



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Correspondance : 72 rue de la République
76800 SAINT ÉTIENNE DU ROUVRAY

Blog : www.convergence-nationale-rail.fr

Courriel: convergence.rail@hotmail.fr Tél. 06 14 71 57 93

Assises Nationales du SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

30 avril 2016

Salle de l'ONCF – Siège de la CGT-Montreuil

Introduction



Didier Le Reste, Vice-Président de la Convergence Nationale Rail (CNR), ouvre les Assises Nationales du Rail 2016 en remerciant l'Orphelinat des Chemins de Fer pour la mise à disposition de la salle. Il remercie également Laurence Mauriauourt, journaliste à *L'Humanité*, pour avoir accepté d'animer les 3 tables-rondes de cette journée d'échanges, et mentionne la présence dans la salle de Marion D'Allard, également journaliste à *L'Humanité*.

En introduction, Didier Le Reste acte positivement la présence de personnes venant de différentes régions et excuse l'arrivée tardive des Limougeauds, retardés du fait de ... problèmes de trains !

En quelques mots sont rappelés les objectifs de cette journée de travail qui doit permettre, non seulement d'échanger les expériences et de partager les expertises, mais aussi de venir alimenter utilement les travaux des Assises de la Convergence Nationale des Services Publics qui se tiendront à l'automne 2016.

Échanger les expériences et partager les expertises, mais aussi venir alimenter utilement les travaux des Assises de la Convergence Nationale des Services Publics (qui se tiendront le 19 novembre 2016 à Montreuil)



Un contexte général d'atteinte aux Services Publics et à l'esprit du CNR de mars 1944 et dans un contexte international menaçant avec les négociations en cours du TAFTA

Répondre aux attentes quotidiennes de tous les citoyens

Servir la relance des économies régionales et de l'économie nationale

Préserver notre environnement

Pierre Ménard, Président de la CNR, précise les objectifs des assises qui sont dans la même dynamique que les journées de mobilisation pour la défense des Services Publics de Guéret, et dans la suite des Assises Régionales du Services Public ferroviaire de Normandie qui se sont tenues le 19 avril 2016 à Dieppe. Ces assises se placent dans un contexte général d'atteinte aux Services Publics et à l'esprit du CNR de mars 1944 et dans un contexte international menaçant avec les négociations en cours du TAFTA.

Il indique que ces assises ont pour objectifs, face aux attaques que constituent : la loi ferroviaire de 2014, les « régionalisations » (lois Mapam, NOTre, etc...), le « macronisme » et l'« ubérisation », face aux inepties et aux incohérences des décisions européennes et gouvernementales quelle « transition énergétique » quand, en fermant de plus en plus de services de proximité et en éloignant les lieux de travail, on oblige de plus en plus les citoyens à se déplacer, comment défendre l'usage de la démocratie, recueillir la parole constructive de tous ceux dont on néglige généralement l'avis, pour le Service Public (SP) ferroviaire comme pour tous les SP.

Convergence Nationale Rail, entend sauvegarder la notion de Service Public dans le ferroviaire en refusant les notions de profit capitalistique, qu'elle ne peut dissocier aucun des composants qui constituent le service ferroviaire : composants techniques (voies, matériels roulants, gares, services techniques et commerciaux, etc.) mais aussi et surtout, composantes humaines (usagers, cheminots, élus responsables... réellement responsables...).

La CNR veut agir :

- pour répondre aux attentes quotidiennes de tous les citoyens ;
- pour servir la relance des économies régionales et de l'économie nationale ;
- pour mieux préserver notre environnement dans l'esprit du développement durable.

C'est autour de ces 3 axes des tables rondes que la CNR propose de poser les bases de la reconstruction du Service Public Ferroviaire.

Pour que la Liberté d'accéder au transport ferroviaire ne soit pas entravée par la dégradation du réseau et des services, regardons comment restaurer ce réseau, comment l'améliorer, pour que l'Égalité de tous à cet accès soit reconnue sur tous les territoires, prévoyons des tarifs fer-

roviaires accessibles, pour que personne ne soit exclu de l'accès au train, pour ne pas livrer des pans entiers de territoire à la désertification ferroviaire, prélude à la désertification économique et humaine, Pierre Ménard propose de renouer avec l'élan visionnaire et l'intention stratégique des hommes du Conseil National de la Résistance.

Dans un article du *Monde* paru le 29 avril 2016, les ultra-libéraux se lamentent sur le fait que le 4^{ème} paquet ferroviaire n'aille pas aussi loin et aussi vite vers la libéralisation extrême qu'ils l'espéraient.

On peut en retenir deux choses : premièrement que les luttes n'ont peut-être pas été vaines – deuxièmement, qu'au mouvement rétrograde vers le ferroviaire du 20^{ème} siècle, voire du 19^{ème}, les « immobilistes », opposent le progrès vers un réel Service Public du 21^{ème} siècle.

Pour cela, développons les synergies avec l'ensemble des défenseurs du Service Public : l'eau, le gaz, l'hôpital, l'école, etc... Développons aussi les synergies avec les travailleurs des entreprises privées, par exemple avec les travailleurs de l'industrie ceux de la construction du matériel ferroviaire. En particulier à l'heure où le gouvernement s'apprête à faire appel à des constructeurs étrangers, au risque de mettre au chômage les travailleurs français de l'industrie ferroviaire. Sur ces synergies indispensables, soyons aussi dès demain mais surtout dès aujourd'hui, force de propositions.

En conclusion Pierre Ménard souhaite à tous de bonnes Assises du Service Public Ferroviaire.

Débat

Le débat est lancé par la diffusion d'un micro-trottoir réalisé par les cheminots de Bordeaux, l'occasion d'entendre l'expression des usagers sur leurs attentes en matière de transport ferroviaire, la signification pour eux de ce qu'est le Service Public ou encore de leur vision de la SNCF.

Développons les synergies avec l'ensemble des défenseurs du Service Public

Développons aussi les synergies avec les travailleurs des entreprises privées

Table-Ronde n°1 : Un Service Public Ferroviaire au service de tous les citoyens

Intervenants:

- **Martine SELLIER (INDECOSA-CGT)**
- **Marc PÉLISSIER (FNAUT-IDF)**
- **Michel JALLAMION (Convergence Nationale des Services Publics)**
- **Patrick BACOT (ALF)**



Interventions liminaires :

En introduction du débat, **Laurence Mauriauourt**, réalise une brève revue de presse des réseaux sociaux sur la SNCF, et informe que le 1^{er} mai 2016 les coûts des échanges de billets de train augmentent et cite Eric Woerth qui s'exprime pour la fin des « régimes spéciaux ».

Face à ces attaques, elle souligne l'importance de dégager des pistes de contre-attaques, pour alimenter les revendications. Elle souligne également que le 30 avril est la journée internationale de la mobilité et de l'accessibilité. Techniquement cette journée concerne la mobilité des personnes en situation de handicap, mais la question de l'accessibilité concerne en réalité nombre de voyageurs qui sont susceptibles d'avoir des difficultés de déplacements.

En question liminaire Laurence Mauriauourt interroge Martine Sellier sur son sentiment suite à diffusion de la vidéo, et sur ce que lui inspire la notion de citoyenneté en lien avec les transports.

Les retards, les prix trop élevés et la propreté

La citoyenneté c'est l'accès de tous aux trains

Martine Sellier : les préoccupations des usagers, ce qui remonte en premier dans la vidéo, ce sont les retards, les prix trop élevés et la propreté. Le fait que les prix changent d'un jour à l'autre ou d'une heure à l'autre fait difficulté.

La citoyenneté c'est l'accès de tous aux trains. Dans beaucoup de régions des bagarres sont menées contre les fermetures des gares. La question de l'impact des réductions de personnels sur les usagers est aussi posée. Quelles sont les conditions de transport alors que les personnels de la SNCF sont de moins en moins nombreux ?

La question de savoir si la SNCF est encore un Service Public est également posée. Cela est de moins en moins le cas, la SNCF est perçue comme une entreprise comme une autre.

A l'échelle européenne, les perspectives ne sont pas non plus positives. Le Conseil Economique et Social européen invite tous les ans les représentants des consommateurs. Il a délivré récemment des informations indiquant une volonté de réduire les normes de consommation (sécurité...). Dans le cadre de l'adoption du TAFTA, un seuil maximum des

normes obligatoires de sécurité pour les usagers pourrait même être instauré.

Des années de sous-investissement dans les transports

Des mobilisations se constituent, notamment avec des « comités de lignes »

Marc Pélissier : les enjeux diffèrent en Ile de France par rapport aux autres régions. L'échelle de fréquentation sur les RER, n'est pas la même que pour les TER. Les risques de fermetures de lignes ou de gares sont moindres. En revanche il y a des vrais sujets sur la qualité des infrastructures. On paye actuellement des années de sous-investissement dans les transports. C'est seulement depuis 2014 que l'investissement a repris. C'est notamment l'accident de Brétigny qui a été déclencheur de ce réinvestissement. Les investissements nécessaires sont conséquents et nécessitent des engagements financiers à long terme. Les investissements actuels sont insuffisants.

Marc Pélissier évoque les difficultés à mobiliser les usagers en Île-de-France sur ces enjeux et la nécessité à trouver des formes d'actions qui permettent de les associer. Ça s'explique notamment par les contraintes subies par les usagers pendant les périodes, longues, des travaux (report vers des cars etc..). Sur certains enjeux des mobilisations se constituent, notamment avec des « comités de lignes ». La mobilisation sur le RER A, par exemple, la ligne la plus chargée d'Europe a permis d'obtenir des rames à 2 niveaux. Les commandes sont actuellement en cours.

Une autre mobilisation positive est celle du Sud de la Gare St Lazare, avec la ligne M, où en 2 ans les élus et la SNCF ont été convaincus.

Si le train ne va pas partout, partout où il peut, il doit y aller

Il faut travailler la multi et la pluri-modalité et remettre de la cohérence et de la complémentarité entre les Services Publics.

Patrick Bacot : si « le train ne va pas partout, partout où il peut, il doit y aller ».

C'est un enjeu de société, pas une semaine ne passe sans que la presse locale ne parle de la ligne Quillan-Carcassonne. Le train a différents usages : loisir et travail. Aujourd'hui une régénération de la ligne est prévue avec plus de 11 millions d'euros budgétisés dans le cadre du contrat de plan État-Région pour une portion de 25 Kilomètres.

Mais il faut aller au bout de la réflexion pour un maintien et un développement de cette ligne. Autour de 3 axes de travail :

- l'efficacité : avec un respect des horaires, assurer les transferts ;
- la pertinence : la ligne traverse une zone industrielle (La Bourriette), il faut prévoir une station à cet endroit ;
- la cohérence : il faut travailler des horaires qui permettent aux lycéens et aux étudiants d'emprunter cette ligne pour leurs trajets quotidiens (aujourd'hui à quelques minutes près, les horaires ne leur permettent pas d'arriver à l'heure).

Les correspondances sur la ligne ont été déstructurées, il faut travailler la multi et la pluri-modalité et remettre de la cohérence et de la complémentarité entre les Services Publics.

Des possibilités de développement du Fret existent aussi sur la ligne.

Laurence Mauriauourt interroge sur la mesure du « billet à un euro ».

Patrick Bacot répond qu'effectivement cette mesure a été proposée pour dynamiser cette ligne. Le billet à 1 euro a du succès pour un usage de loisir. Des groupes notamment l'utilisent pour se rendre à des activités diverses culturelles et sportives, à tel point qu'à certains moments les passagers voyagent debout dans l'autorail, comme dans un RER.

Mais cela concerne des périodes limitées. Et ça n'empêche pas la désertion de la gare de Quillan. Faute de guichet certains usagers ne prennent plus le train car ils n'ont pas les informations nécessaires sur les modalités de transport.

L'égalité d'accès des citoyens au Service Public doit pouvoir être respectée.

Michel Jallamion pose la question de la mobilisation des citoyens sur les enjeux du Service Public ferroviaire, dans un contexte de métropolisation et avec le quatrième paquet ferroviaire.

Dans les zones rurales et populaires on constate une désertification des Services Publics. Avec un accompagnement de la concentration des capitaux sur les métropoles.

Le quatrième paquet européen et la privatisation ont des conséquences sur les personnels ce qui se reporte *in fine* sur les voyageurs. Ça pose au final la question de l'égalité face aux Services Publics.

Car aujourd'hui la SNCF est encore un SP même si on en doute de plus en plus.

Pour la Poste et France Télécoms la privatisation s'est réalisée de manière beaucoup plus rapide, beaucoup plus visible. Pour la privatisation du ferroviaire, les usagers en ressentent différemment l'impact selon les endroits.

Nous sommes face à un double défi :

- sauvegarder l'outil ferroviaire (gares, réseau...)
- développer, et définir quel Service Public est nécessaire aujourd'hui pour répondre aux besoins des usagers ?

Michel Jallamion : pour cela il faut réussir à impliquer les citoyens.

Il identifie un « tryptique » qui permet de gagner des luttes, par l'implication à la fois : des personnels, des usagers et des élus.

Avec ces 3 composantes on peut gagner des luttes. Même si parfois il s'agit seulement de conserver l'existant, il faut aussi porter des revendications de conquêtes.

Au niveau local, la revendication du maintien d'une gare peut être victorieuse mais amener à la volonté de fermeture d'un autre site, il faut avoir une vision globale.

La fermeture d'une gare a un impact terrible pour un territoire : c'est l'engrenage des Services Publics, après la fermeture de la Gare suit la fermeture de l'école... Tous les Services Publics sont liés.

En Ile-de-France la question se pose différemment, il faudrait réfléchir à rapprocher les lieux de vie des lieux de travail. Car les Services Publics ne peuvent pas tout pallier. Ce n'est pas une baguette magique qui viendrait effacer les effets négatifs du capitalisme.

Dans les zones rurales et populaires on constate une désertification des Services Publics. Avec un accompagnement de la concentration des capitaux sur les métropoles

Sauvegarder l'outil ferroviaire (gares, réseau...)

En impliquant les citoyens... Développer, et définir quel Service Public est nécessaire aujourd'hui pour répondre aux besoins des usagers

Faire comprendre que les conditions de travail des cheminots ont un impact sur les usagers

Dans le cadre de la mobilisation il faut faire comprendre que les conditions de travail des cheminots ont un impact sur les usagers. Sur la question des inspecteurs de sécurité par exemple, un cheminot en CDD ne va pas avoir la même capacité d'intervention qu'un cheminot à statut, qui est plus protégé et qui va pouvoir agir selon sa conscience. Ce sont les mêmes types de problématiques que l'on retrouve avec la loi El Khomri.

Échanges avec la salle

En ouverture du débat, et pour illustrer le propos les camarades de Limoges sont questionnés pour expliquer leur problème de train pour venir. Ils expliquent qu'un train était en panne devant eux. Pour débloquer la situation et permettre au train derrière de passer il faut actionner les aiguillages et dévoyer le convoi. C'est une manœuvre qui n'a pas à prendre plus de 10 minutes. Mais du fait du manque d'agents compétent pour réaliser l'action en gare, il faut faire déplacer une personne depuis Châtelleraut, l'intervention a donc pris 50 minutes ! Et ce par faute de compétences nécessaires en gare.

Le décret d'utilité publique la ligne à grande vitesse (LGV) Poitiers-Limoges a été invalidé par le Conseil d'État. C'est une bonne nouvelle qui peut faire jurisprudence en matière de grands projets inutiles.

Le Vice-Président du collectif Anti-LGV Pro-POLLT intervient pour indiquer que le décret de 2015 déclarant d'utilité publique la ligne à grande vitesse (LGV) Poitiers-Limoges a été invalidé par le Conseil d'État. C'est une bonne nouvelle qui peut faire jurisprudence en matière de grands projets inutiles.

Les citoyens sont égaux devant l'impôt, mais les services sont très inégaux

Maurice Ambec, du comité Béziers-Clermont-Paris informe pour sa part que concernant sa ligne, depuis des années la fermeture est annoncée. Grâce à la mobilisation, elle est encore là.

Les citoyens sont égaux devant l'impôt, mais les services sont très inégaux. En Lozère, il n'y a plus d'hôpitaux, plus de poste ...

Dans le ferroviaire on constate des réductions de personnels drastiques : avec 3 cheminots la direction demande « 2 équipes ».

Sur les TET il faut que les investissements soient maintenus, sinon dans quelques années, on nous dira que les infrastructures ne sont plus en état et la Région supprimera la ligne.

Seule une partie de la ligne est accessible au Fret sur la partie Nord (en lien avec les industries ARCELOR). Sur la partie sud de la ligne, la SNCF a interdit le Fret pour ne pas trop abîmer les rails !

Au niveau des trains de voyageurs, seul un train par jour circule. C'est trop peu, il faut se battre pour que la ligne redevienne accessible au Fret.

Ces 2 lignes ferroviaires irriguent tout le Massif Central. Il faut également noter que c'est une région touristique, montagnaise. Il arrive fréquemment que l'autoroute soit fermée pour cause de neige.

Le train c'est vital tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Sur la question du transport de Fret, un participant intervient pour parler de la ligne Tarascon-Langeac. Il y a plusieurs années, la SNCF a arrê-

té le transport de bois, arguant que ce n'était plus possible sur ce tronçon.

En décembre 2015 le transport de bois a repris mais ce n'était plus la SNCF qui réalisait le transport, mais un opérateur privé : cargo-rail !

Du fait des politiques de régionalisation, il y aura en pratique autant de politiques ferroviaires que de majorités régionales

Mener les combats en commun : usagers, élus et personnels

Jean-Claude Chailley de Résistance Sociale indique que la mise en concurrence est un véritable chantier.

Du fait des politiques de régionalisation, il y aura en pratique autant de politiques ferroviaires que de majorités régionales.

On constate un niveau élevé des tarifs sur les TGV. Pour certains qui se battent contre les cars « MACRON » cela créé un malaise. Ils ne peuvent pas se payer le TGV, donc ils prennent le car, contre leurs convictions.

Il faut effectivement chercher à mener les combats en commun : usagers, élus et personnels.

Au niveau européen, au-delà de TAFTA, des craintes sont à avoir également avec l'annonce d'un socle européen des droits sociaux annoncé pour début 2017.

Les problèmes de sécurité pour les usagers sont liés à la réduction des personnels SNCF

Samuel Depoix (Cheminots CGT de la Sarthe) insiste sur les problèmes de sécurité pour les usagers liés à la réduction des personnels SNCF. Un exemple terrible, sur une gare entre Le Mans et Tours, des suppressions de personnels ont eu lieu. Peu de temps après un jeune homme qui avait traversé les voies est mort.

La volonté de réduction des personnels est aussi à l'intérieur des trains. La SNCF veut supprimer les contrôleurs.

La question du renouvellement des conventions TER avec les régions est également prégnante. On fait face à un problème de financement qui va encore impacter les tarifs.

Les lignes d'importance nationales ne doivent pas être transférées aux Régions

L'État doit jouer son rôle dans l'aménagement du territoire.

Daniel Coffin (CODÉRAIL Montluçon) : les mêmes problématiques sont rencontrées à Montluçon, avec la question du maintien des TET Bordeaux-Lyon et Montluçon-Paris.

Le Secrétaire d'État a considéré que seulement 4 lignes étaient structurantes pour le territoire.

Alors que ces lignes ne sont pas considérées comme structurantes, le comité de défense se bat pour la reconnaissance de la dimension nationale de ces lignes.

Ces lignes d'importance nationales ne doivent pas être transférées aux Régions. En premier lieu parce que les Régions n'en auront pas les moyens.

Pour la Région Auvergne Rhône-Alpes, il n'y a pas la volonté de se substituer à l'État. Mais il y a une volonté de signer une convention avec la région du centre. Il y a une nécessité à ce que l'État joue son rôle d'aménagement du territoire.

Le nouveau slogan de la SNCF pourrait être « à nous de vous faire préférer la route »

Concernant le FRET la question du wagon isolé doit être posée. En lien avec les ports, des plateformes logistiques doivent être créées

La SNCF est une entreprise publique qui a adopté des modes de gestion privés

On aboutit à une réelle « discrimination territoriale », à la fois en terme de desserte et de tarification.

Pour **Marc Thiberville** (animateur du collectif de défense de la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges), le nouveau slogan de la SNCF pourrait être « à nous de vous faire préférer la route ».

Le trépied (personnel, élus, usagers) est important, il faut rassembler le plus largement possible.

Marc Thiberville présente dans son intervention un texte socle du PCF, dans le cadre de la « bataille du rail » annoncée par Pierre Laurent à la fête de l'humanité 2015.

La COP 21 n'a fait avancer que peu de choses. En revanche la casse du ferroviaire est bien engagée. Le texte proposé par le PCF est offensif dans la défense du rail que ce soit pour les voyageurs et le FRET, et insiste sur l'importance du rôle de l'État. La SNCF doit être dotée des moyens suffisants en personnels et en matériels. Sur le réseau, des milliers de kilomètres sont menacés, notamment sur les réseaux « capillaires ». Concernant le FRET la question du wagon isolé doit être posée. En lien avec les ports, des plateformes logistiques doivent être créées.

La question de la différence de coût entre la route et le rail nécessite de prendre en compte différents paramètres. Le coût de la route est aujourd'hui sous-évalué. Il est difficile de parler de la rentabilité de la route alors que l'infrastructure est largement payée par le contribuable.

Marc Thiberville indique que le manifeste du PCF se conclut sur l'importance de travailler la multi-modalité, et informe que la liste des premiers signataires n'est pas fermée si certains veulent être signataires.

Jean-Louis Moreau (Châtellerauld) participe aux Assises de la CNR à titre personnel, malgré l'intérêt que porte l'association dont il est membre aux travaux. L'association existe depuis le printemps 2015.

Il estime que la SNCF est une entreprise publique qui a adopté des modes de gestion privés. La SNCF demeure une entreprise d'État. Pepy est un fusible, dans la mobilisation il faut mettre l'accent sur les responsabilités publiques.

Certaines régions ont mis de l'argent dans des contrats de plans État-Région, mais les projets ne sont pas réalisés car les moyens humains sont insuffisants pour que les travaux soient réalisés.

A Châtellerauld le guichet ouvre à 8h alors que le plus de trains circulent entre 6H et 8H le matin. Seule une borne en libre service est disponible dans la gare, si la borne est en panne, les voyageurs se retrouvent sans solution.

En juillet 2017 est prévue une ouverture du tronçon Bordeaux-Tours dans le cadre d'une concession de 50 ans à Vinci.

Dans ce cadre la conséquence pour Châtellerauld serait de passer à 4 Allers-retours par jour (aujourd'hui 6 allers-retours/jour). De nombreux habitants travaillent en Île-de-France. Le dernier train pour les travailleurs part de Paris à 18h40. Par ailleurs on constate qu'il y a de plus en plus de TGV direct entre Paris et Bordeaux.

On aboutit à une réelle « discrimination territoriale », à la fois en terme de desserte et de tarification.

Les reports de circulation routière importants sur les petits villages, ne sont pas sans conséquence en terme de pollution et donc de santé, notamment à proximité des écoles et collèges dans les villages traversés.

Des personnels insuffisamment formés

Permission aux autorités européennes de valider les conditions de circulation des trains

Serge Laurens (Montpellier, Association des 2 lignes) : l'association a seulement 2 mois d'existence et compte 60 adhérents, en majorité des habitants. Les personnels de la SNCF ne sont pas majoritaires puisque l'association compte une dizaine de cheminots. Il indique que la route entre Nîmes et Montpellier est complètement saturée. Au point que cela crée des reports de circulation routière importants sur les petits villages, ce qui n'est pas sans conséquence en terme de pollution et donc de santé, notamment à proximité des écoles et collèges dans les villages traversés.

Les trajets moyens domicile-travail sont de 45 minutes alors qu'ils devraient être de 30 minutes. Ça pose une question de fond de la réduction du trafic sur 2 axes :

- la N110 (Sommières-Montpellier),
- La N113 (Nîmes- Montpellier),

sachant que des lignes ferroviaires existent sur ces 2 trajets.

La rénovation d'une gare a déjà été réalisée sur ce trajet avec la création de parkings. Le succès est tel que les parkings ne suffisent pas et que des voitures sont garées dans les champs alentours. C'est la preuve que le développement fonctionne lorsqu'il répond aux besoins du territoire.

Une gare sur le trajet est fermée aux voyageurs, son ouverture permettrait de mettre Castries à 8 minutes de Montpellier contre 50 minutes en voiture aujourd'hui dans les bouchons.

Thomas Portes (Cheminots CGT de Montauban) : sur des portions de 400 kilomètres aujourd'hui plus aucune gare ne permet de dévoyer sans appeler une astreinte, et souvent avec des personnes insuffisamment formées.

En tant que cheminot on se bat pour un Service Public de qualité pour les usagers.

Concernant la liaison Nantes-Bordeaux, on arrive à des ralentissements à 60km/heure entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon, ce qui rallonge considérablement la durée du trajet. Dans le même temps des cars sont proposés sur les mêmes trajets pour des tarifs moins onéreux.

Thomas Portes signale également le vote du Parlement européen du 28 avril 2016 sur le 4^{ème} paquet ferroviaire, qui permet aux autorités européennes de valider les conditions de circulation des trains. Les opérateurs et les fabricants pourront choisir d'introduire leur demande concernant le matériel roulant soit auprès de l'autorité européenne, soit auprès des autorités nationales ce qui va diminuer la possibilité de contrôle au niveau national.

Philippe Richert (POLT) salue la décision du Conseil d'État sur la LGV Poitiers-Limoges. Concernant la circulation sur la ligne POLT, on était tombé à 5 allers-retours/jour, et il était prévu de maintenir seulement 4 allers-retours/jour.

Aujourd'hui on est à 7 allers-retours. En 2017 il est de nouveau prévu une baisse avec 5 allers dans un sens et 6 dans l'autre.

Des difficultés et des inégalités dans les services aux voyageurs

On constate aussi des difficultés et des inégalités dans les services aux voyageurs, les billets de trains inter cité-éco ne peuvent être achetés que sur internet !
Les trains entre Brive et Lille sont également en voie de suppression.

Quand on se bat on peut gagner

Martine Sellier, en réponse aux éléments soulevés par la salle, rappelle que quand on se bat on peut gagner. La ligne Carpentras-Avignon qui a été rouverte en est un exemple.

On a tout intérêt à se battre et à le faire collectivement. Il ne faut pas dire que les cheminots se battent pour les usagers mais avec les usagers.

On vit dans une société qui prône l'ultra-libéralisme, cela implique aussi d'avoir des citoyens-consommateurs qui ont des exigences : mieux vivre, mieux s'alimenter...

Il y a une recherche de sécurité, d'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de vie.

Il faut s'appuyer sur ces citoyens qui ont conscience de ce qui se passe. On voit l'évolution de l'état des routes en France.

Ça a été abordé, les enjeux se posent différemment en Ile de France. On l'a vu récemment avec la création de la gare Rosa Parks où en 1H30 plus de 5000 personnes passent par cette gare. La ligne 13 est totalement saturée. On constate également que les salariés habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. On voit par exemple que les trains entre Tours et Paris sont pleins. Ces personnes sont sensibles aux enjeux sur les conditions de transports mais difficiles à impliquer dans des mobilisations car ils manquent de temps.

La SNCF devrait se recentrer sur son cœur de métier : le ferroviaire et sur le territoire

Pour *Marc Pélissier*, il faut s'intéresser à la stratégie de l'État et de la SNCF. Kéolis répond à des appels d'offre à l'étranger. La SNCF devrait se recentrer sur son cœur de métier : le ferroviaire et sur le territoire.

Le Service Public ne peut répondre à une logique de profit

Michel Jallamion rappelle qu'on a toujours eu dans les Services Publics des agents qui ont une exigence de qualité du service, ce n'est pas un fait nouveau. Le Service Public ne peut répondre à une logique de profit.

L'ESS représente aujourd'hui une nouvelle voie entre le public et le privé qu'il faut prendre en compte.

Les Services Publics n'ont de sens que s'ils répondent à une gestion du territoire équilibrée. Cela pose effectivement la question de l'éloignement domicile-travail.

La DATAR nous explique que s'en est fini de l'aménagement des territoires. Aujourd'hui l'objectif est de concentrer les richesses dans les métropoles. Si on accepte ce cadre, les SP ne pourront pas répondre aux besoins, et les usagers frustrés, risquent de se retourner contre les Services Publics qui ne remplissent pas leurs missions.

Cela ne va pas de soit que les citoyens sont à nos côtés, il faut les inclure, les intégrer dans nos luttes.

Il faut renouer avec l'esprit du Conseil National de la Résistance.

Il faut renouer avec l'esprit du Conseil National de la Résistance

Table- Ronde n°2 - Un Service Public Ferroviaire moteur de l'économie nationale et des économies régionales

Intervenants :

- **Dominique LAUNAY (UIT-CGT)**
- **Roger DILLESEGER (UNSA cheminots)**
- **Pierre MÉNARD (CNR)**
- **Luc BOURDUGE (ancien vice-président du conseil régional Auvergne en charge de la mobilité et des transports)**



Les coûts externes ne sont pas intégrés dans le coût du transport par route

Les différentes réformes de régionalisation amènent à une recentralisation et donc une désertification des territoires

Dominique Launay rappelle qu'une conférence environnementale a eu lieu les 25 et 26 avril 2016. Les transports sont le noyau dur des échanges mondiaux.

Aujourd'hui le coût des transports est sous-tarifé ce qui réduit le coût des déplacements de marchandises et *in fine* amène à des délocalisations.

Dans le même temps on constate une désertification des territoires. On nous dit que le ferroviaire est trop cher. On n'aborde pas assez souvent la comparaison des coûts : trop cher par rapport à quoi ? Les coûts externes ne sont pas intégrés dans le coût du transport par route.

La question n'est pas d'être contre l'autocar, il faut réfléchir à un système dans la multimodalité.

Mais lorsque le coût du transport est calculé à la tonne/km en intégrant les coûts externes, la route coûte plus cher.

Nous avons besoin de tous les modes de transports, dans la complémentarité, la multimodalité, dans une logique de Service Public et de sortie du marché.

Nous devons être attentifs aux différentes réformes de régionalisation, qui amènent à une recentralisation et donc une désertification des territoires.

En Limousin le territoire est en survie, du fait entre autre de la désindustrialisation.

Les enjeux de transports et d'industrie sont liés. On déplace la production et à l'arrivée du produit en France on nous dit que le trans-

La question du wagon isolé est un élément essentiel d'un réaménagement du territoire.

Nous devons réfléchir à un véritable Service Public du transport de marchandises. C'est une question fondamentale qui doit être abordée avec les citoyens dans la proximité

Les territoires qui voient aujourd'hui l'activité ferroviaire diminuer ou disparaître sont des territoires qui seront en très grande difficulté demain

port coûte trop cher et le dumping social est organisé pour réduire les coûts. Les bus Ouibus (SNCF) sont sous-traités. Ce système n'est pas viable à part pour quelques grands groupes.

Dominique Launay rappelle également que la SNCF est un groupe multimodal, avec des gares, un maillage, des autocars, des triages... Il faut avoir une vision d'intérêt général dans la prise en compte des coûts et pas seulement des intérêts privés.

La question du wagon isolé est un élément essentiel d'un réaménagement du territoire.

Nous devons réfléchir à un véritable Service Public du transport de marchandises. C'est une question fondamentale qui doit être abordée avec les citoyens dans la proximité.

Laurence Mauriau interroge Luc Bourdige sur l'entreprise ACC qui travaille sur la réparation de l'Orient-Express et qui entretient les RER parisiens.

Luc Bourdige répond sur les ACC, une entreprise clermontoise de 300 salariés, qui travaille avec la RATP. Les salariés de cette entreprise ont de grandes capacités, le travail réalisé est de l'artisanat, c'est magnifique. Mais ils sont en difficulté.

En lien avec la CGT ils ont réussi à porter un projet industriel qui devrait permettre la pérennité de l'entreprise dans quelques années. Ce qui démontre que les luttes permettent d'avancer sur un certain nombre de sujets, celui-ci est significatif.

Sur la question de l'aménagement du territoire, il faut être lucide, les territoires qui voient aujourd'hui l'activité ferroviaire diminuer ou disparaître sont des territoires qui seront en très grande difficulté demain.

Il existe des « bilan-carbone » par territoire. Les territoires qui auront un bilan carbone négatif seront pénalisés par rapport à d'autres. Il faut se donner les moyens d'avoir un aménagement du territoire qui prévoit les modes de transports les moins polluants. Cela pose la question des moyens donnés aux territoires locaux, les Régions, les Départements, ceux qui sont à l'initiative des transports, car ce n'est pas l'État.

Dans une zone rurale l'activité Fret sans l'activité voyageurs n'a économiquement pas lieu d'être, et vice-versa. Les deux sont intimement liés.

Luc Bourdige informe avoir découvert dans les comptes de la Région que pour aller de la Gare de Clermont Ferrand à la zone du Brézé où les cheminots vont récupérer le matériel, la Région paye un taxi pour amener un chauffeur dans la zone d'activité pour l'activité TER. L'activité TET envoie un taxi pour amener un con-

Il faut revenir à une activité intégrée pluriactivité

La France est le pays avant-dernier en Europe en termes de moyens donnés à l'infrastructure

Travailler sur les besoins des populations

ducteur prendre sa machine et l'activité FRET paye un autre taxi pour un autre conducteur. Parce que tout est découpé 3 taxis partent en 10 minutes pour faire le même trajet, avec à chaque fois une seule personne à l'intérieur. C'est un exemple mais au total ce sont des dizaines de milliers d'euros.

Ça mériterait d'être travaillé en profondeur pour montrer qu'il faut revenir à une activité intégrée pluriactivité. D'abord pour des raisons financières et ensuite pour des raisons de flexibilité, de meilleure utilisation du temps de travail des cheminots. On pourrait avoir un cheminot qui part avec un train voyageur et qui revient avec un train FRET. Ce serait plus pertinent que de revenir avec un taxi. Il y a besoin de réfléchir à des mutualisations.

Sur l'aspect économique, nous avons un modèle unique en Europe. C'est essentiellement l'activité ferroviaire qui finance l'infrastructure. En France, l'État ne participe qu'à hauteur de 32% sur l'investissement de l'infrastructure, alors que c'est 50% en Allemagne et 90% en Suède.

La Commission européenne a pointé du doigt il y a quelques temps le fait que la France était le pays, avec la Belgique, qui sont les avant-derniers en Europe en terme de moyens donnés à l'infrastructure. Tout le reste est supporté par les usagers et donc par la SNCF, et par la Région sur l'activité TER, l'État sur l'activité TET ou les entreprises.

C'est-à-dire que plus il y a de trains qui circulent moins le système est déficitaire, d'où l'importance sur les lignes, notamment dans les zones rurales, d'avoir à la fois une activité voyageurs et une activité FRET.

Autre point sur lequel on devrait travailler c'est sur les besoins des populations. Sur un territoire comme Millau, il y a moins d'habitants qu'il y a 50 ans, mais il y a plus de besoins de déplacements. La maternité de Millau par exemple est menacée de fermeture. Plus les services sont éloignés plus les distances parcourues augmentent. Il y a donc besoin de plus de déplacements. L'INSEE travaille sur une base de nombre d'habitants, où moins d'habitants veut dire moins de besoins. On doit mener un travail sur ces questions.

Si on suit la logique libérale on va vers une accentuation de la métropolisation. Si on veut éviter ce phénomène, et toutes les conséquences sociales que ça implique, il faut faire des contre-propositions.

Luc Bourdige revient sur le transfert des activités vers la route, à la fois Fret et voyageurs. Concernant le transfert sur route, en particulier avec les cars MACRON, il estime qu'il faut comparer ce qui est comparable.

Sur le trajet Clermont-Ferrand/Bordeaux par exemple on ne met pas beaucoup plus de temps en car qu'en train, puisque des zones sont à 10km/heure en train.

Le ferroviaire peut relancer l'économie et ce uniquement par sa propre activité

Le responsable c'est l'État sur le manque de moyens donnés aux collectivités territoriales et sur son désengagement et les Régions sont responsables de leurs choix politiques

Une bagarre en commun

Mais le service n'est pas le même, l'autocar ne va pas quitter l'autoroute et s'arrêter partout où il y a des dessertes ferroviaires. Ce sont des services différents.

Le transfert sur cars va dans le sens de la métropolisation avec le développement des lignes directes.

Sur l'aspect économique, le ferroviaire peut relancer l'économie et ce uniquement par sa propre activité. A l'échelle auvergnate, les investissements nécessaires en octobre 2014 pour pérenniser les lignes, représentent 350 millions d'euros d'investissement. Cela a un impact pour l'activité économique sur le territoire. À Périgueux des ateliers de maintenance existent. La question doit être posée de savoir s'il est plus intéressant économiquement de rénover ou de construire des nouveaux matériels.

La ligne Clermont-Paris est critiquée parce qu'elle secoue. Oui c'est le cas. Mais ce n'est pas l'état des rames qui est en cause c'est l'état de l'infrastructure. On peut mettre une Ferrari sur un chemin de terre ça secouera tout autant.

Il y a un débat à mener sur est-ce qu'il faut vraiment du matériel neuf ? Et dans quelles conditions ? SIEMENS ? BOMBARDIER ?

Luc Bourdige n'estime pas que la faute revienne à la SNCF. Le responsable c'est l'État sur le manque de moyens donnés aux collectivités territoriales et sur son désengagement et les Régions sont responsables de leurs choix politiques. Les TET c'était 350 millions d'euros à la fin de l'année 2015 et donc on ne pouvait pas financer les TET. 350 millions d'euros c'est quoi comme déficit ? C'est trois fois le déficit de la Région Auvergne dans les questions de transports. Ce sont des choix politiques.

Roger Dillenseger, en plus de son engagement à l'UNSA, est par ailleurs animateur d'une Association de défense d'une ligne ferroviaire de voie unique en Alsace, dans un périmètre périurbain. Aujourd'hui après quelques années de batailles, sur cette ligne il y a 10 fois plus de trains et 100 fois plus de voyageurs.

La bagarre n'est pas ni contre la SNCF ni pour les usagers, c'est une bagarre en commun.

Robert Dillenseger, remercie de l'invitation aux Assises qui permettent de partager un regard pluriel.

La défense du Service Public Ferroviaire est un sujet d'actualité. On s'inscrit dans une situation de fin de cycle.

Dans les années 70 la SNCF était quasi-moribonde, la période TGV a permis un nouvel essor.

Dans les années 90 a eu lieu le début de l'expérimentation de la régionalisation en Alsace.

Un peu plus tard on a eu l'ouverture à la concurrence au niveau du FRET.

Demain c'est une nouvelle étape qui va s'ouvrir avec le numérique. Tous les réseaux de distribution, de contrôle et d'accès vont

On est dans un fin de cycle, on va subir l'ouverture à la concurrence qu'elle soit modale ou intermodale

L'État souhaite augmenter son rôle stratégique mais sans l'assumer

être bouleversés par la numérisation. Au risque que l'entreprise historique perde le monopole de la vente de billets.

Par exemple en Alsace sur un périmètre très restreint, cohabitent 10 autorités organisatrices des transports. Ça fait 10 billettiques différentes : c'est 9 de trop ! En Suisse, on peut traverser le pays avec 1 seul billet. En Alsace il faut 10 billets.

On se met face au risque qu'un opérateur privé (Google, ou un opérateur de type « Booking » pour les hôtels) se mette en place et propose la commercialisation des billets.

On est dans une fin de cycle, on va subir l'ouverture à la concurrence qu'elle soit modale ou intermodale.

L'aménagement du territoire est essentiel, et doit être lié à la politique du logement. La politique du logement ne permet plus aux salariés d'habiter à proximité de leur lieu de travail, ce qui crée des flux tous les jours de populations, à Paris en particulier.

Dans la politique de transport on est face à une véritable contradiction avec d'un côté une politique européenne qui souhaite l'ouverture à la concurrence et un État français qui souhaite augmenter son rôle stratégique dans le ferroviaire, notamment par la loi du 4 août 2014. L'État souhaite augmenter son rôle stratégique mais sans l'assumer !

On est toujours en attente des contrats de performances qui étaient prévus fin 2015.

On est toujours en attente d'une trajectoire financière en matière ferroviaire.

La stratégie du TET, c'est-à-dire l'État qui se propose d'être autorité organisatrice des TET financé quasi exclusivement par des revenus du TGV. C'est une ouverture à la concurrence déguisée.

Pour finir Robert Dillenseger revient sur les assises ferroviaires de 2011, les conclusions qui étaient partagées par tous revenaient sur l'importance du rôle stratégique de l'État, mais qui aujourd'hui n'est pas assumé. On est à la fin d'un cycle dont l'issue n'a pas encore été trouvée.

Pierre Ménard, représentant à la fois le Comité de défense de triage de Sotteville et la CNR, réagit sur le rôle stratégique de l'État. Pour lui il faut distinguer État et Nation.

La question des matériels neufs annoncés le 19 février 2016 par Vidalies sur 4 lignes structurantes a été évoquée lors des assises du ferroviaire Normandie qui se sont déroulées à Dieppe le 19 avril 2016.

En Normandie malheureusement le Président de Région prend des initiatives très hasardeuses. Il évoque « un plan Marshall pour la Normandie » et souhaite récupérer les Intercités, mais sans que l'on sache combien ça va coûter au contribuable normand. On ne sait pas comment les trains neufs vont circuler.

Il y a une problématique importante à ce niveau là en lien avec les lois NOTRE, MAPTAM, MACRON ... C'est la porte ouverte à des pe-

Les lois NOtre, MAPTAM, MACRON ... C'est la porte ouverte à des petits chefs dans les Régions

L'idée que les infrastructures ferroviaires soient financées par l'impôt et par le contribuable pour ensuite bénéficier à quelques entreprises pour le passage est intolérable

Il faut transférer au niveau de la Nation la défense du ferroviaire

Il y a une complicité totale du groupe SNCF dans la désintégration du système ferroviaire

tits chefs dans les Régions. Le CESER de Normandie a refusé de délibérer sur le sujet n'ayant pas les éléments nécessaires. Le Conseil Régional, s'est exprimé mais sans vote et on ne sait pas avec quel argent cela va se faire. Sachant que le passage des trains de l'État à la Région coûtera au minimum 2 fois plus cher au contribuable.

Pour en revenir au FRET, depuis 2010 la part modale de marchandises par le rail a diminué de deux fois et demi environ. C'est une catastrophe pour l'économie de façon générale, les ports français sont aussi mis en infériorité par rapport à leurs concurrents européens, n'étant pas desservis par le ferroviaire.

On a eu une politique d'éclatement de la SNCF d'abord en 2 entités à partir de 1997 puis en une multitude d'entités, suivi de l'entrée dans la concurrence dans le domaine du FRET ferroviaire. Face au résultat en matière de FRET on peut craindre ce que donnerait la concurrence dans le domaine du transport de voyageurs. L'idée que les infrastructures ferroviaires soient financées par l'impôt et par le contribuable pour ensuite bénéficier à quelques entreprises pour le passage est intolérable. C'est pourtant malheureusement ce qui se passe pour la route ! En tant que contribuables nous payons les autoroutes et même leur déficit, et quelques sociétés en tirent profit.

Plus on transporte de marchandises par le rail, moins on souffre de la pollution.

Et plus on utilise le transport de marchandises par le rail, plus on utilise le sillon.

La densité d'utilisation du sillon a un impact en termes de coût. Moins le sillon est utilisé, plus les voyageurs payent cher leur billet.

La politique des petits chefs, et de régionalisation amène à une politique liée à des intérêts électoraux à court terme. Il faut transférer au niveau de la Nation la défense du ferroviaire. Il y a une volonté d'électrifier la ligne Serqueux-Gisors et de développer des lignes, mais les plateformes et les embranchements n'ont pas été réfléchis. On n'a pas envisagé non plus de faire circuler des trains de voyageurs sur cette ligne.

Un participant (?) évoque les enjeux majeurs en lien avec les renouvellements des conventions qui se renégocient. Sur le fait qu'il ne faut pas dire que c'est la SNCF qui casse l'outil ferroviaire, sur les TET, aujourd'hui il n'y a plus de convention entre l'État et la SNCF. Et pour autant, il y a des négociations. L'État souhaite avoir une convention sur 5 ans et la SNCF pour 2 ans. La SNCF a une vision en lien avec l'ouverture à la concurrence et estime que 2 ans c'est suffisant, donc oui la SNCF a une responsabilité.

La SNCF a également une responsabilité dans le transfert ferroviaire, notamment avec KEOLIS, puisque ce transfert modal ce fait

L'ouverture à la concurrence n'a pas permis d'augmenter le transport de marchandises par le rail

On ne parle plus d'usagers on parle de consommateurs

Le transport est un enjeu sociétal qui touche aux lieux de vies et aux lieux de travail. L'immobilier est un facteur dans cette problématique

au profit du groupe SNCF. Il y a une complicité totale du groupe SNCF dans la désintégration du système ferroviaire.

Slimane Khelali (CNR Normandie) insiste sur le fait que le Fret est un laboratoire. Il y a dix ans, il y avait 15 000 agents, actuellement, il y en a moins de 7000. Il ne reste plus que 5 gares de triages nationales. Est-ce que l'ouverture à la concurrence a permis d'augmenter le transport de marchandises par le rail ? Le constat est que non. Quid de l'ouverture à la concurrence des voyageurs ? On parle beaucoup de LA SNCF, mais la SNCF n'existe plus. C'est un groupe public ferroviaire, de 3 EPIC : EPIC SNCF de tête, EPIC SNCF Mobilités et EPIC SNCF réseau.

Et l'EPIC SNCF Mobilités, comme le nom l'indique comporte un panel de différentes offres de mobilités : Ouibus, le train, Ouicar, Géodis... On ne parle plus d'usagers on parle de consommateurs.

Jean-Pierre Chauffier (Non LGV, Oui POLLT) : nous sommes tous concernés par les enjeux du ferroviaire, cheminots, usagers, élus, citoyens... Le transport est un enjeu sociétal qui touche aux lieux de vie et aux lieux de travail. L'immobilier est un facteur dans cette problématique. Les trajets s'allongent et on perd en qualité de vie et en temps pour soi, pour sa famille. Sans se considérer comme écolo, comment comprendre que des marchandises fassent le tour du monde ? On fait venir des tomates d'Espagne pour aller à Rungis et redescendre à Rennes ? En tant que « consommateur » on a un rôle à jouer. Il faudrait savoir ce que l'on transporte et pourquoi on le transporte.

Il y a des allers-retours qui pourraient être évités par des transports complémentaires, intelligents.

En tant qu'opposant à la LGV Limoges-Poitiers on s'est heurté à un chef d'entreprise sur le bassin limousin qui nous disait, on a nos cerveaux qui vont régulièrement à Paris où ailleurs, ce sont des emplois. Un exemple une entreprise de porcelaine, à Limoges exporte 60% de sa production en Chine et bénéficie de l'argent public pour mettre des trains à sa disposition pour transporter la marchandise.

Dans le même temps l'utilisateur lui n'a plus de train et n'a pas le droit à la parole.

Jean-Pierre Chauffier indique qu'il est aussi membre de la confédération paysanne, il faut aussi se battre pour des possibilités de consommer de manière plus locale, pour ne pas faire venir inutilement des produits du Brésil et induire des déplacements en bateaux, en cars...

Il indique également que s'il est opposant à la LGV, il est aussi militant de la modernisation et du développement de la ligne POLT. Mais dans les stratégies d'investissement il faut faire attention, des erreurs stratégiques ont été commises dans certains ateliers

Que la CNR mette la pression sur les élus contre le TAFTA qui sera déterminant s'il passe

Un Service Public doit pouvoir être assuré

C'est l'État qui a défini les statuts de la SNCF, c'est l'État qui nomme le PDG et les principaux collaborateurs

d'entretien. Avec des aménagements récents qui ne sont pas adaptés aux besoins.

Il s'inquiète également de l'impact du TAFTA, et insiste sur l'importance que la CNR mette la pression sur les élus contre le TAFTA qui sera déterminant s'il passe.

Un participant (?) : « *les élus passent et les Services Publics trépassent* ». Actuellement les élus ont été transformés en grands gestionnaires. Le rôle de la SNCF est transféré en partie aux Régions. On s'étonne des dysfonctionnements. Il décrit une situation qui lui est arrivée. Il est sur le quai de la gare, et apprend par les haut-parleurs qu'il n'y aura pas de trains pendant 15 jours faute de conducteurs formés en nombre suffisant.

Si c'est un Service Public il doit pouvoir être assuré ! Sinon on doit prévenir les usagers à l'avance pour qu'ils puissent prendre leurs dispositions et envisager le remboursement.

On a également un exemple avec un train de voyageur qui part à 6H20 et qui est retardé pour laisser passer un train FRET. Par la suite pas de trains voyageurs pendant 4 heures... On aurait pu décaler un peu le train FRET ! C'est une aberration qui est voulue, c'est du « brigandisme » !

André Sonzogni, AUTERCOVEC, évoque la problématique du lien avec 4 frontières (Allemagne, Belgique, Suisse, Luxembourg). Il est déjà difficile de s'accorder au sein des 3 anciennes régions, l'Alsace, la Lorraine et Champagne-Ardenne pour coordonner nos transports au niveau des TER, alors au niveau du règlement intereuropéen c'est encore plus grave.

Lorsqu'un train de pays étranger vient en France, ou inversement, l'État demande des droits de péages.

La Région est une région de charbon et de métallurgie, domaine où on a connu des très fortes suppressions d'emploi avec 25 000 travailleurs qui ont du aller travailler à l'extérieur, dont en Belgique ou en Allemagne...

Il faut trouver des accords entre les pays. On appartient à l'Union européenne et on n'est pas capable d'organiser les transports ferroviaires entre ces 4 pays !

Dans quelques semaines la Chancelière allemande et François Hollande vont se retrouver à Verdun pour les cérémonies officielles de commémoration. Mais n'oublions pas qu'on a supprimé les lignes qui circulaient et venaient alimenter Verdun.

Il y a eu un débat sur la SNCF et l'État. C'est l'État qui a voté les statuts de la SNCF, c'est l'État qui vote de PDG et les principaux collaborateurs.

C'est trop facile de ne pas attaquer le gouvernement et de s'en prendre seulement à la SNCF.

En tant qu'association de consommateurs, on se prononce pour le FRET car c'est aussi le respect de l'environnement. Sur les circuits courts, il permet d'éviter les transports de marchandises par la route.

La question de l'entreprise intégrée se pose et il faut aller au bout et parler du retour au monopole. Le wagon isolé est la clé pour remettre des marchandises sur rail.

La casse de l'industrie et la casse des SP vont ensemble... la réindustrialisation et la reconquête des Services Publics vont ensemble également.

Il y aura autant de politiques ferroviaires que de Régions.

Le triage de Woippy était le premier triage européen aujourd'hui il est dans un état déplorable.

Martine Sellier : en tant qu'association de consommateurs, on se prononce pour le FRET car c'est aussi le respect de l'environnement. Que les marchandises puissent circuler sur le rail c'est essentiel quand on défend l'environnement, notamment sur la question du dernier kilomètre. Comment faire rentrer les marchandises dans les métropoles ? Si on supprime les dessertes on augmente les problèmes de pollutions, de sécurité etc... Sur les circuits courts, oui ils permettent d'éviter les transports de marchandises par la route.

Patrick Bacot : la question de l'entreprise intégrée se pose et il faut aller au bout et parler du retour au monopole. Oui le wagon isolé est la clé pour remettre des marchandises sur rail. Mais le wagon isolé n'est possible que si on a une organisation capable d'aller jusqu'à la distribution aux installations ITE (terminal embranchements), et ce n'est possible que si on revient à une organisation intégrée, que si on reprend le monopole.

A l'époque de Sotteville, on était à 3000 wagons/jour, avec 85 trains en simultanés sur une période de 2 heures.

Aujourd'hui le triage de Sotteville de 42 voies, en est à 14 trains, une voie pour l'opérateur, une voie pour la circulation de sa machine et une voie pour la protection du personnel. On est passé de 85 trains à 14 !

Concernant les wagons on est passé de 3000 wagons à 70. Les chiffres ne s'inventent pas voilà les résultats de la libéralisation.

Sur les plateformes de transport modal, pour revenir au niveau de performance des gares de triages il faut des centaines d'hectares d'une organisation complexe.

Un train de marchandises entier c'est un contrat marchandises. Dans le cadre du monopole, on regroupait les trains pour faire des transports de 700 mètres. Aujourd'hui ils font 350 mètres, ce qui montre la perte de capacité.

Laurent Russeil (secrétaire de la CNR) : les politiques de régionalisation et de métropolisation ont beaucoup été évoquées. La casse de l'industrie et la casse des SP vont ensemble, la réindustrialisation et la reconquête des Services Publics vont ensemble également, y compris sur l'aspect FRET et transport des travailleurs.

Guy Atger (Association Rive droite du Rhône), salarié d'Orange qui indique dans ce cadre avoir vécu aussi la privatisation. Il indique partager l'idée évoquée lors de la première table-ronde qu'il y aura autant de politiques ferroviaires que de Régions. Sur la réouverture de la ligne rive droite on touche à 3 Régions : Auvergne Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées.

Le rail, comme les Services Publics en général, est un outil du développement économique

Il faut faire des liens avec les domaines de l'aérien, qui est aussi soumis à une destruction du SP et du routier, où les chauffeurs sont exploités sur la base de directives européennes

L'organisation du système politique actuel retire la possibilité au citoyen de s'intéresser de près à l'aménagement du territoire (entre autres). Il y a besoin de se réapproprié ce champ là...

... que les élus des territoires (des communautés de communes, des agglomérations, des métropoles) soient directement sollicités en amont de la signature des conventions

Plus il y a de dumping dans les modes de transports, plus les emplois diminuent

Laurence Pache (Secrétaire nationale du PG en charge des Services Publics) : le rail, comme les Services Publics en général, est un outil du développement économique. Il faut qu'on construise des scénarios pour donner à voir comment reconstruire une économie de transition écologique, pour donner de l'espoir.

Il faut qu'on soit clair sur ce que ça implique et qu'on assume des positions de ruptures, notamment sur le 4^{ème} paquet ferroviaire.

Il faut faire des liens avec les domaines de l'aérien, qui est aussi soumis à une destruction du SP et du routier, où les chauffeurs sont exploités sur la base de directives européennes.

Luc Bourdige revient sur la question des responsabilités. Sur la question de savoir si les vrais responsables sont les Présidents de Régions, les Ministères ou Guillaume Pepy, (Guillaume Pepy reste alors que les gouvernements changent). L'organisation du système politique actuel retire la possibilité au citoyen de s'intéresser de près à l'aménagement du territoire (entre autres). Il y a besoin de se réapproprié ce champ là. Avec la nouvelle taille des Régions cela va encore compliquer l'implication des citoyens.

Il faut exiger que les élus des territoires (des communautés de communes, des agglomérations, des métropoles) soient directement sollicités en amont de la signature des conventions.

Sur la question de l'économie autour du routier, on nous a beaucoup dit que la loi MACRON allait créer des emplois.

Luc Bourdige a indiqué avoir échangé avec M. Seyt, Président de la FNTV, élu Les Républicains. Pour lui en tant qu'industriel, c'est une catastrophe, car ce sont des gros groupes qui vont s'approprié les liaisons et qui vont sous-traiter. Rapidement le modèle économique ne va pas tenir car les liaisons à 12 euros entre Bordeaux et Clermont-Ferrand, ne pourront pas durer longtemps. Il aurait plutôt été souhaitable d'avoir plus de complémentarité entre le rail et le routier, plus d'intermodalité. Aujourd'hui en mettant en concurrence le transport routier et le transport ferroviaire on va tuer le transport ferroviaire. Et demain le secteur routier ne sera pas rentable. On aura contribué à désertifier le territoire.

Dominique Launay : plus il y a de dumping dans les modes de transports, plus les emplois diminuent. Plus on a développé le dumping dans le transport de marchandises, plus les emplois dans le secteur routier du transport de marchandises ont diminué, parallèlement à la baisse des emplois dans le Fret ferroviaire.

Le dumping impacte l'ensemble du secteur et donc de l'économie. De 1999 à 2014 les exportations de matières premières ont augmenté de 75%. Un pays qui ne peut plus transformer ses matières premières est un pays sous-développé, il faut réindustrialiser.

Le transport routier est le premier transport financé par le contribuable

Une renationalisation des réseaux d'autoroutes (une manne financière énorme échappe à l'État, au collectif) pourrait permettre de financer des modes alternatifs

Sur la question du coût réel du transport, le transport routier est le premier transport financé par le contribuable. Ça doit être rappelé dans les débats. Ça doit impliquer un contrôle public.

Quand allons-nous parler d'une renationalisation des réseaux d'autoroutes ? Une manne financière énorme échappe à l'État, au collectif, qui pourrait permettre de financer des modes alternatifs. Quand allons-nous sortir des PPP pour revenir à la maîtrise publique, y compris par l'emprunt ? L'emprunt est beaucoup moins coûteux pour la collectivité que dans les PPP qui impliquent des rentes à terme.

Ces questions doivent être mises en débat pour aborder la reconquête du rail. Il ne faut pas faire, le rail pour le rail, mais un rail au service des territoires, pour une reconquête environnementale et pour la relocalisation industrielle.

Développons le Fret ferroviaire en complémentarité, en multimodalité, avec le fluvial mais aussi le routier avec notamment la question du dernier kilomètre.

La reconquête du rail est un moteur de l'économie, un moteur environnemental et un moteur social. C'est une transformation de la société qu'on travaille.

Sur la question des TET, on lance une grande campagne et on va travailler avec toutes les associations des territoires, il y a un véritable enjeu.

Sur les trains de nuit, la SNCF ne se place pas sur l'appel d'offre des trains de nuit. Le taux d'occupation des trains de nuit (50%) est nettement supérieur à l'occupation des cars dits « MACRON » (30%). Quand on nous parle d'économies on est en réalité sur des choix politiques pour « flinguer » le rail sur la base d'intérêts libéraux au service des grandes multinationales.

On va faire « crever » les salariés du transport routier voyageur et on aura fait « crever » ceux du ferroviaire, et on aura désertifié un peu plus les territoires. Il faut parler du coût rémunéré du transport.



Table-Ronde n°3 – Un Service Public Ferroviaire garant de l’environnement et du développement durable

Intervenants :

Alain PATOULLARD (MNLE)

Jean-Yves PETIT (ancien Vice-Président transports PACA)

Hervé GOMET (Administrateur CGT SNCF)

René DAHON (Ligne de vie Nice-Tende-Cuneo-Vintimille)



S’interroger sur ce que coûte vraiment l’automobile à la société et sur les externalités

Le développement des transports collectifs ne coûterait rien à la collectivité, si les externalités étaient prises en compte

Alain Patouillard : le développement durable est possible en s’appuyant sur les sciences et techniques.

Il estime que sur la question du coût du transport public pour la collectivité, il faut aussi s’interroger sur ce que coûte vraiment l’automobile à la société. Au-delà du coût direct (essence, entretien, achat...), qui paye les coûts supplémentaires liés aux accidents, au bruit, à la pollution engendrée et aux risques sur le climat ?

Le Conseil Régional de Picardie a fait réaliser une estimation de ces coûts en fonction de ratios admis au niveau européen. L’étude arrive à une somme qui est comprise entre 1,5 et 1,6 milliard d’euros par an pour l’ensemble de la Région, ce qui fait 850 à 1000 euros par habitants, soit 4 fois plus que les dépenses supportées par la collectivité pour les transports.

Le comité ferroviaire de développement d’Amiens-Longueau arrive à la conclusion que le développement des transports collectifs ne coûterait rien à la collectivité, si ces externalités étaient prises en compte.

En PACA, une enquête a été réalisée sur les déplacements et fait ressortir que la voiture est privilégiée par plus de 60% des actifs. Les personnes sondées étaient exaspérées par les problèmes de circulation, et pour 69% des actifs cela engendre stress et fatigue.

La congestion des transports fait perdre du temps, et génère de la pollution. Sur la Région PACA, elle a été chiffrée entre 10 et 30 jours par an en fonction des lieux à attendre dans les bouchons.

Il faut repenser des politiques nationales et européennes donnant au Service Public le rôle et les moyens de répondre aux besoins de mobilité de manière multi et intermodale

Les autres activités ont déjà sciemment été abandonnées à des sociétés privées, qui n'ont pas les compétences nécessaires, ce qui crée un risque au niveau de la sécurité

L'impact social et économique est important. Au niveau économique, les entreprises hésitent à s'implanter dans une zone où il n'y a pas de fluidité routière. Au niveau social cela a des implications sur le stress, la santé...

Près de 600 000 personnes vivent avec des seuils de pollutions qui sont supérieurs aux normes, sans même parler de la souffrance des familles endeuillées par les accidents.

La Région PACA est la région la plus « accidentée » de France.

Il faut repenser des politiques nationales et européennes donnant au SP le rôle et les moyens de répondre aux besoins de mobilité de manière multi et intermodale.

On a aujourd'hui à l'inverse une mise en concurrence de différents trafics. On a parlé de bus à 10/12 euros. Ces entreprises ne sont pas des philanthropes, si c'est possible c'est qu'ils ont des subventions. Il faut le dénoncer !

45 euros aller pour un avion et 27 euros pour le retour, c'est parce que la chambre de commerce de Marignane paye la différence, c'est un financement public !

Sur la LGV, cela pose la question des autres activités. De mon point de vue, ce n'est pas parce qu'il y a LGV qu'on ne peut pas faire le reste, les autres activités ont déjà sciemment été abandonnées à des sociétés privées, qui n'ont pas les compétences nécessaires, ce qui crée un risque au niveau de la sécurité.

Jean-Yves PETIT propose de zoomer sur quelques chiffres pour éclairer la discussion.

Une étude IFOP demandée par la SNCF fournit 2 chiffres significatifs :

- 20 jours : le nombre moyens passés par an dans les transports,
- 10 jours : le nombre de journées perdues dans les bouchons entre Aix en Provence et Marseille par an.

L'impact social et économique est important. Au niveau économique, les entreprises hésitent à s'implanter dans une zone où il n'y a pas de fluidité routière. Au niveau social cela a des implications sur le stress, la santé... C'est un défaut d'aménagement du territoire.

Les études qui avaient été faites sur le projet de ligne nouvelle Provence Côte-d'Azur, indiquent qu'à l'horizon 2023, tous les investissements qui auront été fait, tant sur les projets routiers que ferroviaires, arriveront à saturation.

Pour continuer sur les chiffres, sur la part modale, un chiffre sur les comptes du transport 2014 doit être retenu : en 2000 la part du Fret ferroviaire était de 20%, en 2011, elle est tombée à 10%.

Et dans le même temps la part du routier a continué d'augmenter puisqu'elle est passée de 81% à 87%.

Sur les prix, dans une période où le prix du carburant augmente, le prix du routier augmente (0.6% d'augmentation), le prix du Fret ferroviaire a baissé de 4%.

On peut donc s'interroger sur la raison pour laquelle le coût du ferroviaire a baissé.

Sur le volume du trafic, la croissance est positive sur le Fret international de plus de 7%.

Il faut se demander pourquoi la fréquentation [des trains] n'est pas à la hauteur [des besoins quotidiens de transport]

Pour chaque gare, une étude devrait être faite pour déterminer le rôle stratégique dans le cadre de l'intermodalité, le niveau de services et les fonctions qu'on peut trouver pour chacune des gares, de façon à maintenir la présence humaine, à faire évoluer l'intermodalité et à les ancrer dans les territoires qu'ils soient ruraux, urbains...

Il faut trouver les solutions politiques pour inverser la tendance.

Le transport collectif de proximité augmente de 1% mais le TER décroît de 2,9%, et le Transilien progresse de 1,9%. On peut s'interroger sur les raisons de la baisse des trains régionaux, peut-être la mauvaise fiabilité, la mauvaise qualité, des horaires inadaptés, une mauvaise multimodalité...

En région PACA, les déplacements quotidiens domicile-travail, sont fait par 2 millions de personnes sur environ 5 millions d'habitants.

Le chiffre quotidien des utilisations du TER est entre 100 et 120 000. Le différentiel est énorme.

En comparaison la région de Munich a 800 000 usagers jours.

Il faut se demander pourquoi la fréquentation n'est pas à la hauteur, soit les voyageurs utilisent le transport urbain, soit leur voiture.

Les temps de parcours ont augmenté de 9% entre 1999 et 2007. C'est à mettre en lien avec l'étalement urbain, l'absence de Services Publics dans certaines communes. Le sentiment d'abandon que cela suscite entretient aussi le vote Front national.

Sur les émissions de CO2 on est sur une tendance à la baisse, avec une réduction de l'utilisation du diesel, et une amélioration des performances.

Pour autant les émissions de particules fines sont toujours importantes. Sur toute la Côte d'Azur on dépasse allégrement les seuils européens en la matière, ce qui amène à une réduction de l'espérance de vie de 8,2 mois.

C'est à l'origine d'une mortalité prématurée de 42 000 personnes par an sur le territoire national.

Les conséquences sur la santé sont particulièrement injustes car ceux qui habitent le long des axes routiers, subissent de plein fouet ces problèmes de santé.

Vers où aller ?

Tant sur l'investissement que sur le fonctionnement, les collectivités ont des difficultés à avoir une visibilité.

Il y a également un défaut de débat démocratique national avec les parlementaires, sur les aménagements prévus sur le réseau de manière pluriannuelle.

Le rôle stratégique des gares et des pôles d'échanges doit aussi être développé.

Pour chaque gare, une étude devrait être faite pour déterminer le rôle stratégique dans le cadre de l'intermodalité, le niveau de services et les fonctions qu'on peut trouver pour chacune des gares, de façon à maintenir la présence humaine, à faire évoluer l'intermodalité et à les ancrer dans les territoires qu'ils soient ruraux, urbains...

Chaque Région doit faire un schéma régional de l'intermodalité. C'est un outil essentiel, qui doit être travaillé avec l'ensemble des acteurs, la loi le prévoit, il faut aller dans ce sens.

Une autre question est la préservation du foncier ferroviaire, soit parce qu'il peut servir dans la logistique urbaine, soit parce qu'il peut

Comment utiliser le numérique pour : améliorer les SP, augmenter le report modal et répondre aux objectifs environnementaux

Concernant le transport de voyageurs, la tendance est à la réduction des coûts dans le cadre des conventions, avec une proposition de la SNCF de substitution routière

Le chiffre d'affaire généré par la SNCF est devenu inférieur au CA généré par ses filiales mais le résultat net d'exploitation reste celui de la SNCF, dont les bénéfices servent à acheter des entreprises à l'international

servir à autre chose, et si une voie n'est pas utilisée à l'instant T, s'il peut y avoir un projet de réouverture dans 10 ans, dans 15 ans, il faut que ça reste dans le domaine du réseau ferré national, même si entre temps c'est utilisé à autre chose.

La loi prévoit un schéma régional des transports qui intègre, les TGV, les Intercités, les TET, etc... Aujourd'hui ça n'existe pas et c'est un véritable sujet, l'objectif c'est de faire une déclinaison au niveau régional. L'interopérabilité, la complémentarité n'existent pas au niveau régional, mais par une volonté de la SNCF et de l'État qui ne s'impose pas.

Un autre sujet, c'est la précarité énergétique, on peut habiter loin de son lieu de travail et ça peut coûter plus cher lorsqu'on va travailler parce qu'on n'a pas d'autre choix.

Le dernier sujet, le numérique : les enjeux du numérique du « transport intelligent » peuvent avoir d'importantes conséquences sur le ferroviaire qui est pour l'instant très en retard. L'enjeu est de savoir comment utiliser le numérique pour : améliorer les SP, augmenter le report modal et répondre aux objectifs environnementaux.

Hervé Gomet commence par la notion de développement humain durable qui rassemble tous les concepts en lien avec les enjeux de la proximité.

Il propose quelques éléments supplémentaires sur le coût du transport. Concernant le transport de voyageurs, la tendance est à la réduction des coûts dans le cadre des conventions, avec une proposition de la SNCF de substitution routière.

La SNCF développe ses arguments économiques sur la base d'une facturation au kilomètre autocar entre 4 et 5 euros du kilomètre, en comparaison d'un TER, qui selon la SNCF a un coût entre 10 et 12 euros du kilomètre.

Ce delta ne tient pas compte de tous les aspects environnementaux, infrastructures...

Aujourd'hui le groupe SNCF est un groupe multinationnel de 250 000 salariés, 150 000 cheminots, 100 000 salariés, dont 50 000 en France, 40 000 en Europe et 10 000 à travers le monde, avec des filiales routières très importantes.

La filiale routière OHL aux États-Unis a été achetée pour 1 milliard de dollars. Ces fonds viennent du système ferroviaire de transport public.

Aujourd'hui le groupe SNCF est composé de 900 filiales, qui gèrent pour 34 milliards d'euros de CA.

Cette année on a passé un cap où le chiffre d'affaire généré par la SNCF est devenu inférieur au CA généré par ses filiales.

Cependant le résultat net d'exploitation reste celui de la SNCF, alors que ses bénéfices servent à acheter des entreprises à l'international.

Sur la question des trajets de cars à 4 ou 5 euros. Il faut faire la comparaison avec la libéralisation de l'opérateur. Au départ on avait une trentaine d'opérateurs. Aujourd'hui il n'en reste plus que 3 !

On peut s'interroger sur les collusions qu'il peut y avoir face à un opérateur public : FRET SNCF et un opérateur privé VFLI

Lorsqu'un contre-projet est élaboré et est porté au niveau politique il peut trouver des échos favorables

Sur le développement humain durable, il faut faire le lien avec les crédits innovation recherche

Au niveau de la libéralisation des autocars on a aujourd'hui une multitude d'opérateurs 10 à 15, pour que dans quelques années on en arrive à un ou 2.

La SNCF estime perdre dans les prochaines années près de 200 millions d'euros sur l'autocar, sur sa filiale Ouibus.

Géodis, qui fait partie du groupe SNCF, rassemble 500 filiales sur les 900.

La sous-traitance est également multipliée, avec parfois dans le système routier jusqu'à 4 ou 5 niveaux de sous-traitance, avec un moins disant social.

Dans le même temps la SNCF a créé une filiale de transport qui s'appelle VFLI et quand il y a un appel d'offre on s'aperçoit que VFLI est systématiquement un peu moins chère que FRET SNCF. On peut s'interroger sur les collusions qu'il peut y avoir face à un opérateur public : FRET SNCF et un opérateur privé VFLI.

Hervé Gomet, évoque ensuite la situation du Nord-Pas-de-Calais et du site ferroviaire de Somain et de sa gare de triage.

Le site ferroviaire de Somain est aujourd'hui sous-perfusion, mais des possibilités existent de redynamiser le site. Des contre-projets ont été élaborés. Lorsqu'un contre-projet est élaboré et est porté au niveau politique il peut trouver des échos favorables.

Le Nord de la France dispose de grandes capacités pour l'industrie automobile. En 2017 on envisage 900 000 véhicules par an en sortie des usines Renault, Toyota et Peugeot, et aujourd'hui FRET SNCF n'a pas de marché automobile. Le marché automobile est confié à GEFCO qui ensuite redistribue ses contrats.

L'organisation du FRET SNCF s'est basée sur du produit et donc sur un territoire. FRET SNCF sur le Nord-Pas-de-Calais s'est spécialisé sur un seul produit, on parle de « Fret charbon-acier ».

Il y a un client, un seul chargeur : MITAL.

Le wagon isolé est abandonné alors qu'il y a un marché potentiel. Aujourd'hui FRET SNCF s'interdit de capter de nouveaux marchés, du fait de son organisation, du fait de sa structuration.

Au niveau de la CGT on porte des contre-projets pour tirer profit de la situation géographique de Somain : proche de Paris, desserte des ports que ce soit Dunkerque, Anvers et Rotterdam, l'arrivée futur du canal Seine-Nord, permettrait une complémentarité des transports et des plates-formes multimodales qui généreraient un renouveau du Fret ferroviaire.

Sur le développement humain durable, il faut faire le lien avec les crédits innovation recherche.

Depuis 4 à 5 ans il n'y a eu aucun crédit innovation et recherche pour créer les wagons de demain, entre autre pour le Fret. C'est s'interdire un développement futur.

La dernière entreprise en France qui fabrique des wagons est Fauvet-Rail, située à 10 km de Somain. Cette entreprise a lancé 3 demandes

Sur la notion du « trépied » [usagers-personnels-élus] : le côté personnel tient, côté élu c'est plus délicat, et même sur le plan associatif c'est compliqué de trouver des convergences. Beaucoup d'associations d'usagers ont un seul ennemi : le salarié.

à la SNCF pour travailler le wagon de demain, la SNCF a toujours répondu par la négative.

René Dahon revient sur la notion du « trépied » évoqué plus tôt. Le côté personnel tient, côté élu c'est plus délicat, et même sur le plan associatif c'est compliqué de trouver des convergences. Beaucoup d'associations d'usagers ont un seul ennemi : le salarié.

En deuxième point René Dahon aborde la situation géographique de la ligne Nice-Vintimille. Elle a une vocation internationale. Cette ligne peut aller jusqu'à Vintimille si des efforts étaient faits. Une convention entre la France et l'Italie est toujours en cours aujourd'hui dans laquelle est établie que l'entretien et le financement de cette ligne est entièrement aux frais de l'Italie. Aujourd'hui l'Italie ne paye plus les sillons etc... De ce fait la SNCF, pour soi-disant des raisons de sécurité a arrêté l'entretien des voies et passe à 40km/h sur ces lignes, ce qui conduit à la fermeture.

Le caractère frontalier est un avantage et un inconvénient.

L'avantage est que l'Italie est très demandeuse de la rénovation de cette ligne, et finance plus que la France les travaux à réaliser.

L'inconvénient est que l'Italie et la France se rejettent la responsabilité. Cela fait 10 ans que les tractations ont lieu et rien ne se passe.

Au niveau des Intercités et des Régions, on va bientôt être sur le même type de problématique.

Sur l'aspect environnemental, en parallèle des travaux importants sont faits sur un double tunnel de nature autoroutière.

Mais le reste de la vallée est composée de routes de montagnes tout à fait inadaptées au passage de véhicules lourds, avec des traversées de village à voie unique. La route est construite sur des arches datant de 1890.

Derrière ça, on voit que les travaux du tunnel du col de Tende sont financés par des « fonds mafieux ». Avec la complicité voulue ou non de la France, on supprime tous les Services Publics, plus personne ne peut habiter dans cette Région qui se vide de ses habitants.

A la place on construit un couloir à camions.

Il y a 5000 camions/jour en ce moment autour de l'axe Vintimille.

Mais le plus gros de la pollution se trouve dans les vallées alpines. Les appels d'air amènent toutes les pollutions dans les vallées où les particules fines sont aussi concentrées qu'au bord des autoroutes.

Cette ligne historique, qui peut être classée au patrimoine de l'UNESCO, a été construite avec un gabarit ferroviaire qui permettait le passage du Fret. Quand Mussolini a fabriqué la ligne, elle était électrifiée, elle a des rampes qui sont meilleures que celle du Fréjus.

Il est tout à fait possible de faire du Fret sur cette ligne en complément du transport de voyageurs.

Pour la majorité les marchandises qui circulent sont du ciment, de la ferraille fabriqués dans le piémont et qui sont livrés sur la côte Méditerranéenne. Les usines de ciment sont équipées d'installations ferroviaires où les wagons venaient se charger directement dans l'usine.

Lorsqu'une lutte est menée dans le domaine ferroviaire il faut s'intéresser à la géopolitique, à l'industrie, aux pouvoirs locaux

A Vintimille un parc ferroviaire a été réalisé avec des financements européens en lien avec un parc camions. Ce parc est en train d'être démantelé. La SNCF a quitté les lieux en janvier 2016. Des financements monégasques, ont racheté le parc de la Roya et l'ont démantelé.

La possibilité de faire circuler des trains de marchandises depuis Turin, en passant par les cimenteries et jusqu'à la côte est en train de disparaître.

René DAHON termine en indiquant que le nom du comité de défense franco-italien est celui de comité de défense d'une « ligne de vie ». Cette idée est fondamentale, c'est une ligne de vie qui aborde tous les champs.

Laurence Mauriaucourt clôt la table-ronde en relevant que lorsqu'une lutte est menée dans le domaine ferroviaire il faut s'intéresser à la géopolitique, à l'industrie, aux pouvoirs locaux, et c'est en cela que chaque lutte pour le ferroviaire est une histoire complète et passionnante.



Conclusion

L'importance des luttes

Le rôle de la CNR est de faire converger les luttes, face aux politiques européennes de libéralisation et leurs transpositions en droit national

Didier Le Reste remercie l'ensemble des participants de cette journée d'échange qui constitue une valeur ajoutée à la réflexion.

Nombre d'interventions ont insisté sur les potentialités de développement du Service Public ferroviaire.

L'importance des luttes est également revenue fortement, dont certaines menées avec succès. L'annulation de la DUP de la LGV Limoges-Poitiers est à mettre au crédit de la mobilisation contre la LGV et pour le POLT.

Les résultats positifs sur la ligne de Carcassonne sont également à mettre au crédit d'une grande mobilisation et de convergences.

La première table-ronde a pointé la nécessaire convergence entre les personnels, les usagers et les élus, avec des objectifs d'amélioration du Service Public ferroviaire au quotidien. Un distinguo a été fait entre la situation francilienne et les autres régions. En IDF ce n'est pas tant le risque de fermeture de lignes qui fait difficulté que la saturation.

Les décisions sur le Grand Paris sont aussi à mettre au crédit d'un certain nombre de mobilisations.

A travers la France on constate des fermetures d'activités ou des réductions de services.

Le rôle de la CNR est de faire converger les luttes, face aux politiques européennes de libéralisation et leurs transpositions en droit national.

La question de l'État-stratège a également été posée.

On constate une stratégie pour le tout routier en matière de politique des transports en France.

Mais il y a une vraie responsabilité de la direction de la SNCF.

La CNR a été auditionnée dans le cadre de la commission DURON et nous avons pu évoquer les raisons qui ont amené à l'augmentation du déficit d'exploitation concernant les Trains d'Équilibre du Territoire (trains « Corail »). Là il y a une véritable responsabilité, de la direction de la SNCF qui a organisé de façon méthodique leur désaffectation. Pour organiser la casse des correspondances, pour dissuader les usagers de prendre ce type de train.

En août 2005 déjà quand Pepy était numéro deux de la SNCF il voulait supprimer 70 relations « Corail » par semaine (les trains interrégionaux), sous prétexte qu'ils étaient en déficit. Les mobilisations sociales et citoyennes l'en ont empêché.

Sur le Fret Ferroviaire, depuis 2003, il y a une conjonction entre les politiques nationales et les directives européennes, mais il y a eu une

véritable politique planifiée par la direction de la SNCF, appelée à l'époque la politique de « la terre brûlée ».

On a chassé les chargeurs de l'entreprise, on a interdit aux entreprises qui étaient embranchées au ferroviaire de travailler avec le rail.

Aujourd'hui il y a des témoignages qui indiquent que ce n'est pas tant au boulevard Saint-Germain, au Ministère des transports, que se décide la stratégie de la SNCF et de son groupe, c'est bien à la direction de la SNCF et en premier lieu par Guillaume Pepy. Il faut savoir situer les responsabilités.

Sur l'organisation des États généraux de la mobilité sur la grande Région Midi Pyrénées-Languedoc-Roussillon, ce n'est pas la panacée, mais ce sont des lieux qu'il faut investir.

La CNR a sa place partout où est évoqué le Service Public Ferroviaire. Il faut en profiter pour faire passer des messages, mais pas seulement, aussi imposer des points de vue, des stratégies.

Ça participe tant au débat qu'à l'élargissement du rapport de force.

Le renouvellement des conventions TER est également un enjeu. Et d'autant plus que les nouvelles majorités politiques de certaines régions annoncent vouloir remettre en cause les conventions déjà signées !

Il faut être vigilant et convergeant pour faire en sorte que le transport ferroviaire régional demeure dans le giron du Service Public.

Début juillet 2016, arrive une autre échéance sur l'avenir des TET, les trains de nuit également avec un appel à manifestation d'intérêt.

Martine Sellier a évoqué la politique européenne. Les connexions avec le TAFTA sont importantes. Au niveau européen c'est un rouleau compresseur, les attaques n'arrêtent jamais.

Tout ce qui découle des traités européens a des conséquences sur les Services Publics puisque la philosophie « ordolibérale » est de casser les monopoles publics pour *in fine* constituer des oligopoles privés.

Michel Jallamion posait la question à juste titre de comment passer d'attentes individuelles à des expressions collectives ? Cela soulève l'insuffisance de la mobilisation de l'utilisateur-citoyen, même si on doit souligner quand même qu'il existe des actions et qu'elles obtiennent des résultats.

Je rappelle à ce sujet la formule d'Henri Krasucki : « il ne s'agit pas d'avoir raison encore faut-il convaincre ».

C'est l'enjeu, il faut argumenter, convaincre, élargir le rapport de force.

Je reviens sur l'intervention de Marc Thiberville qui a évoqué l'existence du manifeste du Service Public Ferroviaire à l'initiative du PCF mais qui est large, ouvert, à disposition des luttes. C'est un des

La CNR a sa place partout où est évoqué le Service Public Ferroviaire

Il faut être vigilant et convergeant pour faire en sorte que le transport ferroviaire régional demeure dans le giron du Service Public

Comment passer d'attentes individuelles à des expressions collectives ?

« Il ne s'agit pas d'avoir raison encore faut-il convaincre »

Il faut argumenter, convaincre, élargir le rapport de force

Insister sur l'aspect multimodal... tout doit s'articuler dans une complémentarité

Le développement durable, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et la lutte contre le réchauffement climatique sont des objectifs politiques sans cesse affichés... mais le décalage entre les intentions affichées et les faits laisse un espace à investir pour la CNR.

L'enjeu du Service Public c'est un choix de civilisation

points d'appui supplémentaires pour défendre notre vision du Service Public ferroviaire.

Quant à la 2^{ème} table-ronde sur l'impact des Services Publics sur l'économie nationale et régionale. Pour Didier Le Reste, Dominique Launay a eu raison d'insister sur l'aspect multimodal. On n'est pas là pour opposer les modes de transports. On n'est pas anti-autocars, mais tout doit s'articuler dans une complémentarité. Comme l'a dit Jean-Yves Petit, il pourrait y avoir une réflexion stratégique à partir des gares et des pôles d'échanges sur le potentiel de multi-modalité ou d'intermodalité.

La question de l'internalisation des coûts externes n'est pas nouvelle. La concurrence déloyale du rail avec la route n'est pas récente, même si elle s'est accélérée.

Sur la libéralisation des relations autocars à grande distance par la loi dite « MACRON », on peut prendre l'exemple de la ligne Paris/Clermont-Ferrand. Entre septembre 2014 et septembre 2015 sur la relation Paris-Clermont avec des bus à 9€, l'impact des bus concernant le train est de 12% de voyageurs en moins. Les chiffres montrent clairement que les cars concurrencent le train.

Les PPP, « partenariats pour le privé » sont de véritables scandales d'État. La LGV Tours- Bordeaux a été évoquée avec le groupe VINCI qui dispose de la concession pour 50 ans tout en mettant moins de 30% des financements, avec un taux de rentabilité de 15%/an.

Des échanges ont eu lieu sur des pôles publics financiers, et des options alternatives peuvent être avancées.

Sur la troisième table-ronde évoquant les enjeux de l'environnement et du développement humain durable, la question du transfert sur route et des impacts en matière de santé sont revenus fortement tout comme le Fret.

Le développement durable, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et la lutte contre le réchauffement climatique sont des objectifs politiques sans cesse affichés. Mais à la COP 21, dans la loi sur la transition énergétique, voire dernièrement dans la 4^{ème} conférence environnementale, le transport est systématiquement négligé. Il y a un décalage entre les intentions affichées et les faits, ce qui laisse un espace à investir pour la CNR.

L'enjeu du Service Public c'est un choix de civilisation.

Ces Assises vont contribuer à alimenter les Assises nationales des Services Publics. Dans une démarche pas simplement axée sur le rail, mais une démarche inclusive de l'ensemble des Services Publics.

L'opposition s'aiguise entre la recherche de la rentabilité financière et l'efficacité socio-économique visant à l'intérêt général.

Il y a un attachement des citoyens-usagers-contribuables au Service Public ferroviaire, il y a une volonté d'appropriation du Service Public

Les détracteurs du Service Public disent que ça coûte trop cher, mais personne ne pose jamais la question de combien ça rapporte à la collectivité.

Le prisme est toujours celui du coût.

Au niveau de la CNR et de ses orientations, il y a un refus du diktat de l'Union européenne et de la Commission européenne. La CNR exige également que l'État français, en tant qu'État Membre de l'Union européenne refuse les directives européennes de libéralisation, et en tant que 2^{ème} puissance économique européenne, la France pourrait imposer d'autres orientations en matière de Service Public.

Le Service Public reste une idée révolutionnaire. Malgré des critiques évoquées il y a un attachement des citoyens-usagers-contribuables au Service Public ferroviaire. Il y a une volonté d'une appropriation du Service Public, c'est autant de points d'appui, pas simplement dans une démarche défensive mais aussi pour porter le développement d'un service qui réponde à des enjeux sociaux et aux besoins de la collectivité nationale.

Didier Le Reste termine en appelant à renforcer la CNR, association qui s'est déjà bien développée depuis sa création en 2011 mais qui a besoin encore de se renforcer notamment en territoires et ainsi créer un nouvel élan, un nouvel essor pour le Service Public ferroviaire.

