



COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE de la CNR du 16 décembre 2017

Didier Le Reste, président de la CNR, introduit la séance en remerciant le comité d'établissement des cheminots de Paris Sud-Est qui a mis à disposition la salle pour cette AG.

Il indique des participants excusés (le secrétaire Laurent Russeil, le député Hubert Wulfranc, l'ADLF Nancy-Merrey qui tient son AG annuelle le même jour...). La salle observe une minute de silence à la mémoire des victimes du tragique accident survenu tout récemment à un passage à niveau à Millas dans les P.O.

Didier Le Reste présente ensuite le rapport d'activité annuel de la CNR, qu'on trouvera page 13.

Débat général

Patrick Bacot (*association pour le maintien et le développement de la ligne ferroviaire ligne Carcassonne-Quillan*) : la situation des lignes UIC 7 à 9 est au cœur de la réforme ferroviaire. En avril est paru un décret (contrat de performance) qui va supprimer complètement le financement de l'entretien de ces lignes. Pour notre ligne, c'était déjà anticipé. La survie de ces lignes est reportée sur les CPER.

Nous nous sommes adressés à 140 communes de l'axe de la ligne et avons proposé un délibéré dont la première partie pourrait être reprise par des associations du type de la nôtre. Le premier point à travailler, c'est l'abrogation du décret gouvernemental en question. Le deuxième, c'est la mise à niveau de l'entretien de base par SNCF Réseau qui aurait dû être fait avant le décret.

Ici, il s'agit de la « suspension » de Limoux-Quillan, alors que le tronçon Carcassonne-Limoux va être régénéré – mais pas modernisé.

En moins d'un mois, nous avons eu 50 retours de vote, souvent à l'unanimité. Avant-hier, le Maire de Carcassonne (LR) s'est exprimé. Il y a peu d'opposition à notre proposition. Elle a été reprise par le sénateur Courteau, qui avait pourtant voté la réforme ferroviaire de 2014. Le 5 décembre, il a demandé à la ministre le maintien de Limoux-Quillan et l'abrogation du décret.

Il y a possibilité d'élargir l'initiative et de lui donner un écho national.

Jean-Claude Chailley (*Convergence Nationale des Services Publics*) : la SNCF constitue un «monopole naturel», mais l'Europe et d'autres veulent absolument l'intégrer dans le champ de la concurrence, ce qui engendre un désastre pour les usagers et le personnel – cf. Air France avec le «low cost »... Même Ryan Air se met en grève, un syndicat s'y monte.

En 2016 il y avait plus de 4 milliards de résultat opérationnel, cette année ce sera encore très supérieur. On demande au service public de devenir une source de profit – cf. la Poste à qui on demande 1,9 milliards d'euros de profit. Et on en demande 9 milliards à la sécu en 2021 !

En tant qu'usager, je ne comprends rien, avec les autocars, «Ouibus» etc. Lorsqu'on veut avoir une logique de privé dans le service public, on fait encore pire que ce que fait le privé.

Il y a des menaces sur les retraites : c'est pour tout le monde.
La mobilisation conjointe des usagers et des cheminots est nécessaire.

Daniel Coffin (CODÉRAIL) : lors du forum des associations initié par la CGT des cheminots a émergé l'idée de rencontres en région à l'image de ce qu'il s'est passé à Paris le 5 octobre 2017. Cela ne peut se faire qu'à l'initiative des secteurs CGT des cheminots, avec l'appui des associations. Mais il y a des problèmes d'organisation liés aux nouvelles dimensions des régions ; le périmètre des anciennes régions conviendrait sans doute mieux.

Pour la création du conseil d'orientation des infrastructures, il est bien précisé qu'il n'y aura pas de financement accru de l'État ! Il est écrit qu'il faut s'interroger sur la consistance du réseau et la pertinence du ferroviaire dans certains territoires. On rencontre aussi le problème de la « règle d'or » qui fait en sorte qu'on ne puisse pas financer les lignes UIC 7 à 9.

À Montluçon, l'actualité ferroviaire récente a été riche. Tout d'abord, pour les TET, il y a l'absurdité que liaison à dimension nationale Bordeaux-Lyon soit limitée à Bordeaux-Montluçon. On a accueilli le premier train avec des élus, qui pratiquent la récupération ! On a mis les choses en place, en soulignant l'absurdité de confier les TET en région. La région Auvergne-Rhône-Alpes n'a pas voulu prolonger la ligne ; la nouvelle convention est très peu pro-rail... Il y a quand même un chiffre d'affaires de 60 millions inférieur à ce qui existait avant, avec une clause de revoyure avant 2020 pour l'ouverture à la concurrence. On n'espère donc pas grand chose de l'embellie promise du ferroviaire.

La nouvelle députée LREM organisait une réunion dans le cadre des assises de la mobilité, sur la seule question du ferroviaire ; on nous promettait l'ouverture d'une ligne. Nous avons été surpris par la proposition : réouverture de Montluçon-Moulins, fermée il y a 45 ans, avec une nouvelle voie électrifiée... L'écart avec ce qu'on vit est énorme. Les réactions : ce peut être un projet, mais il est surprenant au milieu de lignes peu performantes. La députée disait : pourquoi pas une ligne privée ? L'idée doit courir dans les couloirs de l'assemblée nationale... La SNCF comme service public n'existerait plus. L'idée est plus avancée que ce que certains peuvent croire. L'image est significative des mesures sur la mobilité, dont le chemin de fer n'est qu'un petit moyen...

Pour revenir à Bordeaux-Lyon : un nouveau collectif a vu le jour à Saint-Germain des Fossés. L'idée a germé en faveur du Bordeaux-Lyon, pour une ligne Atlantique-Auvergne ; on ne peut pas s'en passer.

Jean-Paul Juillet (AUT 85) : parmi les trois lignes de TET maintenues dans le giron de l'État en juillet 2016 figure Nantes-Bordeaux, avec un renouvellement complet du matériel roulant qui est effectif. Mais la ligne n'est pas sauvée : depuis 2 ans, la section La Roche-sur-Yon/La Rochelle est limitée à 60km/h (elle est âgée de 80 ans). Le reste de la ligne continue de se détériorer, notamment au sud de Saintes, avec d'autres limitations temporaires de vitesse à 60 km/h. D'autres portions vont suivre : la moitié des 370 km de la ligne sera limitée à 60 (d'où une durée de 5 h 20 pour l'un des allers-retours !). À Luçon, la mobilisation en gare continue deux fois par mois. Il y a eu un rassemblement à Pons (avec un maire de droite) avec environ 100 participants : usagers, CGT, élus (mais pas le Président de la région), je représentais la CNR. Le sénateur a remis en cause le classement UIC de la ligne, c'est-à-dire le contrat de performance État-SNCF signé 48 h avant la présidentielle, avec un désengagement total pour les 20 ans à venir pour les lignes 7 à 9. Je propose donc que l'appel-manifeste de la CNR dénonce ce décret et exige que le classement UIC soit rendu caduc.

Par ailleurs, environ 100 cheminots CGT ont envahi récemment la gare de Nantes, les directions SNCF sont parties et les syndicats autres que la CGT se sont éclipsés. On a réussi à imposer que la direction régionale de SNCF Mobilité « évoque » (avec un droit de réserve invoqué) le prochain CPER (1^{er} juin 2018). Les élus du CE de Nantes n'avaient toujours pas accès jeudi à ce CPER. Il va passer en conseil régional la semaine prochaine, c'est seulement après que les cheminots pourront en prendre connaissance ! Mais on sait déjà que 60 ETP de guichets vont être supprimés et que 20% de km.trains vont être proposés à l'ouverture à la concurrence dès 2019. Le contrat ira jusqu'en 2023 avec clause de revoyure en 2020. Dans les faits c'est toujours Retailleau qui est à la manœuvre, il veut détruire le service public ferroviaire, notamment La Roche-sur-Yon/La Rochelle : il n'y a toujours pas de convention de financement alors que les travaux devraient commencer début 2019 (avec une voie unique « temporaire »).

Jean Tournecuillert (*collectif ALES/BESSEGES*) : il y a deux associations dans le collectif pour la ligne Alès-Bessèges, une d'usagers et une d'habitants de la vallée de la Sège, ainsi que le syndicat CGT des cheminots. Les lignes UIC 7 à 9 représentent 80% du réseau en Occitanie.

La ligne est naufragée à cause de la suppression délibérée de la maintenance depuis 2012. Sur 32 km, seuls 10 sont exploités pour du fret de matières dangereuses. Une ligne budgétaire au CPER est prévue pour la régénération de la ligne. Il y a l'engagement de réouverture de 6 lignes, dont celle-ci. Mais la direction régionale de la SNCF n'est pas favorable à ces 6 réouvertures ; les représentants de l'État interrogés sont muets.

Le collectif a organisé des manifestations populaires conséquentes relayées par les médias. Il y a une attitude ferme de la région Occitanie déclarant vouloir travailler avec une SNCF de service public, mais la SNCF ne lui en sait pas gré !

L'action commune est nécessaire pour faire valoir notre point de vue.

Dans le Gard, il y a deux associations importantes, une pour la ligne de la rive droite du Rhône, adhérente à la CNR, l'autre ne l'est pas mais travaille sur de bonnes bases (et sa présidente est adhérente à titre individuel). Elles travaillent très bien ensemble au sein du collectif.

S'il y a action en bloc des syndicats et des usagers, il y aura sans doute moyen d'exercer une réelle influence. Mais il faut se battre pour les délais.

Au niveau de la région, c'est plus difficile de fédérer toutes les associations, notamment en raison du rôle ambigu avec la SNCF du représentant de la FNAUT. Il faut trouver les moyens de bien travailler avec la CGT des cheminots.

La section de ligne nouvelle mixte Nîmes-Montpellier vient d'entrer en service : c'est une première en France ! C'était une bonne idée à l'époque de sa conception, pour désengorger la ligne classique, mais maintenant c'est une incongruité, surtout avec le démantèlement du triage de Nîmes. Les conducteurs sont acheminés en taxi à Villeneuve-lès-Avignon alors que les raccordements existent ! 100 emplois sont dans la balance. De plus, il y a 2 gares extra-urbanisées imposées par l'État et les potentats locaux. Il y aura seulement 4 TGV par jour à Montpellier TGV jusqu'en 2020 ; 80% des habitants de Nîmes et du Gard ne veulent pas d'une gare nouvelle hors de Nîmes. De plus, la ligne nouvelle est en PPP, financé surtout par de l'argent public. La caisse des dépôts et consignations prête aux groupes privés mais pas à la SNCF... Ils obtiennent un loyer sans risque, n'étant pas lié aux trains.

Guy ATGER (*Association pour la ligne de la rive droite du Rhône*) : notre ligne concerne trois régions (AURA, PACA et Occitanie). Quand il n'y avait que Rhône-Alpes, de bonnes décisions étaient prises. Mais Wauquiez est pour le tout-autoroute. Ainsi, aujourd'hui, tout est bloqué. Rappelons que l'Ardèche est le seul département français sans train. On avance quand même : aujourd'hui la région a mis 630 000 € dans des études préliminaires ; c'est la SNCF qui freine ! Un comité de pilotage va se tenir lundi à Nîmes. Même un député macroniste dénonce le risque d'un système de transports à deux vitesses. La mobilisation oblige les élus à avancer.

L'Occitanie est la seule région pro-rail, avec la Bretagne.

Dans un premier temps, les trains iront sans doute seulement de Pont-Saint-Esprit à Nîmes, mais cela donnera des idées. Il faut montrer que les choses avancent et ne pas attendre que le premier train roule, même si on espère y arriver assez vite.

Philippe RICHERT (*La Souterraine, Urgence POLLT, collectif de défense des services publics de la Creuse*) : le 11 décembre 2017 la CGT des cheminots de la Creuse a alerté la population sur la situation catastrophique des services publics dans le département. Macron a annoncé que la Creuse serait un exemple de revitalisation, mais nous sommes sceptiques !

Depuis dimanche, les agents de circulation ne donnent plus le départ des trains, cela sera fait par les contrôleurs, avec un impact sur la sécurité. Les suppressions d'emplois ont aussi de graves incidences sur les personnes à mobilité réduite. Nous avons rencontré l'Association des Paralysés de France pour dénoncer la situation.

La région Nouvelle Aquitaine propose la suppression massive d'heures de guichets.

En 1986, il y avait 240 cheminots dans la Creuse, fin 2018 il n'y en aura plus que 70.

Après une courte interruption de séance, Aurélien Djament, vice-président de la CNR, présente quelques perspectives pour l'année à venir (voir page 11). Le débat général reprend ensuite.

Maurice Ambec (*Beziers-Neussargues-Clermont-Ferrand*) : cela fait 23 ans que la SNCF avait décidé de fermer définitivement la ligne Béziers-Neussargues, notre combat a porté ses fruits malgré l'état de délabrement de la voie. Notre Comité Pluraliste a dépassé les 250 adhérents cette année, c'est un beau résultat. En Lozère, il y a l'Aubrac et une transversale, une pétition a été lancée.

Il y a eu un rassemblement le 11 mars 2017 en gare de Séverac pour la ligne Séverac-Rodez. Il y a eu encore d'autres initiatives, qui ont rassemblé du monde. À Tournemire, nous avons tenu une AG pour mettre en place des actions sur les territoires. Il y a deux rassemblements à Saint-Flour contre la fermeture du guichet (avec un maire de droite), qui ont obligé la SNCF à reculer momentanément.

Le 4 décembre 2017, face à la fermeture envisagée de Rodez-Séverac, nous avons mis en place un comité de pilotage pour la réouverture. Nous avons tenu une réunion à Marvejols, nous allons continuer avec Saint-Chély, etc. Il y a eu un grand débat public dans l'agglomération de Béziers, où un dépôt SNCF est menacé de fermeture.

Au lieu d'une marche à pieds, Jacky Tello a proposé une marche ferroviaire par le TET.

Il faudra prévoir une délégation pour remonter à Paris les pétitions.

Il faut démontrer la pertinence de l'Aubrac, on a écrit aux élus de Lozère. Une expérimentation est prévue pour 2 ans ; le matériel est hors d'âge, il n'y a plus aucun entretien courant de la voie, il y a des réductions de vitesse à 60 km/h. Tout le réseau ferré lozérien est menacé à terme de fermeture complète.

Nous avons écrit une lettre pour demander de moderniser les lignes et trains du Massif Central, pour avoir des trains à l'heure, remettre en service des trains de nuit jusqu'à Paris, pour avoir de bonnes correspondances à Nîmes. Nous avons du pain sur la planche ; la population nous soutient et les élus de droite doivent suivre.

Sylvain Brière (*Convergence Rail Normandie*): nous avons quelques difficultés locales. Le fret est à la veille de la filialisation, est-ce le 10 de der ? Ceux qui vivent sont ceux qui luttent !

Cela va démarrer très fort pour nous : au 1^{er} janvier 2018, ce sont les 80 ans de la SNCF ; nous avons beaucoup de choses à dire à M. Spinetta...

Il faut affirmer davantage notre identité d'association : la CGT a son rôle, nous le nôtre ! Il faut travailler au rassemblement des associations, notamment d'usagers. Quand l'activité de proximité est là, les choses bougent.

Il n'y a plus la SNCF, c'est SNCF, une marque, et il y en a trois ! Nous devons mettre tout cela en cohérence avec la problématique de l'ensemble des services publics.

L'actualité, c'est l'ouverture à la concurrence et la LOMI. Il faut s'en occuper en priorité.

Le changement climatique et la défense de l'environnement constituent également des priorités. Il faut asséner qu'il n'y a pas de sauvegarde de l'environnement sans train.

Dans le point 5 de l'Appel-Manifeste large : mettre au même niveau la fermeture des guichets et celle des gares, cela induit une fracture numérique, notamment vis-à-vis des personnes âgées. Cela permet de sensibiliser les populations.

Jean-Jacques Chaillot (*collectif Blaye Bordeaux Rail*) : nous militons pour le retour du rail pour les voyageurs sur la ligne Blaye-Bordeaux, pour son raccordement à la ligne Bordeaux-Nantes, et contre toutes les suppressions dont nous sommes victimes – c'est un problème qu'on rencontre partout en France.

Nous proposons que la CNR fasse pression spécialement sur les régions sur la question des services publics. Nous demandons que le président de la CNR écrive à chaque président de région pour demander de privilégier les services publics, les lignes d'intérêt local, de maintenir et rétablir des lignes. C'est un des rôles de la CNR.

Je viens depuis Blaye avec des coûts importants de transport, nous espérons une aide de la CNR.

Nicolas Forien (*invité au titre du collectif « oui aux trains de nuits »*) : ce collectif d'usagers a été lancé il y a environ un an. Le train de nuit est un moyen de transport très pratique pour plein de raisons, écologique, économique (au prix de la LGV Bordeaux-Toulouse on pourrait financer le

déficit des trains de nuit pour au moins un siècle). On nous ment sur le déficit de ces trains, qu'il faut ramener au nombre de km parcourus : les voyageurs y font en moyenne des trajets beaucoup plus longs que sur les Intercités de jour, rapporté aux distances parcourues le déficit des trains de nuit est inférieur à celui de ceux-là. Notons le scandale des ventes tardives, par exemple pour Paris-Briançon pour Noël : il faut interpellé son député, l'ouverture à la réservation s'est faite seulement deux semaines avant les vacances ! Ces trains manquent de visibilité, les correspondances sont sabotées, les horaires se dégradent. Il y a une mauvaise volonté évidente. Nous avons lancé une pétition en ligne, mené des actions en gares, une devant le Palais des Congrès, des actions pour les derniers trains. Nous proposons aussi d'envoyer un courriel à la ministre des transports.

2018 sera une année clef, pour décider le renouvellement des rames de trains de nuit ; l'avenir s'annonce sombre. Ainsi Paris-Briançon, qui n'est plus couplé au Paris-Nice, supprimé, va voir son déficit augmenter, de même que Paris-Cerbère, désormais préparé à Toulouse. Paris-Rodez ne fonctionne que le week-end ; il suffirait de rétablir un poste à Coutras pour rétablir la desserte de la vallée du Lot.

En Allemagne, la Deutsche Bahn a supprimé ses trains de nuit, les chemins de fer autrichiens les ont repris et revoient leur offre à la hausse, ils font de l'argent.

Sylviane Arnac (CODELIAPP) : nous sommes en plein dans le combat en ce moment car nous avons appris de source officielle que la Nouvelle Aquitaine veut supprimer 4 lignes de la région, dont la nôtre (Agen-Périgueux). Notre secteur est très enclavé : c'est le train qui nous sauve ; il y a déjà une forte dégradation du service.

La ligne Agen-Périgueux-Paris tient aussi fort à cœur à Périgord Rail Plus ; nous nous sommes regroupés. Nous sommes passés dans toutes les mairies de la ligne (y compris quand les gares ont fermé), puis dans les autres mairies du secteur. Nous avons réussi à les fédérer. Lors d'une première réunion, les maires étaient très remontés, ils savent que l'avenir de leurs communes passe par le train (on n'a plus d'usines, on ferme les écoles, les commerces disparaissent, la population vieillit). À notre initiative une lettre type a été adressée par chaque maire au conseiller régional chargé des transports, sans se faire d'illusion (en général, il répond dans les 6 à 8 mois). Il y a deux nouveaux ralentissements, on perd encore 6 minutes sur le trajet.

On demande au conseiller régional de recevoir tous les maires du secteur ; il n'y a pas encore de réponse. Tous les maires vont donc l'appeler durant la même semaine pour demander de nouveau un rendez-vous. S'il n'y a toujours pas de réponse mi-janvier, on envisage d'affréter des bus de partout pour aller faire pression. On nous répond actuellement que nous ne sommes pas concernés, mais nous avons vu les documents ! La pétition est signée, des gens nous rejoignent, nous avons bon moral.

Marie-Ange Larruy (*vice-présidente de l'association pour le maintien et le développement de la ligne ferroviaire Carcassonne-Quillan, maire adjointe de Limoux*) : je suis venue ce matin par le train de nuit Paris-Port Bou.

Dans nos manifestations, Michel David, de la Confédération Paysanne, intervient régulièrement.

Nous avons la chance d'être soutenus par la région. Jean-Luc Gibelin (Vice-Président chargé des transports) est venu pour mettre en place le comité de pilotage de la ligne. Il y a une partie technique et une partie politique.

Nous avons 300 adhérents et 25 collectivités dans l'association, nous avons des projets pour la ligne, dont un de fret, avec un financement d'étude prévu.

Il va y avoir des négociations car tout ce qui a été mis dans les États Généraux du rail ne pourra pas être retenu. Le guichet de la gare de Quillan a fermé l'an dernier, celui de la gare de Carcassonne est fermé le week-end au détriment des nombreux touristes notamment.

Nous sommes d'accord pour reprendre ce qui a été dit sur le décret relatif aux lignes «secondaires ».

Nous mettons en avant notre appartenance à la CNR.

Aimé Lamardelle (*présidence de l'association de défense des services publics et usagers de Saint-Sulpice Laurière*) : j'interviens sur le POLLT et Bordeaux-Montluçon. Notre association existe depuis 4 ans, au début nous étions 22 adhérents, maintenant 138, avec des communes dedans. Trois lignes prioritaires ont été retenues par le rapport Duron, dont le POLLT, reconnu ligne structurante. De nouveaux trains sont préconisés pour 2021-2022, mais il y a du nouveau avec l'association TGV Limousin qui elle veut reprendre les TGV qui faisaient Paris-Tours, nous espérons que cela contrariera pas l'achat de trains neufs.

Il y avait deux nouvelles députées LREM qui assistaient à une réunion et expliquaient qu'à l'Assemblée Nationale la ligne POLLT ne figurait pas comme prioritaire.

Nous sommes aussi inquiets pour les petites gares : le Capitole était suivi par des trains qui s'y arrêtaient ! Comment conquérir de nouveaux usagers sans les desservir ?

Nous allons lancer une pétition, pas seulement pour le rail : la Poste est aussi menacée (suppression de bureaux et de facteurs).

Nous voulons reconquérir au moins un arrêt grande ligne vers Paris ; pour Lyon il faudrait prolonger Bordeaux-Monluçon. Le 1^{er} janvier un train neuf ira à Montluçon, il faut travailler avec le CODÉRAIL pour le prolongement à Lyon.

Jean-Paul Juillet (*AUT 85*): la dette ferroviaire de 50 milliards d'euros, entre nous, cela ne pose pas de problème, mais face au public, cela peut faire peur. C'est le prétexte à toutes les régressions sociales. Il faut argumenter sur le pourquoi de la dette et expliquer pourquoi elle devrait être reprise par l'État.

Daniel Coffin : 50 milliards, c'est en-dessous de la réalité. En 2020, si rien n'est fait, la dette dépassera 60 milliards. Cela peut faire peur mais elle est réelle. C'est aussi l'argument pour demander des gains de productivité et une nouvelle gouvernance.

Le niveau régional n'est pas pertinent pour refaire un réseau ferroviaire comme on le souhaite. Pour les TER, il y a eu un marché de dupes. On a dit aux régions : on fournit le matériel, on vous donne une subvention pour éponger un peu du déficit d'exploitation... mais qui finance l'infrastructure ? C'est un problème majeur !

Dans le manifeste, on n'insiste pas assez sur la gouvernance, il faut dire que c'est à l'État de s'occuper de l'infrastructure réseau. Les régions n'accepteront jamais de refaire le réseau ferroviaire, elles ne sont pas assez riches. Nous ne sommes pas assez fermes, c'est un point clef : les régions ne pourront jamais se substituer à l'État.

L'État a décidé de lancer la LOMI début 2018 : le devenir des lignes UIC 7 à 9 va être laissé aux CPER, mais il est bien inscrit qu'on va faire appel aux collectivités territoriales : ce n'est pas possible !

Patrick Bacot : je souhaite revenir sur un débat au sein du forum CGT d'octobre dernier. Une intervention a porté sur la question d'obliger le gouvernement à redéfinir une charte du service public en matière de transports, avec des obligations. Cela me paraît essentiel. C'est l'occasion de lancer un débat sur la redéfinition d'un cahier des charges ferroviaire au niveau des enjeux environnementaux et autres. Le manifeste va un peu dans ce sens, mais il faut continuer.

Francis Portes (Agen) : Agen est à la frontière entre deux régions, l'Occitanie et la Nouvelle Aquitaine, qui ont des politiques très différentes. L'Aquitaine propose de diviser les lignes par lots. À Canfranc, le président de la région a des intérêts personnels.

Au niveau de la tarification, le TGV « Inoui » devient un produit à part dont certains veulent exclure l'accès avec un abonnement de travail.

L'ouverture des guichets devient ridicule à la gare d'Agen.

La région est très céréalière, aujourd'hui il y a des chargeurs disposés à remplir des trains de fret, mais les voies ne sont plus entretenues ! Un élu voudrait qu'elles soient réservées à des compagnies privées.

La ligne Agen-Villeneuve ne rouvrira pas faute d'argent, c'est le prix de moins d'un kilomètre de LGV !

On sait que l'offre d'ouverture de guichets va être diminuée de moitié en Aquitaine.

On voit la différence de politique avec la région Occitanie, il faut en tirer les conséquences. Quand on n'a pas de représentant du service public parmi les élus, on est en grande difficulté.

Guy ATGER (ligne de la rive droite du Rhône) : on tient une AG en février à Bagnols, la CNR est invitée.

Je ne pense pas que ce soit au président de la CNR d'écrire en personne aux présidents de région, c'est plutôt aux collectifs ; on met le logo CNR sur tous les courriers.

Je suis d'accord que les régions ne doivent pas se substituer à la SNCF.

Je trouve la rédaction du manifeste trop négative. Je ne suis pas sûr que mettre en premier «sauver le climat» corresponde à la première préoccupation des usagers. Il ne faut pas commencer par la dette colossale, c'est trop négatif. Si l'on ne se montre pas positif, on n'arrive pas à entraîner les gens derrière nous. Il faut voir aussi à qui le texte est adressé. On pourrait y faire figurer ce qui avance dans nos régions. C'est ce qu'il faudrait davantage mettre en avant. C'est un peu compliqué, aujourd'hui, de remettre les gens dans les TER. Par exemple, sur Avignon-Carpentras, la SNCF ne fait rien pour que la ligne fonctionne bien, il y a presque autant de monde sur la route qu'avant la

réouverture. La ligne ne draine pas autant de passagers qu'on l'avait espéré, il faut le garder en tête. Il faut bousculer les députés.

Sylvain Brière : il y a des difficultés avec le projet adressé, il faut le revoir. Sur le climat, il y a le feu, et il commence à y avoir une prise de conscience.

D'accord pour un texte court pour avoir des chances d'être lu, mais dans le document de fond il faut revenir sur la régionalisation.

R. TEPPER (*Convergence Nationale des Services Publics*) : dans moins d'un an débute la campagne électorale des européennes, a CNR se prépare-t-elle à montrer les conséquences du paquet ferroviaire européen ? Il faut aussi montrer les causes de ce qui arrive.

Didier Le Reste (*président de la CNR*) : le renforcement interne d'adhérents collectifs et individuels constitue une priorité. C'est important pour le rapport de forces, c'est aussi un gage d'indépendance.

La FNAUT Île de France reçoit des subventions importantes de la Ville de Paris en répondant à des appels à projet, nous, nous ne recevons rien à ce niveau.

Un certain nombre d'associations et de structures sont souvent alignées avec la SNCF : pas trop de velléités contre ses dirigeants, accompagnement peu ou prou de sa stratégie.

Le colloque organisé par la CFDT, sponsorisé par le gouvernement, avec Pépy et tous les officiels : c'est pour préparer les esprits en disant que l'ouverture à la concurrence, notamment des TER, est inéluctable : il y a certaines convergences où nous n'irons pas !

Le rapport d'activité et le bilan financier sont adoptés à l'unanimité.

Éléments de conclusion présentés par Didier Le Reste :

Sur la question de l'Europe : les échéances électorales sont toujours des moments importants. Depuis sa création la CNR s'est positionnée contre ces politiques de libéralisation ; avec le 4^{ème} paquet ferroviaire on arrive à la fin du démantèlement des organisations historiques du rail. Nous pourrions redire ces choses, mais nous ne partons pas de rien.

Les convergences : face à la balkanisation en matière d'organisation du rail, il y a nécessité de se rassembler, même si déjà plusieurs collectifs se retrouvent sur les territoires, pour mettre en échec les stratégies patronales et gouvernementales. Rappelons-nous, il y a quelques années : avec les « plans rail », les régions ouvraient le tiroir-caisse pour financer des choses qu'elles n'avaient pas à faire. Je m'y étais opposé à l'époque en disant : attention, vous mettez le doigt dans l'engrenage en vous substituant à la responsabilité de l'État, le clivage entre régions riches et pauvres, le problème de la propriété du matériel roulant (Pépy était d'accord pour le transfert aux régions). Il s'en est suivi une désorganisation de la structure historique du service public ferroviaire.

Nous étions bien représentés au forum des associations d'octobre dernier : il faut aller de façon décentralisée dans les territoires, porter des cahiers des charges, améliorer le rapport de forces. Les petits ruisseaux font les grandes rivières !

Il n'y a pas de limite dans les convergences, du moment qu'on n'instrumentalise rien, qu'on respecte l'indépendance et l'autonomie de chacun, comme le travail que l'on accomplit avec le collectif « oui aux trains de nuit ».

L'endettement : il faut cesser de dire que la SNCF est endettée, il s'agit d'une dette de l'État, au moins à 80%. Il est insoutenable d'entendre le chantage de Macron à ce sujet, comme si les cheminots étaient responsables de la dette.

Lors de la réforme de 2014, l'État s'engageait à désendetter en partie la SNCF, mais il ne l'a pas fait. Puis est venue la « règle d'or » (maîtrise des investissements de SNCF-Réseau)... mais elle n'a pas duré longtemps, avec l'obligation faite à SNCF Réseau d'abonder financièrement le CDG Express ! Il faut de ce point de vue bousculer les responsables politiques, leur demander des comptes.

Les trains de nuit : il s'agit d'une question fédérative. On suit le dossier avec le collectif « oui aux trains de nuit », qui a son autonomie.

Quand le Comité Pluraliste BEZIERS-NEUSSARGUES-CLERMONT-PARIS prévoit de monter à Paris à l'Assemblée Nationale, on peut appeler tous les collectifs à s'y associer et chercher à être reçus par les groupes politiques.

Nous allons retravailler l'*Appel-Manifeste*. L'idée n'est pas d'être négatifs, mais il en faut pas non plus mettre la poussière sous le tapis, l'état des lieux est nécessaire. La version allégée est à proposer à d'autres associations, à des ONG, des syndicalistes... La porte d'entrée sur le climat est indispensable : on entend parler sans arrêt de la planète qui brûle... mais le train est totalement absent ! En région parisienne, le rail transporte seulement 3% du fret, contre 7% à la voie d'eau et 90% à la route. 40% des émissions de particules fines viennent du seul fret routier, 15% des jeunes parisiens sont asthmatiques. La route émet 30% des gaz à effet de serre, le train 0,4% ! Les actes politiques vont à l'encontre des déclarations, il faut taper dans le dur. Pour élargir le rapport de forces en notre faveur, c'est par ce biais qu'il faut entrer.

De par ses statuts, le rôle de la CNR est de coordonner, fédérer, impulser. Pour les initiatives spécifiques sur certains territoires : on peut venir en appui de ce qui se fait sur le terrain et interpeller les décideurs politiques.

L'Assemblée Générale est suivie du **Conseil d'Administration** qui vote la constitution du bureau de la CNR. À l'unanimité, le bureau actuel (Didier Le Reste président, Aurélien Djament vice-président, Laurent Russeil secrétaire, Francis Portes secrétaire adjoint, Vincent Jouille trésorier) est reconduit. Le taux des cotisations est inchangé pour 2018.

La séance est levée à 13H15.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2017

Paris le 16/12/2017

Perspectives pour l'année à venir

1) Actions institutionnelles

Solliciter des audiences auprès des directions de SNCF Mobilités, SNCF Réseau. Des rencontres avec les directions régionales peuvent être utiles aussi pour nos collectifs adhérents (voire pour la CNR elle-même, le transfert de certains Intercités aux régions modifiant le contour des responsabilités).

Poursuivre nos démarches auprès des élus qui nous sont favorables ou sont au moins sensibles à la pression des usagers (suite de la rencontre avec le député H. Wulfranc...).

2) Développer notre analyse et nos propositions propres

Vous avez toutes et tous reçu un appel--manifeste de fond développant l'analyse de la CNR : à nous de nous en emparer, décliner son argumentation dans différentes initiatives (liées directement au rail ou non).

Le bureau a commencé à travailler à un argumentaire et des propositions sur la tarification ferroviaire (avec des implications sur la question du financement). Nous proposons de poursuivre et terminer ce travail l'an prochain. Le sujet est vaste et complexe, tant la situation a évolué depuis une douzaine d'années en la matière, peut-être devons--nous dégager quelques propositions fortes immédiates, que de nombreuses autres associations pourront partager, et mener aussi une réflexion portant des revendications fondamentales de plus longue haleine.

3) Perspectives unitaires

Poursuivre le travail avec le collectif « oui au train de nuit » (que nous remercions d'avoir accepté notre invitation d'envoyer un représentant à cette AG) : il s'agit d'un combat fédérateur, à la fois à forte dimension nationale, structurante, et à connotation locale importante, où il recoupe la lutte pour le rail de proximité (Massif Central, Briançon, notamment). Dans ce cadre, de nombreuses associations d'usagers, y compris sur des positionnements éloignés des nôtres, peuvent se retrouver.

Un appel généraliste mais moins marqué que celui évoqué plus haut est en cours de finalisation, nous pourrions nous en emparer pour le soumettre à des associations partenaires.

N'oublions pas non plus le travail au sein de la Convergence des Services Publics, à laquelle nous n'avons pas toujours participé activement, faute de temps : les difficultés similaires que rencontrent les hôpitaux, la poste etc. peuvent nous conduire à des actions « à large spectre » pour le service public.

4) Préparer des actions de terrain offensives

Face à un gouvernement totalement acquis aux intérêts patronaux, à la dérégulation et à la destruction des services publics, au tout--routier, ne nous le cachons pas : c'est la lutte militante de terrain qui fondamentalement empêchera, ou non, la catastrophe pour le service public ferroviaire ou ce qu'il en reste.

On pourrait préparer une grande initiative nationale, avec d'autres partenaires, à la fois contre la saignée du service public et, par exemple, pour les trains de nuit, puisqu'il s'agit d'un des combats

les plus dynamiques ces derniers temps, avec des formes d'action variées. Il faudrait commencer à y travailler dès le mois de janvier.

Les actions militantes doivent aussi se mener au plus près du terrain. Le collectif pour l'étoile ferroviaire de Veynes, qui n'est pas adhérent de la CNR mais nous transmet régulièrement ses actions, que nous relayons, est particulièrement actif ces derniers mois, et défend aussi le train de nuit Paris--Briançon, qui est un combat national : peut-être pourrions nous envisager de proposer une initiative régionale forte autour de ces sujets ?

5) Mieux structurer notre organisation

Tisser un réseau de correspondants régionaux.

Renforcer le bureau.

6) Améliorer notre propagande

Lié au point précédent !

La gestion de la correspondance électronique de la CNR se fait souvent de manière un peu précipitée, nos listes de contacts mériteraient un toilettage approfondi (chronophage...) et aiderait à mieux maintenir le lien avec nos collectifs, faire remonter les cotisations en retard etc.

Le site est alimenté fréquemment, quelle appréciation du contenu ?

Sollicitation de la Convergence des Services Publics pour alimenter sa page Facebook : des volontaires ? Cela pourrait aussi être l'occasion de développer notre présence sur la toile au-delà du site, sur les réseaux sociaux. C'est important mais toutefois subordonné à un renforcement du bureau national : il ne s'agit pas de faire de la com' si les analyses et activités de terrain ne suivent pas ! (D'où la pertinence de renforcer le bureau...)

Assemblée Générale de la Convergence Nationale Rail (CNR) du 16 décembre 2017 à Paris

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comme nous l'avons souligné dans un courrier en date du 31/10 dernier à Elizabeth Borne, nouvelle Ministre des transports, les inaugurations de juillet 2017 en grandes pompes des LGV Paris Bordeaux et Paris Rennes (qui auraient coûté en global 6 millions d'euros !), n'ont pas masqué longtemps les mauvais coups qui continuent de s'abattre sur le Service Public ferroviaire,

généralisant des conséquences de plus en plus pénalisantes pour les usagers et au-delà pour la vie des territoires.

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

Pour se donner bonne conscience, la SNCF est partenaire du train du climat, stationné cette semaine en Gare de Paris-Est qui porte l'enjeu de la lutte contre le réchauffement climatique et en matière de transport de favoriser les modes les plus économes en énergie, les moins polluants, comme le rail, alternatifs à la route qui est responsable de près de 30% des émissions de Gaz à effet de serre (GES) contre 0,4% pour le train !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous avons donc monté une délégation CNR à laquelle nous avons associé **Nicolas Forien** du collectif Oui aux trains de nuit qui a été reçue à l'Assemblée Nationale le 27 septembre 2017 par le député **Hubert Wulfranc** du groupe CRC. Celui-ci est membre de la Commission du

développement durable et de l'aménagement des territoires de l'Assemblée Nationale par le biais de laquelle il a demandé la création d'une mission parlementaire.

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

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

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

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

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

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

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

Cela dit, ce qui nous remonte à l'instar de ce qui s'est passé dans la COP21, dans la loi sur la transition énergétique, dans le Plan Hulot... on parle très peu si non pas de transports publics, de report modal, de rail public. On phosphore, même si cela recouvre un certain intérêt, sur le covoiturage, les circulations douces, l'auto-partage, les voitures autonomes, le vélo électrique, les applications numériques... C'est bien mais cela ne répondra pas de façon efficace aux enjeux environnementaux qui sont posés et au nécessaire transport de masse dont on a besoin.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cet appel que nous avons tenté en vain d'élargir à d'autres structures comme la CNAFAL, la CNL, l'AFOC se voulait être une réponse à six fédérations d'usagers et opérateurs de transport qui plaidaient auprès des candidats à la Présidentielle pour l'expérimentation à la concurrence dans les TER avant 2026 !

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

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

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

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

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

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

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

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