



*COmité de DÉfense et de développement du RAIL de la région de Montluçon
Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau . 03100 MONTLUÇON
<http://coderail.free.fr/>*

Assemblée Générale du 1^{er} avril 2017

Participants :

À la tribune, le Président Christian Penain, le secrétaire Daniel Coffin, le trésorier Jean-Louis Daffy et le rédacteur Claude Lemoine.

Dans la salle :

du bureau du Codérail :

Michel Adamkiewicz, Michel Aladenise, Régis André, Jean-Louis Camus, Pascal Châtelain, Alphonse Fragnon, René Landon, Daniel Larue.

Des politiques :

Sylvain Bourdier, Nicolas Brien puis Daniel Dugléry, Geneviève de Gouveia, Joël Lefebvre, Christian Sanvoisin.

Dans le public dont des adhérents du Codérail :

Bernard Tindillière, Abel Courty, Michel Dubreuil (syndicat CGT), Pierre Guillaumin, Didier Descloux, Christophe Guerreiro, des usagers de St Florent sur Cher (Claude et André Barbillat, Yvon Morineau), etc...

Bilan du Président

L'année passé a été assez active pour des résultats décevants. L'aménagement du territoire et le Service Public sont laissés à l'abandon. Les Trains d'Aménagement du Territoire (TET) ex Intercités sont abandonnés ou cédés aux Régions qui veulent les prendre, des lignes ferment et sont remplacées par des cars. Les investissements de la SNCF s'éparpillent entre la route et l'étranger au lieu de se concentrer sur son cœur de métier.

Le Codérail a agi : manifestation en juin 2016 devant la gare regroupant 70 personnes dont des élus du Cher, pétition sur Internet recueillant plus de 1000 signatures, tentative de rencontre avec le Premier Ministre lors de sa venue (le Codérail a été reçu par un conseiller non motivé), rencontre au Ministère des Transports avec la Convergence Nationale Rail (CNR) ou il est adhérent, participation à des débats (St Gervais, St Germain des Fossés), nombreux courriers à la Région et au Gouvernement, tous restés sans réponse.

Bref, une évolution négative du sujet ferroviaire.

Discussion-débat

Les politiques :

Tous soutiennent notre action et sont d'accord avec nos propositions, bien que leurs prises de positions ne portent pas, faute d'être entendus.

Nicolas Brien juge la situation intolérable et que la défense du rail est fondamentale pour notre bassin. Le matériel roulant en service est périmé ; il insiste sur le renouvellement en cours par des trains automoteurs bi-modes (électrique + diesel). Le gain de temps devrait être d'environ 20 minutes vers Paris. Il souhaite la reprise des Comités de Lignes et précise que la Région Centre-Val de Loire va financer une étude sur l'électrification de Bourges-Montluçon.

Daniel Dugléry (arrivé après le départ de Nicolas Brien) insiste sur le côté aménagement du territoire des lignes ferrées. Pour lui, le développement économique passe par la proximité des lignes à grande vitesse, et c'est pourquoi il défend le tracé ouest du projet POCL (LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon). Il trouve scandaleuse la desserte actuelle vers Paris et est opposé à la reprise de celle-ci par la région Centre-Val de Loire. Il souhaite la reprise des liaisons fer vers Lyon. Il estime à 120 millions d'euros le coût de l'électrification de Montluçon-Bourges, ce qui ne lui paraît pas excessif au regard d'autres projets. Il propose l'élaboration d'un plan «Allier» comme il en existe un pour le Cantal.

Au sujet de l'électrification, le Codérail informe que des postes électriques existent déjà le long de cette voie sans la création de lignes de transport d'électricité supplémentaires, que les travaux pourraient commencer demain si le financement était décidé, mais que l'état de la voie ne permettrait pas des gains de temps et qu'il faudrait prioriser son amélioration pour permettre le 140 ou 160 km/h au lieu du 110 actuel.

Geneviève de Gouveia constate qu'à cette AG il y a plus de candidats que d'usagers. Pour elle, le rail est un poumon essentiel de la vie des territoires. Elle regrette que les jeunes élèves ne puissent plus voyager par le train, et cite en exemple qu'il est plus facile de se rendre à Londres qu'à Poitiers. Son co-listier départemental Christian Sanvoisin indique que la SNCF a un manque récurrent de conducteurs. Il considère qu'une association qui connaît le terrain est compétente pour défendre les usagers. Il a été un des rares élus locaux à défendre la ligne vers Ussel.

Le Codérail précise que les passages à niveau des Faucheroux et de St Jean viennent d'être goudronnés, ce qui surprend le Maire de Montluçon qui affirme découvrir cette information.

Joël Lefebvre (Domérat) se dit affolé de la manière dont on aborde les problèmes énergétiques. Le logement et le transport sont fondamentaux. La bataille du rail est fondamentale. Quel monde allons-nous laisser à nos enfants? Il faut remettre sur le rail le fret de la route.

Les autres participants :

Christophe Guerreiro souhaite un travail commun entre son association « De l'ombre à la lumière » et le Codérail, de ne pas se battre chacun de son côté. Il précise que son combat n'est plus que pour le TGV. Il souhaite une heure de moins pour aller à Paris.

Le Codérail réaffirme que toute association a le droit de se créer et de fonctionner et qu'il n'y a pas de compétition. Certaines positions tenues à l'AG « De l'ombre à la lumière » comme souhaiter une gestion privée de la SNCF ou rendre les cheminots responsables de l'échec des réformes justifiées de la SNCF ne sont pas acceptables pour le Codérail.

Réclamer le TGV ne paraît pas être l'urgence. Il ne pourra pas arriver à Montluçon sur des rails en mauvais état. Le réseau SNCF ne fonctionne bien que si les lignes sont correctement maillées, c'est l'effet réseau. Les adhérents des deux associations sont d'obédience différentes et ne se reconnaîtraient pas dans une fusion.

Le Codérail indique que la région n'organise plus de réunions de Comités de Lignes, et qu'elle réfléchit à une autre organisation. Un collectif d'associations d'usagers d'Auvergne va tenir un point presse à Clermont-Ferrand cet après-midi, auquel nous ne pouvons assister.

Le Codérail prend acte de l'annonce de l'arrivée d'un nouveau matériel sur Montluçon-Paris. Il regrette l'accord intervenu entre l'ÉTAT et la Région Centre Val de Loire. Comment va-t-elle organiser les dessertes sur cette ligne sachant qu'elle a son origine et son terminus en dehors du territoire de cette Région ? Le temps de trajet sera peu amélioré, car la voie ne le permet pas. De plus, tout va dépendre des capacités financières de la Région mais aussi des alternances politiques pouvant intervenir. Seul L'État est en mesure d'offrir aux usagers, où qu'ils se situent, les dessertes dont ils ont besoin.

Pierre Guillaumin se souvient d'avoir participé à la constitution du Codérail il y a 30 ans et ce sont toujours les mêmes problématiques.

Aujourd'hui c'est le saucissonnage des petites lignes et des investissements pharaoniques ailleurs. Il faut expliquer pourquoi la situation est ainsi. Les petits usagers ont abandonné le train. Il faut donner aux usagers les outils pour comprendre la situation. Le train est le plus écolo des moyens de transports. Proposition: un petit train publicitaire à faire tourner en ville pour expliquer.

Jean Louis Camus estime que le TGV a pompé les investissements dont avaient besoin nos petites lignes. La LGV Tours-Bordeaux va être déficitaire à cause du coût des péages versés à Vinci. La desserte de Montluçon va devenir un cul-de-sac à cause de la fermeture de la ligne d'Ussel. La ligne de Montluçon est une antenne de Paris-Bourges et c'est pour ça qu'on l'a donnée à la région Centre. Il juge qu'il y a complémentarité entre les 2 associations actives sur le bassin.

S'agissant de Bordeaux-Lyon, le Codérail informe l'assemblée de l'envoi d'un courrier à Guillaume Pépy, PDG de la SNCF, l'invitant à confirmer ses propos lors d'une émission de France Inter (son et lettre en pièces jointes). La circulation des trains reprendrait, selon lui, entre Bordeaux et Lyon ! Le Codérail diffuse à partir de maintenant cette lettre.

Michel Dubreuil (syndicat CGT) informe du rassemblement CGT cheminots du Puy en Velay le 14 avril pour exiger une nouvelle convention TER dans la Région.

Au sujet du fret, la carrière de Archignat va être desservie par la route alors que la ligne ferroviaire existe et peut accueillir la totalité du trafic fret.

Avant de créer une LGV, il faut renforcer les autres lignes. D'après les projets de la direction SNCF des gares et des guichets risquent de fermer et à Montluçon, l'ouverture des guichets va diminuer. La suppression des contrôleurs dans les TER a été bloquée par voie juridique.

Les prochains travaux vont entraîner des fermetures de lignes plusieurs semaines. Ce sont des travaux d'entretien effectués pour éviter une dégradation plus importante.

Abel Courty milite contre la ré-ouverture de la carrière de Archignat. L'enquête publique a fait ressortir que seulement 8% de la population étaient favorables à l'exploitation dont le commissaire enquêteur. Malgré ce résultat, le préfet a émis un arrêté autorisant l'exploitation sous réserve de n'expédier que 150 000 t par la route, le reste soit 450 000 t par le train. Le tribunal administratif a été saisi.

Il constate que nos régions à faible densité de population sont les cibles privilégiées des grandes entreprises, la contestation y étant moins importante. Il cite divers projets de forages (Lussat, Archignat, Anzêmes). On parle même de géothermie à grande profondeur !

Codérail a recensé 1,5 millions de tonnes potentiellement transportables par train sur notre bassin à partir d'entreprises déjà reliées au rail. La SNCF met peu d'enthousiasme à récupérer ces trafics.

Les usagers de St Florent s/ Cher estiment que le Codérail peut utilement les aider car ils font face à d'énormes problèmes tant pour se rendre à Bourges qu'à Paris. Ils estiment anormal le grand nombre de camions sur la route dont les chargements devraient être sur des trains.

La régionalisation des TER a eu des effets bénéfiques seulement pour les grosses lignes.

Les subventions de l'ÉTAT au début du transfert fondent rapidement et ensuite la charge devient difficile pour les régions. Qu'il s'agisse des TER ou des TET, aucun état des lieux du réseau n'est fait avant transfert. Les performances de nos lignes sont toujours celles des années 70/80. Sans investissements conséquents, il va y avoir des ralentissements à 60 km/h ou 40 km/h sur nos liaisons.

L'échelon régional est pertinent pour l'évaluation des besoins, mais il appartient à l'État de répondre à ces besoins.

Jean Louis Camus remarque que l'audit fait par l'école polytechnique de Lausanne est toujours d'actualité.

Régis André a lu qu'il était possible de se rendre partout depuis Montluçon, mais sans précision du comment, ni du temps de trajet et pas à n'importe quel coût. On est un peu isolé pour voyager.

Pascal Châtelain constate que c'est bien une décision politique d'abandonner le rail car les km d'autoroutes coûtent plus cher que les km de voies ferrées.

Le Président du Codérail affirme que la SNCF est patiente, elle coupe ses branches petit à petit.

C'est la marchandisation des Services Publics par le système libéral.

C'est pour cela que le Codérail se rendra au Puy en Velay le 14 avril manifester avec les cheminots CGT et invite le public à l'imiter.

Après le bilan financier certifié et le renouvellement du bureau à l'identique, la séance est levée à midi.