COmité de DÉfense et de développement du RAIL de la région de Montluçon et du Val de Cher
Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau . 03100 MONTLUÇON
CODÉRAIL Val de Cher, 12 rue du vert galant 18400 Saint Florent sur Cher
Association loi de 1901 immatriculée W031001118 enregistrée à la sous préfecture de Montluçon
SIRET : 847 588 068 000 19
http://coderail.free.fr/

COMPTE RENDU DE L'INITIATIVE PUBLIQUE
du SAMEDI 08 OCTOBRE 2022 à LUNERY (CHER)

A l'initiative du collectif Val de Cher, s'est tenue à LUNERY (18) d'abord une assemblée (adhérents, usagers et cheminots) suivie d' une rencontre avec les élus invités à échanger avec les membres du CODÉRAIL sur la situation du transport ferroviaire et plus particulièrement de la ligne Montluçon-Bourges-Vierzon.

9H : 29 personnes présentes.
Yvon MORINEAU animateur du collectif Val de Cher accueille par la déclaration suivante:

«Au nom du CODÉRAIL Val de Cher je vous remercie de votre présence. Permettez moi d'excuser plusieurs de nos adhérents qui souffrent de ne pas être avec nous aujourd'hui.

La réunion d'aujourd'hui a pour but d'échanger entre nous sur la situation de notre ligne de chemin de fer et d'organiser ensemble des moyens d'actions d'intervention permettant de rendre les déplacements par le train, sûr, fiable et accessible financièrement pour nos porte-monnaie.

Le CODERAIL a été crée en 1988 à Montluçon pour la défense et le développement du rail et le 29 novembre 2017 est né le comité Val de Cher à l'initiative de notre regretté André BARBILLAT en lien direct avec le CODÉRAIL.

Objectif: mobiliser les usagers de la ligne de Vierzon à Montluçon et toutes les personnes soucieuses de lutter contre le déclin économique de nos deux départements le Cher et l'Allier, organiser des actions coordonnées avec les Cheminots, les usagers et les élus afin de redonner un lien ferroviaire et une attractivité à nos communes rurales.

Redynamiser l'activité de toutes nos gares, protéger l'environnement et en limitant la course au tout camion, ceux-ci détériorent les routes, polluent l'atmosphère et incommodent les habitants de nos villes et villages.

Quelles sont nos exigences sur cette ligne Paris Vierzon Bourges Montluçon ?

Plus de trains, plus fréquents en relation directe avec les correspondances,

Une plus grande amplitude avec des trains qui arrivent à Montluçon avant 9 h 00 le matin,

Un meilleur positionnement des horaires adaptés aux trajets aller-retour travail et scolaire

Des trains réguliers à l'heure, plus rapides.

Un train supprimé parce que le conducteur est positif au Covid, parce qu'il fait trop chaud, trop froid, la rame refuse de démarrer, tout cela est inacceptable pour les usagers.

L'amélioration de qualité de service aide aux voyageurs souffrant d'un handicap.

Les gares doivent obligatoirement être ouvertes pour le service aux usagers (accueil, vente des billets, renseignements, réservations, etc).

Remettre sur les rails les marchandises est un l'objectif écologique indispensable pour limiter les gaz à effet de serre.

Dans le cadre de sa mission climat le ministère de la transition écologique et des transports doit imposer des liaisons ferroviaires dans tous les centres logistiques, je pense notamment à Rosières logistique implantés sur la commune de LUNERY.

La ligne Paris Montluçon se situe géographiquement sur trois régions AURA, CVL et IDF

Les uns après les autres, depuis 30 ans les gouvernements successifs se désengagent de leurs responsabilités et refilent aux régions la gestion des lignes ferroviaires.

Chaque région ayant ses propres préoccupations économiques, l'interconnexion coordonnée au réseau est loin d'être satisfaisante et pas toujours assurée pour garantir des déplacements sans encombre lors des correspondances.

L'état et la SNCF n'ont pas retenus les leçons de la privatisation, l'ouverture à la concurrence des activités ferroviaires de pays membres de l'UE tourne le dos à la réduction du bilan carbone des transports de voyageurs et de marchandises.

De plus, il a été fait état que face à la dégradation du service rendu, à l'explosion des coûts, aux manquements des opérateurs privés, plusieurs pays (Angleterre, Écosse, Norvège, Pays de Galles, Allemagne) reprennent en gestion publique l'exploitation d'activités ferroviaires (trafics voyageurs) qui avait été confiée au privé.

La Belgique décide que pendant 10 ans elle n'ouvrira pas à la concurrence ses trafics voyageurs.

Le Luxembourg quant à lui s'oppose au diktat européen. En Suède 70% de la population est favorable à un retour au monopole public et en Suisse, il a été décidé à l'été 2021 d'abandonner la concurrence dans le trafic voyageurs au motif qu'elle coûte trop cher et qu'elle complexifie inutilement le système.

En France, muent par des sentiments de revanche vis-à-vis de la SNCF et par des postures dogmatiques, certains Conseils Régionaux ouvrent l'exploitation des TER à la concurrence sur tout ou partie de leur territoire.

La SNCF coûterait trop cher à la collectivité, en réalité les concours publics au rail sont largement inférieurs au mode routier.
L'état et les collectivités territoriales consacrent 10,5 milliards d'euros par an au rail alors que les routes absorbent 16 milliards des crédits publics, auxquels s'ajoutent les coûts externes de la route pour la collectivité (pollution de l'air dont le coût est estimé à 101 milliards d'euros et celui des accidents de la route 37 milliards d'euros).

Le règlement européen n'oblige pourtant pas à la concurrence, il prévoit même dans son article 4 la possibilité que les gouvernements attribuent directement l'exploitation de leur réseau à l'opérateur public.

Le train doit redevenir un moyen fiable pour se rendre à son travail, à un rendez-vous, à ses études, à une correspondance ferroviaire ou aérienne.

L'écologie, environnement et pollution de l'air ne sont que des mots utiles et mobilisateurs dans tous les discours de celles et ceux qui nous gouvernent.

Un article du Berry Républicain faisant l'éloge de la construction d'une plate-forme logistique à LA CHAPELLE SAINT-URSIN, de 81000 m², pourtant située le long de la voie ferrée.

Sera-t-elle dépourvue de raccordement au réseau SNCF ainsi que la base logistique de INTER-MARCHÉ de 103 quais de déchargement?

Notre association est la caisse de résonance de propositions de relance du rail public; elle est en rupture avec les logiques libérales et les actions que nous menons ont pour objectif le développement et la reconnaissance de nos territoires.

Il y a dans ce pays une rupture d'égalité d'accès et de traitement des usagers/citoyens. Vous serez mieux équipés en services publics (transport, santé, éducation, sécurité) si vous habitez dans une métropole que dans les départements ruraux pour ce qui nous concernent le Cher et l'Allier.

Nous avons du pain sur la planche pour refaire rouler les trains sur les rails, maintenant c'est à vous.»

Débat: (résumé des interventions)

STÉPHANE DÉMARRE, secrétaire CGT des cheminots de BOURGES
Le manque de personnel et le manque de matériel engendrent des retards et des suppressions de trains. L'entretien et la modernisation de l'infrastructure s'impose pour la transition écologique.

YANNICK PIAT habitant de LUNERY, animateur à UL CGT de SAINT FLORENT de la coordination des luttes des salariés avec les élu(e)s
Il s'inquiète de la désindustrialisation locale: ROSIÈRES, COMATELEC pendant que la SNCF démonte les embranchements, ne voulant plus affréter les wagons isolés; FERROLAC, entreprise de recyclage de métaux pourtant raccordée au réseau ferré, quitte LUNERY pour SAINT-FLORENT-SUR-CHER pour le tout camion. Comment enrayer ce processus?

BRUNO NOBLE, (codérail)
Le groupe Chinois qui a racheté ROSIÈRES-LOGITIQUE (électroménager) est aux abonnés absents pour raccorder son entreprise au réseau ferré, bien que l'embranchement existe. Il faut le remettre en service, la région CVL est disposée pour une étude de viabilité. Là aussi le tout camion est la solution retenue, ce qui occasionne un trafic de poids lourds insupportable pour les riverains. Le financement de l'infrastructure ferroviaire reste déterminant.

MICHEL BRISSET (codérail) cheminot retraité
La question qui nous est posée: comment emmener les gens dans les actions? il est nécessaire de peser sur les politiques, le fret ferroviaire est démantelé depuis 30 ans. Conséquences: la Nationale 151 est défoncée par le trafic poids lourds et les riverains sont excédés par le bruit des 1100 camions/jour qui traversent la ville de SAINT-FLORENT-SUR-CHER.

PASCAL CHATELAIN (Codérail)
Le rapport du GIEC: le constat est accablant, les dirigeants du pays ne prennent pas la mesure de l'enjeu écologique.
Il faut d'abord changer les mentalités: les déplacements en voitures, l'individualisme a pris le dessus sur les transports en commun. Le coût de certains investissements routiers correspond au coût de remise en état de nombreuses lignes non entretenues.

DANIEL COFFIN secrétaire du Codérail
Réitère l'opposition du CODERAIL au transfert des TER et des TET aux Régions ainsi qu'à la concurrence. Il s'agit d'une mission de service public dont l'État se débarrasse. Pour preuve que le gouvernement n'est pas pro ferroviaire, le montant de la dotation annuelle de l'État pour l'infrastructure ferroviaire: 2,8 Milliards par an alors que nos voisins européens y consacrent beaucoup plus: en ALLEMAGNE, 13,6 milliards pour la seule année 2022, en ITALIE 6 MM€. Sans financement à la hauteur des besoins, on va vers la pose de nombreux ralentissements puis vers la suppression de nombreuses lignes.

STÉPHANE DÉMARRE intervient avant de nous quitter, il prend son travail à Vierzon à midi.
Il réaffirme la bataille des cheminots avec son syndicat pour que des liaisons ferroviaires régulières relient nos préfectures et sous-préfectures que sont VIERZON, BOURGES, SAINT-AMAND-MONTROND, MONTLUÇON. Il est illusoire d'imaginer réindustrialiser nos deux départements en ignorant complètement le moyen de transport écologique qu'est le train.

JEAN PIERRE PLANSON, PCF Bourges
Les gens sont dépossédés des moyens d'intervention, comment faire pour changer la politique du tout camion. La France a encore un réseau ferré qui couvre le territoire national, il est sous utilisé faute d'investissements conséquents; il n'y a jamais eu autant de riches en France cet argent accumulé par les milliardaires doit être utilisé pour aménagement du territoire en cessant de privilégier les métropoles.

PASCAL BUREAU (Association des Paralysés de France, chargé de l'accessibilité des handicapés).
L'association remercie pour l'invitation et fait part des difficultés rencontrées par les personnes souffrant d'un handicap pour prendre le train. Beaucoup de gares ne sont pas équipées de quais aménagés ou, si la gare de départ est aménagée, celle de destination ne l'est pas. Il y a de moins en moins de personnel dans les gares pour aider les personnes ayant des difficultés liées à la mobilité. Il faut dire que les maires ruraux n'ont que très peu de pouvoir pour changer les choses.

SYLVAIN PASDELOUP Cheminot de Bourges
L'accueil des voyageurs handicapés est notre grande préoccupation, des formations spécifiques sont prévues pour les cheminots à cet effet, mais faute de personnels disponibles, elles sont sans cesse repoussées. La SNCF a supprimé 40000 cheminots depuis l'an 2000, ce n'est pas sans conséquences pour les usagers. Il dénonce les aberrations de la tarification.
Il manque aujourd'hui 1200 conducteurs de trains en France. Les salaires qui ne sont pas à la hauteur, le travail en 3x8, la suppression du statut expliquent en partie le manque d'intérêt pour ce métier. L'appui des populations et des élus est nécessaire à la rénovation de la ligne.

CHRISTIAN PENAIN Président du CODÉRAIL accueille les élu(e)s en les remerciant et de leur présence et de l'aide financière qu'elles apportent au CODERAIL. Le débat ne peut qu'en être plus riche. La ligne souffre, les usagers aussi, il faut la moderniser.

Sont présents:
Me BATISTE Cathy; Adjointe mairie de VALLENAY BIGNY.
Me FERRON Julie; Conseillère régionale, conseillère municipale SAINT-FLORENT-SUR CHER.
Me LEPRAS Monique;Adjointe mairie de SAINT-FLORENT-SUR-CHER.
Mr JOLY Sylvain; Maire de LUNERY.
Mr HENAULT Bertrand,conseiller municipal de LUNERY
Mr BONNET Michel; Maire de PRIMELLES.
Mr BEUCHON Yvon; Maire de la CHAPELLE-SAINT-URSIN.
Mr Marc STOQUERT; Conseiller municipal de Bourges.
Mr MORINEAU Claude, Codérail. Conseiller municipal de SAINT-FLORENT-SUR-CHER.
Mr COSTE Ludo; Maire de CHÂROST. (EELV)
Mr DURAND Denis; Maire de BENGY SUR CRAON. Président des Maires ruraux du Cher.
Mr FOURNIÉ Philippe; Vice président de la région CVL chargé des transports et de la mobilité.
Mr SANSU Nicolas, député du Cher

Mr FOURNIÉ
Rappelle que sans l'intervention de la Région, la desserte TET jusqu'à Montluçon aurait été supprimée. La ligne va être intégrée au réseau structurant à partir de 2024. 27 M€ seront dépensés jusqu'en juin 2023. Les lignes 7 à 9 seront traitées dans le cadre du CPER 2022/2027.

La Région CVL envisage de ne plus utiliser de traction «diésel» à moyen terme.
Si des travaux sont annoncés jusqu'à 2030, ils ne sont pour l'instant pas financés. Il manque 100 M€ d'ici 2030/32. La mobilisation sera nécessaire pour assurer la pérennité de la ligne.

Mr Yvon BEUCHON
La zone logistique de LA CHAPELLE-SAINT-URSIN longe la voie ferrée mais la SNCF fait la sourde oreille pour créer des embranchements, une société de récupération de métaux qui bénéficie d'un raccordement n'utilise plus de wagons à cause du prix et l'obligation de faire des trains complets.

Mr Denis DURAND (Président des maires ruraux)
Il explique les problèmes rencontrés dans les communes rurales, souvent le train est le seul lien à part la voiture qui relie nos villages, c'est un bien précieux qu'il faut conserver et lutter pour le maintenir en vie, les maires en général sont très attachées à la gare et font tout ce qu'ils peuvent pour qu'elles restent ouvertes pour les usagers.
Il a beaucoup apprécié l'invitation et pense que d'associer CODÉRAIL, usagers, élus et cheminots va dans le bon sens, pour plus d'efficacité. Il pense que les usagers devraient plus s'impliquer dans la durée.

Mr Nicolas SANSU, député de la 2ème circonscription du Cher
Le choix de l'avenir passera par le développement de voies ferroviaires desservant l'ensemble du territoire. Dans le cadre de la diminution des gaz à effet de serre la mobilité passe par le rail et par le transport collectif.
Le train du quotidien avec un cadencement prenant en compte les besoins des usagers est à la mode dans les métropoles urbaines, il doit le devenir dans la ruralité.
Des moyens financiers énormes sont à mettre sur la table pour remettre le réseaux ferré en état, la SNCF et l'État ne feront rien, sauf si les associations d'usagers, les élus et les cheminots mènent des actions communes pour que les finances publiques soient dirigées vers le transport ferroviaire.
Le député souhaite qu'une proposition de loi en faveur du rail soit élaborée. Il se dit en mesure d'obtenir un RDV avec le ministre du transport et se propose pour conduire une délégation du CODERAIL après que soit constitué un dossier détaillé.

À 13h, Yvon MORINEAU met fin à la réunion et invite l'assemblée à partager le verre de l'amitié.

YM, DC
15-10-2022