



## **Intervention du CODERAIL lors du rassemblement du 04-06-2016**

Ce rassemblement s'inscrit dans une série d'initiatives impulsée par Convergence Nationale Rail proposant à ses collectifs adhérents l'organisation de rassemblements, de démarches, deancements de pétitions pour la défense et le développement du rail. C'est ainsi que le 21 mai 2016, des rassemblements ont eu lieu en Massif Central pour la défense des lignes Clermont-Béziers, Clermont-Nîmes, Clermont-Le-Mont-Dore-Brive-Bordeaux.

Pour des contraintes d'agenda, nous n'ayant pu nous inscrire à cette date, nous avons décidé de convier aujourd'hui à Montluçon populations, usagers, acteurs économiques et sociaux, cheminots, élus à manifester pour que la région de Montluçon ne devienne pas un désert ferroviaire. L'action d'aujourd'hui se déroule il est vrai la veille de la braderie de Montluçon. Tout un symbole! Nous sommes nombreux à considérer que l'état brade ce qui appartient à la Nation, et que la SNCF brade depuis longtemps et son patrimoine et ses activités. Plus sérieusement ce rassemblement coïncide avec la semaine du développement durable, et nous considérons que le train est bien un outil du développement durable, plus respectueux des enjeux à la fois énergétiques et environnementaux que les autres modes. On peut admettre qu'un citoyen n'ait pas besoin du train, mais un territoire ne peut en faire l'économie.

La région de Montluçon a déjà connu la fermeture de lignes Montluçon-Moulins (1972), Montluçon-Châteauroux (1987) Lapeyrouse-Volvic et Montluçon-Ussel (2007). A cela il faut ajouter la disparition d'abord des trains de nuit entre Bordeaux et Lyon puis des 2 relations de jour entre Bordeaux et Lyon en 2013 pour travaux, puis disparition totale en 2014, 2015, 2016 mais sans travaux, la desserte ne subsistant qu'entre Limoges et Bordeaux. Récemment, deux aller et retour TER Montluçon-Vierzon et Montluçon-Clermont ont eux aussi rendu l'âme à cause de problèmes techniques sur les automoteurs X73500.

Le rapport DURON préconise donc le maintien de seulement 4 lignes TET jugées structurantes sur les 23 existantes: Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand. Les autres dessertes TET ne structurent donc pas les territoires et font l'objet de négociations entre l'État et les régions pour transférer leur gestion. On espérait, très naïvement, que les régions au delà de leur couleur politique feraient preuve de solidarité territoriale en refusant en bloc une compétence qui incombe à l'État. La Normandie déjà a accepté. Quant aux autres? Réponse prochainement avant le 1er juillet. Mais on voit mal les

régions assumer financièrement la pérennité de ces dessertes si tant est qu'elles en aient par ailleurs la volonté politique.

Donc, Bordeaux-Lyon, 640 km, traverse 2 régions, 8 départements, dessert un potentiel de 2,5 millions d'habitants, relie l'Atlantique aux Alpes, mais n'est pas structurante! Bordeaux-Lyon pourtant, c'est le lien transversal entre Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse, Paris-Ussel, Paris-Clermont, et Paris-Lyon, mais elle n'est toujours pas structurante! Et Ussel-Montluçon-Paris non plus!

Donc, plus de trains directs entre Montluçon et Paris, plus de relations de bout en bout entre Bordeaux et Lyon, là, on peut même dire plus de relation du tout. Conséquence directe: Montluçon devient cul de sac ferroviaire! En plein centre de la France. S'il est aisé d'admettre Cherbourg ou Brest en cul de sac vu qu'il n'existe toujours pas de trains amphibies, pour Montluçon on peut parler de curiosité ferroviaire puisque aucun obstacle géographique n'entrave la continuité territoriale ni vers l'ouest, ni vers l'est, ni vers le sud! On connaît la faible durée de vie des dessertes en cul de sac!

Si l'on ajoute à cela, la prolifération des dessertes autocars dits «Macron», on peut imaginer qu'elles peuvent vite se substituer aux dessertes vers Vierzon puisqu'un nombre important d'usagers fait déjà le voyage par la route afin de ne pas être tributaire d'un aléatoire et tardif retour sur Montluçon. Et si l'on ajoute encore à cela les propos entendus à la direction régionale SNCF d' Auvergne (elle existe encore), annonçant sans rire que là où les villes sont reliées par des infrastructures routières de qualité (autoroutes par ex), la desserte ferroviaire se justifie moins voire plus du tout. Et les bruits de couloirs chuchotent que Montluçon-Clermont ne survivrait peut-être pas à 2018. SNCF et État ne cachent d'ailleurs pas qu'il n'existe aucun financement pour rénover les lignes classées de 7 à 9; Une seule ligne échappe à ces critères, c'est Clermont-Paris. Le journal local en publiant le contenu d'un rapport de SNCF Réseau, il y a quelques jours, confirme nos craintes et un rapport similaire a été produit il y a quelques années sans qu'il en soit tenu compte. Circonstance aggravante: on déconseille fortement aux agents de postuler pour Montluçon, qu'ils soient contrôleurs ou conducteurs et on va réduire les heures d'ouverture du guichet. C'est dire l'avenir radieux promis au rail à Montluçon.

Alors à ceux qui souhaitent l'arrivée du TGV, ce qui n'a rien de condamnable, nous leur disons, nous, que la meilleure manière de justifier une desserte TGV, c'est de préserver l'existant, le moderniser, en démontrant son utilité. Nous ne connaissons pas d'exemple en France d'un territoire desservi par TGV après qu'il ait été abandonné par les trains classiques.

La raison d'être du réseau ferroviaire, ce qui permet sa performance, c'est l'imbrication des lignes entre elles qui garantit l'effet réseau.

Résumons-nous:

Plus de Bordeaux-Lyon, plus de Montluçon-Paris, plus de Montluçon-Clermont, il reste quoi? RIEN! Tableau exagérément catastrophique? Même pas!

Notre analyse n'est pas une simple vue de l'esprit mais s'appuie sur une triste réalité. De quoi souffre le ferroviaire? De l'absence de travaux de régénération, de modernisation du réseau qui mériterait que soit décrété l'ÉTAT D'URGENCE FERROVIAIRE, cette situation valant pour bien d'autres régions. Imaginez l'état du réseau routier sans travaux conséquents ni modernisation depuis 50 ans. Croyez-vous qu'on aurait eu besoin d'inventer les radars?

Le système ferroviaire croule sous le poids d'une dette de 45 MILLIARDS d'euros qui coûte 1,5 Mds€ de frais par an que curieusement personne ne renégocie, 1,5 Mds€ qui font défaut chaque année à la maintenance du réseau. Cette dette n'est pas celle de la SNCF, mais bien celle de l'État car elle a pour origine la construction des lignes à grande vitesse.

L'état du réseau ferroviaire qui a conduit la SNCF à passer près de 10Mds€ de dépréciation d'actif dans ses comptes 2015, souffre d'un manque récurrent de financements qu'aucune alternance politique n'a voulu assumer. Il s'est par contre trouvée une majorité de parlementaires pour adopter la récente réforme du ferroviaire étrangement muette sur ce point pourtant essentiel; Réforme qui obéit sagement à l'Europe en prônant l'ouverture à la concurrence dont on connaît les bienfaits notamment dans le domaine de l'énergie; Réforme qui motive également le conflit social actuel à la SNCF.

Pourtant les sources de financement existent.

-Il faut requalifier la dette ferroviaire en dette d'État. L'Allemagne souvent citée en exemple, a désendetté son système ferroviaire qui plus est 2 fois. D'abord en RFA, ensuite en RDA lors de la réunification. Il a aussi été fait un autre choix, celui de ne pas se lancer à corps perdu dans la grande vitesse en optant pour la technique pendulaire qui permet de relever la vitesse sur l'infrastructure existante.

-Il faut mettre à nouveau en place le principe de l'écotaxe (son abandon coûte 3Mds€ à la collectivité) qui existe en Suisse, en Autriche, en Allemagne, en Slovaquie et depuis le 1er avril en Belgique sans que personne n'y trouve à redire quelle que soit la couleur de son bonnet.

-Et puis si d'aventure quelqu'un se décide à considérer la finance son ennemi, on pourrait espérer une petite part des 80 Mds€ d'évasion fiscale annuelle.

-Et si dans la foulée des dispositions étaient prises pour diminuer les coûts externes générés par le trafic routier, on pourrait gratter une petite part des 650 Mds€ évalués rien qu'au niveau de l'Europe des 15 + la Suisse et le Danemark.

Donc, l'argent c'est pas ce qui manque!

Et nos Régions en auraient aussi bien besoin pour faire circuler nos Trains régionaux et interrégionaux. Cette année 2016 va être consacrée aux négociations de la future convention SNCF/Région nouvelle. La vigilance sera de mise pour imposer une convention prenant en compte des dessertes en train, dotées des personnels de contrôle, de gares et guichets suffisants pour une meilleure qualité de service. Mais tout cela a un coût que les régions considèrent injustifié voire abusif, mais qui permet d'avancer l'alibi facile du recours à l'autocar. Les demandes de dérogations pour les

parcours autocars inférieurs à 100 km affluent à l' ARAFER (autorité de régulation des activités ferroviaires et routières).

L'enjeu de la mobilité doit être au centre des stratégies d'aménagement territorial des régions avec pour objectif de faciliter l'accessibilité externe et les déplacements dans chacune des régions mais avec comme enjeu transversal l'émergence d'une mobilité durable. C'est dans cet esprit que doit se concevoir la création à Montluçon du pôle d'échange intermodal. C'est une chance pour une ville d'avoir sa gare en plein centre ville, lieu de vie où cohabitent usagers, personnels, services et commerces. Les gares excentrées, les gares «betteraves» sont des anomalies d'aménagement du territoire. La mobilité des personnes constitue un bien commun, c'est la raison pour laquelle son organisation doit relever de la puissance publique. Comme la DATAR concluait ainsi un de ses derniers rapports il y a quelques années: «L'aménagement du territoire est un domaine où s'exerce pleinement la volonté politique». Exact! Mais l'inverse aussi!

Un mot sur le fret. Le Grenelle de l'Environnement avait pour objectif de réduire de 20% les émissions de GES d'ici 2020, et de porter à 25% la part du non routier d'ici 2022. Après Grenelle1, il y a eu Grenelle 2, la transition écologique, les conférences environnementales et la COP21. La part de marché de fret SNCF est tombée à 8%, elle était de 16% en 2000. Rien n'y fait. Plus on parle d'environnement plus le trafic routier augmente. Il est vrai qu'on y parle peu de transport. Pourtant les transports c'est 30% d'émissions de GES. Sur Montluçon, le CODERAIL a recensé plus de 1 million de T de potentiel à transporter. 2 clients font de la résistance, ADISSEO à Commeny et IMERYYS à Lavaufanche. Là aussi la volonté politique fait défaut.

Pour terminer, nous vous informons qu'une pétition est en ligne depuis hier. Nous vous invitons à la signer et à la faire signer sur «MesOpinions.com». Le format papier est ici à votre disposition pour ceux d'entre vous qui préfèrent le crayon au clavier. Et adhérer au CODERAIL n'est pas dangereux pour la santé!

Nous avons invité nombres de communes, certaines sont ici présentes. Nous allons les solliciter à nouveau pour qu'elles prennent des délibérations reprenant les termes de la pétition qu'elles pourront adopter ou dont elles pourront s'inspirer. Les destinataires en seront la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, le secrétaire d'état chargé des transports ainsi que les présidents des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val de Loire, Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes.

Le service public ferroviaire est en grand danger, certains disent en phase terminale. Tous les services publics sont menacés. La santé, l'énergie, l'éducation, l'audiovisuel, etc... Seule la mobilisation des populations est à même de les défendre, de les préserver et d'imposer leur développement.

Je vous remercie.

