler des rames TGV relève de l'imposture : dans quel but ? Pour quel service rendu aux usagers ? A aucun moment la circulation de trains Fret n'est évoquée. Gains de temps insignifiants (raccordement à l'Océane Tours Bordeaux) pour Paris, alors que l'équivalent peut être obtenu à moindre coût en optimisant le POLT à condition d'y consacrer réellement les financements nécessaires ! Ce qui reste de la Région Limousin dépouillée quotidiennement de son contenu : fermetures des gares (plus que 2 en Haute Vienne, bientôt entre 5 et 7 pour la région), hémorragie des personnels, perte de l'ex-direction régionale, absorption de diverses entités ou services. Non prise en compte des besoins et plans de formation (il manque actuellement plus de 1000 agents de conduite !) insuffisants, induisant des suppressions de trains réguliers au détriment des besoins et de l'attente des usagers ! Manque d'ambitions pour le maintien et le développement des trains de nuit. Menaces prévisionnelles de fermeture des ateliers de maintenance (Limoges ? Périgueux ? Brive ? Bretenoux ?). La méga-région « nouvelle Aquitaine » perd 1 emploi de cheminot toutes les 23 minutes jusqu'en 2022 !

N'oublions pas d'aborder le récent audit régional « Nouvelle Aquitaine » chiffré entre 1,1 et 1,3 milliards, et dont pour le seul Limousin (ancien périmètre) l'enveloppe nécessaire était de 350 millions d'euros !

Plusieurs lignes régionales sont menacées de fermeture définitive : Limoges-Angoulême (sur la partie Saillat/Angoulême) ainsi que la ligne Brive par St Yriex (St Yriex-Objat au mieux, St Yriex-Brive au pire). Est-ce de cette manière que nous allons pouvoir désenclaver nos territoires ? Qu'en est-il et quelles perspectives des lignes et dessertes Bordeaux-Lyon (Sud et Nord) dont M.Lagrave et Wauquiez ne veulent plus entendre parler !

Idem concernant les liaisons TGV Brive Lille qui auraient le mérite d'être rétablies tant la demande est conséquente, si la promotion de telles liaisons était adaptée aux réels besoins des utilisateurs (l'offre créant aussi la demande !), c'est la seule liaison reliée directement à l'aéroport international de Roissy, l'accès direct aux autres régions Nord/Est/Sud-Est/Méditerranée/Londres/Bruxelles/Amsterdam/Europe de l'Est et le Nord de l'Europe !

A propos de service public un autre sujet mérite réflexion c'est la balkanisation de la tarification ferroviaire à l'échelle des nouvelles régions ! En effet, sous couvert de la loi NOTRe (qui permet cela), chaque Autorité Organisatrice (AO) récupère la TVA sur son périmètre d'action et c'est donc la fin de la tarification « sociale », de la péréquation tarifaire, de l'égalité de traitement comme de la continuité territoriale.

Même si certaines régions passent des accords de réciprocité ferroviaire, il y a rupture républicaine et rien ne garantit que demain les correspondances entre circulations seront garanties pour les Intercités/TER GL/TGV etc Il n'y aura plus de dégressivité tarifaire et les tarifs augmenteront mécaniquement ! Il est à noter qu'il est absolument scandaleux, autant qu'inadmissible, de constater la manière dont les régions (AO) se sont partagées comme de véritables rapaces la dépouille des Intercités, chacune incluant dans son périmètre les morceaux ou parties les plus « rentables », jetant le reste en pâture à « Macron-bus » !

Je voudrais encore revenir sur le Fret très souvent oublié, qui s'il était repris par le rail sous le statut public (intérêt général) en tant que grande cause nationale permettrait de rééquilibrer l'usage de l'infrastructure ferroviaire, mais le véritable coût du transport étant « externalisé » par les donneurs d'ordre aux ordres de la grande distribution, dont le coût réel est « sous-tarifé » de plus de 30% ! La dégradation du réseau routier et son entretien, les conséquences et les coûts engendrés par ces pollutions et leurs déclinaisons sur l'environnement, l'accidentologie et ses conséquences désastreuses sur les populations exposées et les victimes dont les coûts sont injustement pris en charge par les organismes sociaux !

Les divers délits d'intention ne suffisent plus, il faut désormais faire preuve d'un véritable courage politique et passer aux actes pour le renouveau d'un véritable service public ferroviaire à hauteur des besoins et au service intégral des usagers.

Jacques VALADIE CODELIAPP (Collectif Défense Ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris)

Défense de cet axe que la SNCF voulait fermer en 1993.

Après 23 ans de défense de cet axe, 13 000 signatures-pétitions, toujours en service mais encore classé entre 7 et 9 et menacé (de nouveau) de fermeture selon la demande de SNCF Réseau auprès de la région Nouvelle Aquitaine très récemment (août 2017). Les élus nous soutiennent mais avec « gentillesse » et peut-être sans beaucoup de conviction en ce qui concerne la défense de notre service public créé il y a plus de 70 ans par le Conseil National de la Résistance. Le libéralisme de nos jours n'est pas très social... et se moque des besoins des citoyens mais s'occupe surtout de l'intérêt des profits (économie de marché) au détriment de l'intérêt général et de l'aménagement du territoire.



2^e séance

LA CONCURRENCE répond-t-elle aux besoins ?





Véronique MARTIN

Le 19 septembre, le gouvernement a ouvert les assises de la mobilité. Processus soi-disant de concertation des acteurs des transports pour l'aider à déterminer la stratégie nationale en matière de transport.

L'organisation de ces assises est un des éléments figurant dans la lettre de mission du premier ministre à la ministre des transports, Elisabeth Borne.

Mais ce n'est pas le seul ! Figure aussi le sujet de l'ouverture à la concurrence qui, selon les écrits du 1er ministre, je cite « si elle est correctement pensée et suffisamment régulée, est une chance. Elle permet de baisser les coûts pour les usagers et les contribuables ». « Vous proposerez cette réforme dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités afin de permettre aux régions qui le souhaiteraient de procéder à des mises en concurrence ».

Le cadre est donc posé, nous avons là le principal axe de la politique du gouvernement.

Les assises de la mobilité, loin d'être un lieu de débat citoyen et démocratique, ont pour objectif de valider cette perspective comme étant la seule alternative pour régler les dysfonctionnements du système que les précédentes réformes n'ont pas réglé, tels que l'état du réseau ferroviaire, le financement du système ferroviaire.

Cette fuite en avant libérale ne tient aucun compte des expériences passées que ce soit en matière d'énergie, de télécommunication, d'eau mais y compris en matière de fret ferroviaire. Fret français qui est libéralisé depuis 2006 et qui se trouve aujourd'hui dans une situation catastrophique mais je pense que nous aurons quelques témoignages en la matière !

Nous ne pensons pas, à l'appui d'exemples concrets, que la concurrence sera de nature à développer le service rendu aux usagers sur l'ensemble du territoire, mais au contraire à concentrer les offres de transports sur les lignes et services les plus rentables financièrement.

Alex GORDON, syndicat RMT

Le débat qui a court en France, en ce moment sur le sujet de la concurrence, correspond à celui que nous avons eu, en Angleterre, sur les 20 dernières années.

Aujourd'hui, 5 octobre, 5 régions sont en grève suite à la privatisation de l'exploitation du réseau. En 18 mois, il y a eu 36 jours de grève. KEOLIS, filiale de la SNCF très implantée en Angleterre, pratique le dumping social, dégrade les conditions de travail des salariés et met en place l'Équipement Agent Seul (suppression du personnel à bord des trains).

La concurrence conduit à la casse totale de nos métiers.

Le modèle libéral, face aux dysfonctionnements, est remis en cause en Angleterre.

Nous travaillons avec les partis politiques pour porter plus en avant la renationalisation du ferroviaire permettant une cohérence du réseau et que l'État joue pleinement son rôle.

Nous prenons aussi appui sur les associations de défense des personnes à mobilité réduite et les associations d'anciens combattants pour mener la bataille contre l'EAS et la désertification des gares.

Marc THIBERVILLE

Comité pluraliste pour la défense et le développement du triage de Villeneuve-Saint-Georges

Le Fret ferroviaire et l'ouverture à la concurrence, quel bilan ?

Il convient de rappeler que le train en France a transporté des marchandises bien avant les voyageurs. La première ligne de chemin de fer entre St Etienne et Andrézieux était une ligne de transport des marchandises. Jusqu'aux années 80, le transport des marchandises était l'activité dominante à la SNCF. Le rail a transporté jusqu'à 2/3 des marchandises circulant en France et près de 200 000 cheminots étaient occupés à cette seule activité au plus fort de son histoire.

Aujourd'hui, la part modale du rail plafonne à 10% du total des marchandises transportées, il ne reste plus que 6000 cheminots à Fret SNCF et la plupart des gares et des triages ont été fermés. Le mode routier est dominant dans les transports terrestres de marchandises, engendrant des conséquences désastreuses au plan environnemental (émissions de Gaz à effet de serre et de particules), sur la santé publique (45 000 décès/an selon l'OMS) et au plan économique (la congestion routière coûtera 350 Milliards d'Euros d'ici à 2030, dont 201 pour la seule Ile-de-France). Le coût des infrastructures routières (construction et maintenance) est quasi exclusivement supporté par la collectivité.

Si elle représente un désastre pour la collectivité, cette situation est bonne pour le « business » et la finance. L'externalisation des coûts, la déréglementation du secteur et le dumping social tirent le prix du transport vers le bas, cette sous tarification favorisant les délocalisations.

A l'inverse de la route, le rail doit quasiment s'autofinancer (redevances d'infrastructures...) et subir le désengagement continu de l'État (poids de la dette du système ferroviaire). La stratégie de la SNCF a accompagné, voire organisé le déclin en cassant le fret ferroviaire (Plan Véron, plan Marembaud...) tout en faisant le choix de la route au niveau du groupe. Il ne s'agissait plus de répondre aux besoins de la Nation, mais de gagner de l'argent. Le rachat intégral de GEODIS par la SNCF en 2008 a permis la croissance d'un mastodonte du transport routier au sein du groupe SNCF. Cette fuite en avant se poursuit, notamment par la croissance du groupe à l'international (rachat d'OHL en Amérique du nord) sur les décombres du fret ferroviaire SNCF.

L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en Europe a eu lieu dès 2003 pour les échanges internationaux et en 2006/2007 pour l'ensemble du trafic. Présentée à l'époque comme une nouvelle opportunité de reconquête de part modale en faveur du rail, le bilan de l'ouverture à la concurrence dix ans après est catastrophique :

- En France, 55 milliards de tonnes-kilomètres étaient transportés en 2000, seulement 34 en 2015 (-38%) ;
- Toutes les entreprises ferroviaires perdent de l'argent, hormis VFLI, filiale de la SNCF ;
- Véolia Cargo et Combiwest ont fermé ;
- ECR (Filiale de la Deutsche Bahn) vient de supprimer plus de 300 emplois et Europorte (filiale d'Eurotunnel) est en difficulté ;
- Le mode routier a accentué son hégémonie avec 85% du total des marchandises transportées, contre seulement 10% pour le rail. A noter que le pavillon routier français s'est considérablement affaibli sur fond de dumping social, organisé par les grands groupes logistiques (dont GEODIS) qui font appel à la main d'œuvre sous payée en provenance des pays de l'est de l'Europe notamment.

Le constat est ici sans appel. Ce n'est pas la concurrence qui peut régler quoi que ce soit car elle ne s'organise pas autour de l'intérêt général. Elle a été au contraire un outil d'accélération du déclin du Fret ferroviaire.

Sans intervention publique, aucun rééquilibrage modal n'est possible. Or, cette intervention publique se limite le plus souvent aux infrastructures (la modernisation de la gare de Rungis dans le Val-de-Marne ou la création de la plateforme de transport combiné de Perpignan sont des exemples de financements publics par les collectivités). Le rôle de la puissance publique reste cantonné au mieux à celui d'un guichet, subventionnant des équipements sans aucun engagement ni obligation de la part des acteurs privés qui règnent en maîtres absolus sur ce secteur.

L'intervention publique ne peut plus se concevoir comme étant au service des logiques capitalistes responsables de ce désastre environnemental, social et économique. Il faut qu'elle prenne la main en mettant en œuvre une réelle stratégie qui passe notamment par la maîtrise des flux de marchandises et de l'organisation de la logistique (plateformes logistiques reliées au rail et à la voie d'eau, le développement des grands ports maritimes, logistique urbaine, redonner sa place au wagon isolé...). En premier lieu, l'Etat doit se doter des outils de cette maîtrise. La SNCF et son groupe constituent son atout principal, dès lors qu'ils sont mis au service de la complémentarité des différents modes (chacun d'entre eux ayant sa propre pertinence) dans une approche multimodale des transports.

Notons enfin, que le transport ferroviaire de marchandises participe aussi au financement des infrastructures. Moins de Fret (ou plus du tout) et c'est une ligne ou la desserte d'un territoire qui se retrouve en péril. Il faut donc intégrer cet enjeu comme pleinement complémentaire à nos batailles pour le transport ferré de voyageurs.



3^e séance
**Comment répondre
aux BESOINS ?**



Patrice MOREAU **INDECOSA CGT**

La SNCF est une société qui communique beaucoup, avec les médias, les usagers, dont les associations de consommateurs comme INDECOSA-CGT, ainsi qu'avec les associations de victimes d'accidents ferroviaires, créant un semblant de transparence.

Moi-même et Guy Beaune, suppléant, représentons notre association auprès de la SNCF.

Aucune autre entreprise n'organise autant de réunions !

Nous sommes conviés à 8 demi-journées sur divers thèmes (TVG, TER, Transilien, Intercité, Fret, Gares et Connexions, Voyage Europ).

Plus 2 demi-journées où nous pouvons poser des questions écrites avec la direction nationale. Le second de Guillaume PEPY préside la réunion et, une fois par an, nous rencontrons le médiateur SNCF pour son bilan annuel.

Et 2 réunions avec SNCF Réseau pour l'infrastructure et 4 journées sur le thème de la sécurité des circulations où nous côtoyons deux associations de victimes d'accidents ferroviaires.

Le tout sans aucun temps alloué par l'entreprise !

Nous avons un représentant au comité de lignes normandes et hélas, sur l'Ile-de-France, nous avons proposé un camarade pour le comité de ligne A et une femme pour le comité ligne J sans réponse du STIF, par de refus, ils nous ignorent !

Nous avons travaillé avec la CNR sur les lignes normandes et sur un tract sur la régionalisation avant les élections présidentielles.

Nous avons des interlocuteurs auprès de pas mal d'associations Indecosa-CGT qui nous font remonter les problèmes mais pas partout car certaines sont plus sur des actions collectives sur le logement, la santé, l'eau, etc.

Il nous faut développer, amplifier notre participation aux différents comités de ligne pour peser dans les débats. Il y a nécessité à développer le travail en proximité, entre associations d'usagers et pourquoi pas aller vers la création d'une plateforme d'échanges.

Jacques MONTAY **Association de défense de la gare d'Assier et promotion du rail (ADGAPR)**

- Présentation association – trains de nuit.
- Rapprochement asso/syndicat, travailler en synergie, une vraie osmose pour être efficaces.
- Mission parlementaire pour les trains de nuit.
- Fédérer toutes les associations voire avec la CNR
- Se projeter pour des actions communes le même jour ou une action nationale avant la fin de l'année ; être médiatiquement reconnu et pris en compte ; pérenniser ensemble notre relation constructive (assos/syndicat CGT) sur le plan national.

Daniel COFFIN **Représentant CNR**

Les collectifs et comités ont identifié nombre de besoins :

- Régénération et modernisation du réseau qui n'a pas ou peu bénéficié de travaux depuis 30 ans. Sur les 5000 km de ralentissements reconnus nationalement l'Auvergne en comptait 10% à elle seule.
- Dans le Massif Central, exceptées Paris-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand, les autres lignes relèvent de la catégorie UIC 7 à 9 dont la pérennité ne serait dépendante que des seuls montages financiers liés aux CPER avec le concours des collectivités territoriales !

- Régler le problème récurrent de la dette.
- Enfin, revoir la gouvernance du système qu'il s'agisse des TET ou des TER.
- CNR qui avait demandé audience au ministère des transports sera reçue dans le cadre des Assises de la mobilité. La question reste posée en ce qui concerne l'intervention des collectifs pour faire état de leurs revendications locales. À ce jour, aucun débat prévu en région AURA n'est programmé.

L'ouverture à la concurrence n'apportera aucune amélioration. Certains se rassurent comme ils peuvent en disant que les trains de la concurrence ne rouleront pas plus vite que ceux de la SNCF vu l'état du réseau, ou que la concurrence ne se positionnera jamais dans les zones à faible densité démographique. Cela ne règle en rien le problème de fond. Mais l'ouverture à la concurrence peut être un outil supplémentaire de démantèlement.

CNR s'est positionnée contre le transfert des TET aux régions. Il faut reconnaître qu'un gros travail effectué en amont a conduit à une décision politique en Occitanie. La pérennité de ces lignes n'est toutefois pas assurée parce que tributaire des capacités financières de la région. Autre risque : que se passerait-il en cas d'alternance politique qui ferait un autre choix ?

Seul l'État est à même de pérenniser. Il faut le contraindre d'assumer les compétences qui sont les siennes en matière de régénération et de modernisation du réseau.

Enfin, certains sont intervenus pour souhaiter que CNR rassemble l'ensemble des collectifs et comités pour davantage d'efficacité. La question à présent posée, la réflexion va très vite s'engager.

Sylvie ALTMAN **Maire de Villeneuve-Saint-Georges**

Je suis maire d'une ville où les activités ferroviaires occupent une place essentielle tant par leurs emprises que par leur histoire. Le triage de Villeneuve-Saint-Georges a cessé son activité en 2010. Aux côtés des cheminots et de leurs syndicats, je me suis mobilisée avec mon équipe municipale (dans laquelle siègent de nombreux cheminots) et de nombreux citoyens. Cela s'est traduit par la constitution d'un collectif pluraliste pour la défense et le développement du triage.

Si nous n'avons malheureusement pas réussi à empêcher l'arrêt du triage, nous avons obtenu un moratoire de plusieurs années protégeant les emprises et les installations. Avec l'aide du conseil départemental et de différents acteurs du monde logistique, nous avons fait émerger des pistes en faveur d'un redémarrage du fret ferroviaire sur le site, en lien avec une ambition de développement économique et de création d'emplois.

Aujourd'hui, ce travail et les mobilisations des cheminots nous ont permis de déboucher sur la signature d'un Contrat d'Intérêt National (CIN) entre l'Etat, le département et les villes. Il comprend un partenariat avec SNCF Réseau, l'agence nationale de renouvellement urbain ou encore l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine-Amont. 4 objectifs sont poursuivis au sein de ce CIN :

- Le désenclavement routier du site sans lequel rien n'est possible.
- La création d'une plate-forme dite « Cross Dock » permettant des acheminements ferroviaires de marchandises depuis les grands sites d'entrepôts (Dourges, Miramas, peut-être aussi les ports maritimes ...) pour organiser ensuite la distribution urbaine dans le sud de la métropole du grand Paris avec des véhicules légers ou utilitaires non polluants.
- Un projet d'implantation d'entreprises sur les nombreuses friches industrielles existantes qui pourront bénéficier aussi du mode ferroviaire.
- La possibilité d'un programme de logement sur les franges du site en complément des actions déjà engagées dans le quartier à proximité.

L'adoption de ce contrat est une première étape qui ouvre un nouvel espoir. Il est la démonstration qu'il n'y a pas de fatalité à voir disparaître toute activité de transport ferroviaire de Fret de nos sites. Bien sûr, il faut maintenant concrétiser cet espoir, lui donner corps, s'entourer de partenaires et réunir des financements. Nous restons donc mobilisés et vigilants car il y a encore bien des étapes à franchir.

Je regrette de devoir terminer mon intervention sur une note moins enthousiaste, mais je me dois de signaler le désintérêt manifesté jusque-là par Fret SNCF pour ce projet ambitieux. Ce n'est pas normal et pour notre part, nous poursuivrons nos efforts pour que ce projet puisse être mis en œuvre par le service public.

Antoine FATIGA

Secteur cheminots Chambéry

Deux points :

- Il faut populariser ce que sont les coûts externes comme cela a été bien décortiqué dans le dernier numéro du bulletin de l'UIT CGT. Je rappelle que cela se monte à 85 milliards d'€uros pour la France et à 650 milliards d'€uros pour l'Europe. Donc de l'argent, il y en a si chaque mode paie ses justes coûts. Petit rappel, quand le gouvernement a autorisé le passage pour les poids lourds de 40 à 44 tonnes, d'un seul coup ce mode a obtenu 10% de rentabilité en plus sans surcoût pour ce mode. Sauf que le Conseil Général des Ponts, dans une étude, estime que cette augmentation de tonnage aura un impact sur l'usure des routes comprise entre 100 et 150 millions d'euros. Qui d'après vous va payer ? Ce sont les conseils départementaux et au final, nous, les contribuables... Pas le mode à l'origine de cette usure.
- Bravo pour cette initiative, elle renforce le besoin de plus de démocratie, de plus de liens transverses et de dupliquer cette journée sur les territoires. Nous devrions organiser cette initiative dans les départements en invitant tout le monde pour construire des convergences.

C'est bien en lançant une campagne commune, CGT, CNR, association d'usagers, élus que nous défendrons le service public ferroviaire et par-delà les services publics.

Jean-Michel BODIN

Raco Rhône-Alpes Centre Océan - Ancien vice-président « transport » région Centre

La situation aujourd'hui : danger,

- La nouvelle configuration : avec de nouvelles majorités politiques en région,
- Un transport → infra,
- Entrer dans le débat des moyens financiers,
- Les comités de ligne → vers les gens,
- Les trains du quotidien,
- Agir ensemble partout.

Christian CHASSEAU

Secrétaire National – Mouvement National de lutte pour l'Environnement

La défense du rail (fret comme voyageurs) fait partie de la défense de l'environnement – Travaillons y ensemble.

Notre mouvement, qui place le bonheur humain au centre de ses préoccupations environnementales, est généraliste. Il a besoin de l'expertise que peuvent apporter les associations centrées sur telle ou telle question, c'est pourquoi nous travaillons en réseau (Réseau Homme ET Nature)^o et apprécions la présence au Forum de nombreuses associations et élus. Notre comité PACA (dont un représentant, Alain PATOUILLARD, est à mes côtés aujourd'hui) a de longue date tissé des liens étroits avec les cheminots régionaux, pour défendre le doublement de la ligne longeant la côte méditerranéenne. Nous sommes d'ailleurs adhérents à la CNR et pensons que c'est le bon endroit pour fédérer toutes les luttes, locales, régionales ou nationales pour la défense d'un chemin de fer répondant aux besoins des citoyens usagers.

Nous défendons une gestion démocratique des services publics de transports, avec des personnels à statut et formés et sommes donc contre les privatisations (notre revue, dont le n°125 développe un dossier sur le sujet, est à disposition à l'entrée de la salle). Notre revue est à disposition pour médiatiser toutes les luttes car, la mobilisation, difficile, nécessite tous les moyens possibles.

Rappelons que : "Une ville, ça mange" et qu'il faut apporter chaque jour quantité de produits. Le MIN de Rungis génère plus de 3 000 camions quotidiens alors qu'il y a un embranchement ferroviaire sous utilisé !

Nous notons que les problèmes environnementaux sont complexes et interdépendants. Aussi, nous avons la même démarche pour tout ce qui a de l'importance pour l'être humain : en plus des transports, nous pensons que la gestion de l'eau, celle de la santé, de l'énergie et même de la grande distribution, devrait être gérée de même par

des grands pôles publics. Et, nous constatons aussi que l'aménagement du territoire, éminemment politique, a une grande importance : la métropolisation attise la spéculation foncière, augmente les distances domicile / travail et les besoins de transports y sont relatifs.

Patrick HALLINGER

Convergence nationale de défense et de développement des services publics.

Nécessité de travailler avec Convergence National Rail (CNR), mettre ensemble toutes nos revendications. Il nous faut lancer une campagne, créer un espace commun, le faire savoir par une conférence de presse. Et réfléchir à mener une action tous ensemble.

Dominique LAUNAY **UIT CGT**

Faire le lien avec ce forum et les Assises de la Mobilité engagées par le gouvernement.

Ce forum tombe à point, seulement quelques jours après le lancement des « Assises de la mobilité » le 19 septembre 2017 par le Premier Ministre. En effet, les transports tout comme le service public sont les grands absents. Ces assises sont complètement « hors sol » par rapport à la situation réelle des transports et infrastructures comme le confirme les débats de ce matin. Alors que tous les compteurs sont au rouge dans les transports avec une augmentation des émissions des GES (Gaz à Effet de Serre) dues à la route dont le trafic continue de croître complètement à contre-courant du « Grenelle de l'Environnement » ou des objectifs de la COP 21. L'enjeu que nous voulons porter est de répondre aux besoins en matière d'accessibilité aux transports collectifs de saturation routière, d'aménagement du territoire, d'industrie, d'environnement et de réchauffement climatique.

Nous tenons à rappeler que transport et mobilité ne sont pas synonymes. L'un renvoie à une organisation, une infrastructure, des matériels, une planification... L'autre à un ou des usagers mais qui nécessitent malgré tout qu'organisation et infrastructures existent. Or, le gouvernement a volontairement déconnecté les deux en refocalisant sur la mobilité. On note ainsi, que s'il est fait référence à la solidarité, c'est version « start up », mais pas au service public et à l'intérêt général.

Ainsi, le gouvernement a décidé de ne pas inclure plusieurs chapitres de la « mobilité » dans ces assises et de les traiter à part. Ce sera le cas du transport aérien et maritime, mais aussi du Fret et de la logistique, des infrastructures et de toutes les questions du ferroviaire qui font l'objet d'une concertation particulière.

C'est ainsi que la CGT va sortir un dossier / argumentaire qui abordera tous ces sujets, à destination de toutes nos organisations afin d'aider à s'emparer de ces « assises » sachant que le gouvernement veut aller très vite, des rencontres sont déjà organisées par les préfets, et il semble que nous n'y sommes pas conviés, comme nombre d'associations locales, notamment celles présentes ce matin. D'où notre volonté d'interpeller les préfets, de s'imposer dans ces rencontres, mais aussi, à l'image de cette initiative nationale, être à l'initiative de rencontres locales, de débats publics... Car nous ne voulons pas que ces assises n'aboutissent sur une loi l'ouverture à la concurrence et la libéralisation du transport voyageurs urbain, en anéantissant la LOTI pour la transformer en une loi d'orientation des mobilités faisant la part belle à l'initiative privée avec des financements publics, façon de généraliser l'ubérisation des transports des personnes et des marchandises.

Jean RICONNEAU

Président de la commission économique du CCGPF

Proposition d'un cahier des charges.

- Elaboration avec les acteurs et tous les acteurs associations d'usagers, élus politiques, Fédération CGT des cheminots, d'un cahier des charges sur le service public ferroviaire qui impose les Obligations de Service Public.
- Deux exemples : abolir le yeald management ; imposer une politique de tarification sociale.
- Le Pass Navigo en est un exemple.
- Le transport ferroviaire, a contrario de toutes les offres des autres modes de transport, c'est l'offre qui crée la demande.

Henri BASCUNANA

Collectif « Le train, un investissement d'avenir »

Propositions pour la suite

2 propositions d'organisation :

- Besoin de travailler ensemble et faire vivre le triangle : élus/parlementaires – cheminots/OS – associations/usagers en partageant nos informations.
- Décentraliser notre forum au niveau régional (secteur régional CGT des cheminots peut être le moteur de cette initiative)

2 propositions d'initiatives :

- Refaire vivre les comités de ligne dans les régions ;
- « régionaliser » le journal La Vraie Info

Une appréciation : il est nécessaire d'avoir une coordination nationale pour les usagers, la CNR peut être la solution mais attention à ne pas abandonner notre travail de proximité, il est essentiel.

Frédéric TRONCHE

Secrétaire CGT secteur cheminots Limousin

Il faut faire converger nos luttes, créer une plateforme commune qui dénonce le système et manifester notre contestation.

André GIRAUX

CGT Secteur de Reims

Train du quotidien CGT.

Afin de gagner l'opinion publique, il faut travailler avec les usagers et les associations d'usagers à un grand projet CGT sur le train du quotidien ou le multimodal a toute sa place, car ramener les usagers vers les gares est primordial. Lorsque nos revendications seront écrites, il nous faudra les porter aux élus ainsi qu'à la direction SNCF.



CONCLUSIONS

Laurent Brun

Secrétaire général – CGT des cheminots



En 2013, étaient lancées des assises du ferroviaire. Elles aboutissaient à une réforme du 04 août 2014 qui se fixait deux objectifs officiels : résoudre les dysfonctionnements issus des conflits d'intérêt entre SNCF et RFF et résoudre la question de l'endettement du système.

3 ans après sa mise en œuvre, force est de constater que les objectifs ne sont pas atteints : les dysfonctionnements se sont déplacés entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités, ils se sont même accrus. Quant à la dette, elle progresse de manière accélérée de 2 à 3 milliards par an. On pourrait être tenté de dire que c'est un échec mais il n'en est rien. Le véritable objectif d'éclatement de la production pour rendre possible l'ouverture à la concurrence est atteint. La visée n'est pas d'améliorer le service public mais de constituer un mastodonte, multinationale de la mobilité et de la logistique, pour renforcer la compétition mondiale.

Alors que quelques dizaines de millions d'euros sont refusés pour maintenir une ligne, préserver les trains de nuit, garder une gare ouverte ou autres besoins concrets des citoyens de ce pays, le groupe SNCF s'apprêtait à mettre 3 milliards sur la table pour racheter le groupe CEVA. L'opération est en attente mais nul doute que d'autres sont déjà en préparation.

Les besoins de la population, des territoires, de l'environnement en matière de transport collectif respectueux de notre atmosphère sont énormes comme nous y avons fait référence ce matin.

La concurrence ne répond en rien à ces besoins comme le témoignage de notre camarade anglais de RMT l'a montré. Pire, elle introduit un mode de régulation que l'on pourrait résumer à « profite qui paie » que ce soit avec le prix de son billet ou la subvention de sa collectivité locale.

Dans une telle logique, de nombreux territoires et même certains investissements en zones denses seraient menacés. Nous ne tarderions pas à voir se multiplier les cars en remplacement des trains pour cause d'économies des deniers publics, pendant que de juteux profits seraient réalisés par ailleurs par les compagnies sur les concessions rentables. C'est dit par le président Pépy : sur mandat de l'Etat, la SNCF se prépare à la concurrence, autrement dit, elle commence déjà à se couler dans cette logique. Aujourd'hui la SNCF ne supprime pas immédiatement, elle réunit les conditions de la suppression : horaires d'ouverture des gares et de circulations des trains inadaptés, des coûts de travaux prohibitifs. Les contrats de performance EPIC - Etat prévoient déjà une condition de rentabilité pour engager des travaux d'infrastructure.

Comment cette condition pourrait-elle être remplie dans le Cantal, la Creuse, le Limousin ou les 2/3 des départements français où la densité de population ne dépasse pas 100 habitants au Km² ?

Ces mêmes contrats se félicitent de la croissance et des bons résultats de Géodis. Ils démontrent ainsi que les camions sont l'avenir du rail. Nous ne devons pas, nous ne pouvons pas rester dans cette logique. Les conclusions des Assises de la Mobilité en cours ont été déjà données par le président de la République : ouverture à la concurrence, financement de la croissance externe par le désendettement du système sur lequel Jean-Cyril SPINETTA a été nommé et casse des droits sociaux des salariés.

Face à ce parachèvement de la déréglementation ferroviaire, qui représente aussi une spoliation, la CGT propose, au contraire, que les usagers, avec les cheminots, se réapproprient leur service public en mettant leurs besoins au cœur des objectifs et se réapproprient leur entreprise publique SNCF en créant des processus de démocratisation des décisions (par exemple en donnant un pouvoir de prescription aux comités de ligne) et en imposant les objectifs de continuité du service, de solidarité entre les territoires et les activités, d'égalité de traitement des usagers et d'organisation de la production qui vise à résoudre les problèmes de qualité et non à étanchéifier les services en vue de l'intervention de concurrent.

On nous opposera les règlements européens et notamment l'OSP qui depuis décembre 2016, font de la concurrence la norme. Mais l'article 5 prévoit la possibilité d'attribution directe pour améliorer le rapport qualité / prix. Banco ! La CGT propose de s'appuyer sur cette faille. Avec les gigantesques moyens du Groupe SNCF, et le savoir-faire des cheminots, il est possible de répondre aux besoins.

En 2014, la CGT a porté un contre-projet de réforme « La voie du service public SNCF » qui reste sur la table. Il intégrait les nécessités d'un mode de transport guidé sur un réseau interconnecté, notamment pour garantir un haut niveau de sécurité, mais aussi des propositions de financement pérennes nouveaux pour assurer un service public de qualité.

Sur le financement, il faut mesurer le coût du capital : 1,7 G€ pour intérêt de la dette, 200 M€ de surcoût des PPP, 10 M€ de surcoût de la précarité, des centaines de milliers d'euros de surcoût de sous-traitance, sans compter les nouvelles ressources proposées : doublement du versement transport, taxe poids lourds, autoroutes... à comparer avec le coût de 15 000 créations d'emplois soit 500M €.

Mais en 2014, nous avons mesuré que de bonnes propositions, même quand elles ne trouvent aucune contradiction, ne suffisent pas.

Le système de déresponsabilisation, qui a élevé le renvoi de balle au rang d'art majeur, et qui a étouffé les comités de lignes, couplé aux institutions du pays qui sont de véritables verrous, comme Bercy et le Ministère des finances, fonctionnent comme des bulldozers libéraux qui n'écoutent pas les citoyens tant qu'ils restent dispersés.

Pour les faire reculer, car c'est possible, il faut construire un véritable rapport de forces. Si les usagers, leurs besoins, leurs propositions, sur le service public rencontrent les cheminots, leurs expertises et leurs propres propositions, sur les moyens techniques et la production, alors nous pourrions inverser le sens du débat dans l'opinion publique et mettre le gouvernement sur la défensive : non pas organiser la guerre économique, mais construire un formidable outil de développement du pays et d'amélioration de la vie quotidienne.

Les luttes locales, la présence des usagers, des élus pour la « Colombe bleue », pour les guichets de la gare de St Pierre des Corps, les réponses aux questionnaires de la CGT dans le Limousin, les déclarations publiques sur les triages de Villeneuve ou Miramas, les manifestations dans la ville de Périgueux pour la défense de l'atelier au Puy en Velay, pour la convention TER Rhône Alpes progressive, les pétitions à Nantes, les exemples sont nombreux et montrent qu'un potentiel existe.

La colère quotidienne face aux suppressions de trains, aux retards, à l'absence d'information ou autre, peut trouver une perspective positive si nous assemblons nos propositions pour en faire un projet cohérent, visible

La diffusion du 24 pages « La Vraie Info » a montré la sympathie des usagers et leurs attentes. L'expérience d'aujourd'hui est positive. Il serait utile de l'élargir. Un compte rendu sera envoyé aux participants et à d'autres excusés pour les inviter à rejoindre le train. Pour cela, la CGT vous propose d'organiser des rencontres en région pour établir la liste des besoins, les cahiers des charges de ce que doit être le service public, son contenu, sa qualité, les moyens de son efficacité...

Ces cahiers des charges assemblés, pourraient représenter une force de pression contre le modèle libéral, en parallèle de la « *Voie du service public SNCF* » CGT sur l'organisation interne CGT. Nous pourrions ensuite envisager une action d'envergure nationale fin 2017/début 2018 pour peser sur la future loi de Mobilité. La CGT s'adressera aux associations ici présentes et celles n'ayant pas pu venir pour recueillir leur avis sur l'opportunité d'une telle action après la constitution des cahiers des charges.

Avant cela, nous proposons d'interpeller le Ministère des transports sur le contenu des débats d'aujourd'hui, les besoins et les contradictions avec les politiques menées. Nous pourrions aussi interpeller les présidents des commissions éco des assemblées.

Cette démarche trouvera de l'écho chez les cheminots qui constatent quotidiennement la médiocrité du service offert malgré leurs efforts.

Cela crée énormément de frustration et de mécontentement en interne. Les moyens manquent, la sous-traitance et la précarité se développent, les services travaillent de moins en moins en coopération et de plus en plus dans une relation client/fournisseur. En plus de la voie du service public sncf qui reste notre proposition globale d'organisation du système, la CGT lance l'idée d'un plan d'urgence ferroviaire pour lister les moyens et regagner des organisations efficaces en bref redevenir fier de notre travail de cheminot.

Si les cahiers des charges des besoins des usagers pour se réapproprier leur service public et leur entreprise publique SNCF, rencontrent les revendications des cheminots pour un plan d'urgence afin de rendre efficace l'entreprise publique, alors le rapport de force pourrait bousculer l'Etat et le forcer à répondre.

Nous avons un slogan pour cela « Ensemble pour le fer » maintenant il faut le faire. Cette journée est un commencement. Elle aura des suites. Merci à toutes et à tous ceux qui ont répondu.

Merci à tous les militants qui ont œuvré à l'organisation pratique et politique.

