



COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE de la CNR du 8 décembre 2018

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 les participants excusés et signale que le climat anxieux régnant en France a conduit plusieurs collectifs à annuler au dernier moment leur venue à Paris pour cette AG.

Didier Le Reste présente ensuite le rapport d'activité annuel de la CNR.

Débat général

Philippe Denolle (collectif citoyen de défense des lignes Paris-Granville, Caen-Tours et Caen-Rennes) résume l'action dynamique de ce nouveau collectif de la CNR. À la fin du printemps, le rassemblement que nous avions prévu devant le conseil régional a conduit son président à le délocaliser, mais nous étions quand même présents, environ 600, il a été obligé de nous recevoir. Il pensait que cela ne durerait pas, mais depuis nous avons eu des actions dans presque toutes les gares de la région ! Ainsi d'autres comités d'usagers ont été contactés, nous avons tenu une réunion en septembre avec d'autres associations locales opposées à l'ouverture à la concurrence et favorables au service public et en désaccord avec la FNAUT. Sur cette base, elles ont adhéré et nous avons créé un nouveau collectif de défense des transports publics en Normandie. D'autres comités d'usagers ont adhéré depuis.

Nous avons élaboré un tract et prévu une semaine d'action dans toutes les gares de Normandie. Maintenant la région ne parle plus d'ouverture à la concurrence sur Paris-Granville, mais c'est un massacre sur Caen-Rennes, où des bus sont mis en place. Nous allons agir.

Nous avons distribué au total quelque 7000 tracts. Toutes les gares ont été investies par des militants de tous horizons, environ 90% des gens répondent présent. La semaine dernière, au Mans, il a fallu retirer 800 tracts supplémentaires !

Un comité local a été créé à Villedieu-les-Poêles il y a quinze jours. La suppression des guichets y suscite un grand mécontentement, la pétition est signée massivement et le lien avec la défense des autres services publics est fait – l'hôpital est menacé.

Il y a eu 130 articles de presse sur les actions de notre collectif, plusieurs entretiens à la radio ou à la télévision.

Jean-Pierre Chauffier (*Comité anti-LGV et Pro-POLLT*) : nous travaillons en convergence avec le Lot, la Creuse, la Corrèze, la Dordogne et Montluçon. Nous assistons à un véritable massacre des services publics, il y a une grande colère. Nous n'avons plus que deux points de vente ouverts en Haute-Vienne ! Plein de « petites lignes » sont sur la sellette. On risque de tuer le POLLT si l'on ferme les trois lignes qui l'alimentent.

Une première ligne a été victime de plusieurs éboulements, seuls deux tronçons restent ouverts. La ligne Angoulême-Limoges est interrompue à la suite d'un manque d'entretien. Hier matin nous avons appris que le 17 décembre 2018 un butoir sera installé avec démontage des voies. Les élus sont très mécontents. La troisième ligne, celle d'Eymoutiers, possède un système de signalisation vieillissant, qui fonctionne encore ; les cheminots se battent pour récupérer le matériel qui existe encore pour l'entretenir. Jusqu'à 2022 l'avenir semble assuré mais ensuite c'est l'inconnu.

Élus et voyageurs commencent à bouger. Avec la CGT nous avons créé un comité de vigilance ferroviaire limousin.

La conduite à agent seul est aussi une nouveauté qui mériterait un dépôt de plainte pour mise en danger. Récemment une personne handicapée en cours de chargement est restée à quai. Ce genre de situation risque de se multiplier.

À côté de cela, on nous mène en bateau avec la diversion de l'hyperloop !

Sylvain Brière (*comité de défense du triage de Sotteville-lès-Rouen et SOS gares*) : La CNR existe depuis sept ans, nous avons bien travaillé et sommes légitimés. Même si la FNAUT a toujours la priorité, on ne peut plus faire l'impasse sur nous. Nous aidons à clarifier les choses, des collectifs locaux affiliés à la FNAUT s'intéressent à ce que nous faisons.

Le contexte social est compliqué ; face au péril climatique nous avons des opportunités pour agir. Il faut dénoncer comme telle la loi du mensonge qu'est le « nouveau pacte ferroviaire ». L'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation. Nous devons aussi travailler sur le fret. Le comité de vigilance citoyen impulse une dynamique nationale, à nous de la décliner localement.

En lien avec la Convergence Nationale des Services Publics nous devons insister pour appuyer l'action pour une votation citoyenne, comme pour la Poste, l'énergie, la santé.

Le président de la région Normandie Hervé Morin, qui se félicite d'avoir pris la gestion des Intercités, est gêné par ce qui se passe localement.

Jimmy Dalleedoo (*conducteur de trains de travaux sur Paris Est*) : le rapport Spinetta a finalisé la libéralisation, nous avons déjà été touchés de plein fouet chez nous. On a vu comment les entreprises privées, qui sont des monopoles, ont récupéré tous les chantiers et ont réussi à en chasser les cheminots. Avant on faisait tout le renouvellement voie ballast nous-mêmes. Au fur et à mesure, on ne sert plus qu'à encadrer, pour la sécurité ! Juridiquement, nous sommes responsables en cas de problème... L'exploitation est féroce pour les travailleurs

des entreprises privées du secteur, les conditions de travail terribles. Les salariés du privé ne sont pas formés sur la sécurité car cela coûte trop cher ! Les conséquences sont graves. Souvent les boulons ne sont pas assez serrés sur les chantiers. Mais tout est fait pour nous solliciter de moins en moins, nous cheminots statutaires, alors qu'il y a davantage de chantiers, et pour faire travailler le privé.

Jean-Luc Gibelin (*Vice-Président chargé des transports à la région Occitanie*) : La convention TER a été très difficile à négocier en Occitanie. Nous demandions depuis le début une convention de longue durée sans ouverture à la concurrence, les négociateurs de la SNCF n'y étaient pas préparés ! La SNCF n'est pas au rendez-vous, sur aucun sujet les choses ne vont bien. D'où une situation délicate : quand on donne ces éléments en réunions publiques, même initiées par des organisations qui ne sont pas favorables à la concurrence, on nous répond : « Que continuez-vous à faire avec la SNCF ? ».

La SNCF ne respecte pas ses obligations mais n'en a plus rien à faire car elle paye déjà les pénalités maximales prévues. Faudra-t-il en arriver à ne plus lui verser les mensualités ? Elle ne nous autorise pas à acheter plus de 13 rames, alors qu'environ 10 sont bloquées pour travaux avec des délais inacceptables et que la convention indique l'achat de 6 à 20 rames. On peut et veut les acheter, Alstom est d'accord, mais la SNCF refuse ! Les usagers sont mécontents.

Il y a 274 gares dans la région, la SNCF veut en fermer 36, on a fait la convention avec seulement 2 bureaux de vente fermés, l'un à la demande du maire, l'autre à la demande de la SNCF, avec une compensation. La convention dit qu'au terme de ses huit ans le niveau d'emploi sera le même qu'au début, partout ailleurs en France il baisse. En même temps, la branche Voyages de la SNCF a décidé de fermer purement et simplement des gares Grandes Lignes, comme Sète (où il n'y a plus de présence humaine) – alors que les gares TER de Frontignan et Agde, sur la même ligne, restent ouvertes ! On va devoir prendre en charge ce que l'État ne fait pas...

Pour le fret, il y a une hausse de trafic dans la région, on souhaite poursuivre, mais on est en difficultés car on doit assumer des choses qui ne sont pas de notre compétence.

Nous sommes en opposition frontale avec la vision de la ministre pour qui le transport de masse, c'est le volume du RER A ! Avec une telle conception, aucun transport de masse n'est possible en Occitanie. Il faut aussi parler de desserte fine du territoire.

Avec SNCF Réseau, c'est la guerre. Nous avons 2600 kms de lignes dans la région, 1600 sont UIC 7 à 9. On n'a eu un état des lieux qu'en septembre, il était daté de... 2016 ! Il y est écrit que 15% de notre réseau sera suspendu fin 2020, et 25% supplémentaires fin 2021, si des travaux d'urgence ne sont pas effectués. Les montants affichés pour les travaux explosent. Et si on ne paye pas, on sera responsables de la fermeture de lignes... Exceptionnellement, la région paye 90% de la facture, pour des travaux sur lesquels elle n'a aucune visibilité.

Pour Limoux-Quillan, SNCF Réseau affiche une facture de 45 millions d'euros, contre 11 millions pour le tronçon, tout-à-fait comparable, Caracassonne-Quillan qui vient d'être rénové ! Les prix sont surévalués jusqu'à trois fois le coût réel.

Didier Le Reste souligne que l'on assiste à un véritable sabotage et rappelle que le trafic du RER A est de 1,4 million de voyageurs chaque jour.

Guy Atger (*Association pour la ligne de la rive droite du Rhône*) : Tout ce qui se passe en ce moment nous offre une grande opportunité. Il faut s'en saisir et porter les questions de l'écologie et des services publics, tous confondus. S'adresser aux ministères de l'écologie et des transports ? Mon association l'a fait hier – elle a aussi écrit à la région Occitanie. Il faut beaucoup insister sur l'écologie car on nous en parle sans cesse mais aucune décision concrète n'est prise !

J'ai participé à un filtrage du nord d'Avignon, dans la majorité des voitures il y avait une seule personne. Certainement le signe qu'il manque une alternative de transport collectif.

Il faut aller encore plus loin avec les usagers, être encore plus visibles. Le site internet est beaucoup visité, il y a une mobilisation intéressante des usagers. Il faut battre le fer quand il est chaud, être présent dans la journée d'action du 14 décembre.

Christian Pénain (*CODERAIL, région de Montluçon*) : Montluçon est à la confluence des lignes Bordeaux-Lyon, Montluçon-Paris et Montluçon-Clermont-Ferrand. On a obtenu de l'Occitanie, avec des péripéties, une liaison Bordeaux-Montluçon. On rencontre le problème que certaines liaisons sont nationales, d'autres régionales, et nous sommes à l'intersection de trois régions...

Le Bordeaux-Lyon s'arrête à Montluçon et le Montluçon-Lyon ne permet pas la correspondance ! C'est une désorganisation bien organisée...

Nous avons tenu une conférence de presse en gare de Montluçon pour expliquer les suppressions de guichets (ou leurs horaires restreints). Maintenant, il n'y a plus de Montluçon-Paris direct. Certes le trajet est diminué de 10 minutes pour le trajet avec correspondance, mais il n'y a même pas d'ascenseur en gare de Vierzon...

Tout cela entraîne une désaffection des voyageurs, on risque de devenir un désert ferroviaire. Sur Montluçon/Clermont, il y a une fréquentation, mais on va mettre un bus qui mettra 2h contre 1h30 en train.

Nous avons dernièrement créé un comité de vigilance avec des associations très diverses et des forces politiques progressistes.

Maurice Ambec (*Comité Pluraliste pour la ligne Paris-Clermont-Béziers*) : Il n'y a pas de transport de masse chez nous, hors Béziers ! Mais on voit passer beaucoup de camions. Heureusement que l'Occitanie est pro-ferroviaire, contrairement à la région AURA.

Nos actions ont permis que la SNCF nous autorise à conserver Béziers-Neussargues pendant deux ans, mais on étouffe peu à peu la ligne avec la fermeture de guichets et des cars concurrents des trains. Les maires vont s'adresser à la région et à la SNCF.

Lors de la dernière assemblée générale de notre comité, nous avons mis en place un manifeste s'adressant aux élus et à la population, que nous avons tiré à 10000 exemplaires. Nous reprenons les 48000 morts annuelles dues à la pollution. Avant nous avions des trains de nuit, y compris vers le nord de l'Europe ! Notre ligne a un fort potentiel touristique. Il y a deux ouvrages d'art remarquables : les viaducs de Garabit et celui de Millau (sous lequel le train passe). Nous mettons aussi en avant le fret. Sète est le port naturel du Massif Central (avec un gros transport de bestiaux), il y a un grand potentiel.

Nous allons mettre en place la votation citoyenne.

Christian Poirier (*comité franco-italien pour la ligne Vintimille-Cuneo-Nice*) : Notre ligne, qui se trouve sur la route du sel, a été refaite dans les années 70. Les évitements sont conçus pour permettre la circulation de trains de marchandises de 700m. La convention de maintenance franco-italienne, qui date des années 70, est en cours de renégociation. L'Italie a cessé de payer voyant que la France traînait des pieds, de sorte que la ligne a été limitée à 40km/h. Nous nous sommes battus pour décrocher 29 millions d'euros de l'Italie. SNCF Réseau a privilégié la sécurisation de la ligne mais on est toujours à 40km/h de Breil à la frontière italienne !

Dans le cadre du CPER, la région PACA pousse à la privatisation et cherche à réduire la facture de 18 à 10 millions d'euros. Le département (06) est prêt à déboursier 2 millions. Nous bataillons toujours pour rétablir la ligne à 80 km/h, mais nous rencontrons des difficultés en raison du caractère international de la ligne (Monaco, bassin d'emplois naturel de la vallée de la Roya, est aussi concerné) : il y a 11 intervenants différents sur la ligne ! Nous cherchons à constituer un GECT (groupement européen de coopération territoriale) pour gérer l'aspect international.

Actuellement, la maintenance des trains a lieu à Marseille, nous voudrions qu'elle puisse se dérouler à Nice.

Alain Patouillard (*MNLE – PACA et association TGV –Développement Var Nice Côte d'Azur*) : La sous-traitance a toujours existé à la SNCF, mais avant elle était encadrée. Maintenant les entreprises privées font des travaux qui ne sont pas surveillés par des agents SNCF, d'où des travaux mal faits, des restitutions tardives de voies le matin. On craint de se retrouver dans la situation du pont de Gênes car plus rien n'est vérifié.

Étant ancien cheminot, je constate qu'on nous supprime peu à peu les facilités de circulation. Il ne va y avoir plus que des Ouigo sur la côte, et il y a aussi beaucoup de Ouigo sur Paris-Marseille. On ne peut plus les réserver en gare, il faut passer par la toile.

Jean-Pierre Chauffier (*Comité anti-LGV et pro-POLLT*) : Il ne faut pas prendre comme une fatalité les demandes aux régions sur des questions qui ne devraient pas relever de leur compétence. SNCF Réseau demande aux régions de financer les rénovations de lignes : au niveau syndical, nous avons fait une contre-expertise CGT avec nos ingénieurs, on a présenté le dossier avec un montant très inférieur !

Les motions et pétitions, pourquoi pas, mais les effets sont limités, il faut trouver d'autres formes d'action, c'est le moment !

Aujourd'hui, il y a des marches pour le climat. Une opération « train gratuit » est organisée à Eymoutiers pour rejoindre la marche à Limoges, c'est une action concrète. La mobilisation monte en puissance.

André Sonzogni (*Rail Avenir, ex AUTERCOVEC*) : Le syndicat CGT de Chalons-en-Champagne porte un projet de réouverture de la ligne Chalons-Verdun, fermée depuis 2014, le projet a été déposé au conseil régional.

Les travaux à Lyon Part-Dieu servent de prétexte pour supprimer les liaisons entre l'Est et le Sud. Le président de région est intervenu auprès de la SNCF... qui propose un TGV de Nancy pour Marne-la-Vallée, d'où l'on peut rejoindre Marseille... en payant cher ! Il n'y a qu'une liaison par jour.

Le projet de ligne Nancy-Vittel-Épinal est remis en cause. Pour le transfert de la gare TGV de la rase campagne à Vandières, à l'intersection de la ligne Nancy-Metz, que nous soutenons, il y a une consultation.

Tout a fermé en Lorraine mais il y a du travail au Luxembourg : les trains sont bondés, l'autoroute saturée. Certains voudraient construire une deuxième autoroute, payante. Il y a eu plusieurs accidents ferroviaires au Luxembourg, avec des morts, de sorte que des mécaniciens français ont fait valoir leur droit de retrait. La ligne est si surchargée que c'est la catastrophe à la moindre panne.

Patrice Moreau (*INDECOSA-CGT*) : INDECOSA-CGT détient un mandat auprès de la SNCF. Les réunions sont essentiellement de la com'. Je représente INDECOSA dans le cadre de ce mandat, mais INDECOSA est une association de consommateurs généraliste, nous gagnerions à travailler davantage avec la CNR.

En Lozère, on assiste à une véritable liquidation des gares.

Je m'interroge sur notre stratégie dans la longue durée. En gare d'Ambert, en Auvergne, la mobilisation a permis d'empêcher la fermeture dans un premier temps. Puis quand c'est retombé, la gare a été fermée... Il faut réfléchir à cet aspect, pour tous les services publics, avec lesquels l'industrie disparaît en général.

Les trains à agent seul posent de gros problèmes, mais il est rare que les usagers se battent là-dessus. La région Nouvelle Aquitaine est en pointe à ce sujet.

Nombre d'élus sont pleins de contradiction, d'un côté ils sont prêts à défendre leur gare, leur hôpital, mais d'un autre, nationalement, ils ont voté des politiques de transports à l'opposé ! Citons par exemple Dominique Bussereau (ex Secrétaire d'Etat aux Transports de Nicolas Sarkozy) qui bataille ferme pour les arrêts en gare de Surgères...

Il faut travailler sur la tarification : quelle prise en compte des cartes commerciales ? Dénoncer la surfacturation de 9€ quand on prend son billet dans le train alors que la gare est fermée. La garantie G30 en cas de retard ne concerne pas les régions, cela pose des problèmes pour les correspondances ratées (avec un avion par exemple). Ne pas oublier les « zones blanches » pour internet.

Pascal Chatelain (CODERAIL – Région de Montluçon) : Nous nous heurtons aux lobbies routiers. Par exemple, le triplement sur 7km de l'A71 coûte 80 millions d'euros, cela n'inquiète personne ! Mais pour la régénération des voies ferrées, cela coûte trop cher... Le contournement routier nord de Lyon est hors de prix, il aurait suffi du coût de seulement 5km de cette installation pour régénérer l'ensemble du réseau ferré d'Auvergne. Pour l'étoile ferroviaire de Montluçon, L. Wauquiez serait prêt à mettre de l'argent sur la table, mais seulement si l'État en met aussi... Montluçon est beaucoup citée dans les médias car c'est l'exemple type d'une ville d'environ 40000 habitants dont tous les services publics et l'industrie périssent. L'usine Dunlop disposait d'un embranchement SNCF. Il y a quelques semaines, le passage à niveau qui le desservait a été déposé. Il y a deux chargeurs fret à Montluçon avec des problèmes pour l'un car la ligne de Saint-Sulpice est menacée (la signalisation arrive en fin de vie, et on ne sait pas si on pourra régénérer la voie).

Sylvain Brière : Certaines directions de régions disent clairement « le fret ferroviaire, c'est terminé ». Nous avons contacté le ministre de l'écologie, est-ce la bonne méthode ? Il y a des choses à dire dans la période actuelle. Mais ce courrier était une demande d'audience restée sans suite, il faut la relancer.

Daniel Mouton (collectif Normandie) : Sur la ligne Caen-Rennes, c'est la catastrophe : avant il y avait 3 allers-retours par jour, 4 le vendredi et le dimanche, la ligne a été rénovée presque à 100%, les gares ont été rénovées (mais certaines fermées), nous avons d'excellents AGC. Il n'y a aucune cohérence entre les régions : il va falloir travailler avec les camarades bretons. Avec les nouveaux horaires, il y aura des trains Caen-Granville directs... mais plus de Caen-Rennes ! Il y a aussi une rupture de toutes les correspondances, la région travaille ligne par

ligne. Il y a une rupture de charge à Granville, avec parfois quelques cars ensuite vers la Bretagne, mais souvent sans connexion au réseau ferré (arrêt dans les gares routières). La population est totalement exclue. Nous avons recueilli 350 signatures en 2h à Pontorson, les gens sont venus nous voir. À partir du 9 décembre les cars ne s'arrêteront plus en gare de Pontorson, c'est une véritable destruction du service public, alors que c'est la porte du Mont Saint-Michel. Demain nous allons être sur le terrain pour voir comment les choses se passent. Le dimanche il n'y a plus de train après 17h depuis Caen ou Rennes ! En même temps on crée plein de cars. Un transport de masse Caen-Rennes avec AGC en unité double serait plus que pertinent. Nous n'avons pas un mot des dirigeants, les réponses sont évanescentes, nous sommes dans le flou pour tout, y compris la tarification. La région Normandie est un laboratoire, c'est la première à prendre en charge les Intercités. Un TER Dreux-Granville devait être supprimé, y compris le lundi matin où il servait énormément. Grâce à la mobilisation, il est revenu le lundi et le vendredi.

Il y a des bus directs qui ne s'arrêtent nulle part.

Il faut écouter les gens dans les trains, on apprend beaucoup !

Jean-Paul Juillet (AUT 85) : Nous avons eu deux comités de ligne en un mois.

Le 6 novembre, pour le nord des Deux-Sèvres, à Thouars. La ligne est menacée, il n'y a qu'un aller-retour par jour entre la Roche-sur-Yon et Bressuire. Il n'y avait aucune présence de SNCF Réseau, alors que des bruits font état d'une diminution de la vitesse de 100 à 60km/h.

Le 6 décembre, au sud Vendée, SNCF Réseau était aussi absent, alors que nous voulions des nouvelles de la rénovation de la voie entre La Roche-sur-Yon et la Rochelle. Le guichet de Fontenay-le-Comte a fermé. Pour celui de Luçon, il y a une bataille. Le nombre d'heures hebdomadaire d'ouverture est passé de 56 à 20, et l'on fournit à la guichetière une camionnette pour qu'elle fasse des marchés autour de Luçon, dont celui de la ville, situé à 500m de la gare ! En 2020 est prévue la suppression des guichets TER.

Il y a eu un rassemblement de plus de 200 personnes à Luçon la semaine dernière pour dénoncer ce scandale. Le maire a pris la parole pour dire qu'il veut garder le guichet (les élections approchent...) ; il se dit prêt à bloquer le TGV à La Roche. Mais ce même maire est aussi conseiller régional, membre de la commission transports de la région, il a voté la dernière convention d'exploitation avec la suppression de 99000 heures de guichet étalée sur trois ans !

Tous les vendredis après-midi il y a un rassemblement à Luçon pour le dernier Nantes-Bordeaux. Un cadre de la SNCF vient nous surveiller ! On colle des affiches sur le train, on le dégraderait, la présidente de l'association a reçu un courrier de menace de plainte si on n'arrêtait pas de coller sur le train, alors qu'on dénonce le sabotage des trains !

La ligne Niort-Saintes-Royan est à voie unique, avec 6 allers-retours par jour, la moitié de la ligne subit une réduction de vitesse à 60km/h, certaines portions sont même à 40. Entre Saintes et Royan, 20km ont été renouvelés par Eiffage en début d'année, avec une ligne fermée. Mi-novembre, on a appris que les travaux ont été mal faits, 5km sont limités à 40 au lieu de 140km/h ! D'où la suppression de trains, en raison de problèmes de croisement. Des

travaux de nuit vont être effectués. Des gens ont été témoins que l'entreprise sous-traitante qui a effectué le renouvellement voie ballast ont manœuvré les rails avec des pelleuses ! On doit maintenant remettre des rails neufs ; on mesure les dégâts de la sous-traitance.

Nicolas Forien (*collectif invité Oui au train de nuit*) : On continue à se mobiliser. La SNCF prétendait devoir supprimer tous les trains de nuit en 2019 à cause du matériel en fin de vie, nous avons alerté plein de parlementaires et fini par récolter 30 millions d'euros du ministère pour rénover les voitures ; la ministre a pris elle-même le Paris-Briançon ! C'est toutefois un service a minima, pour que les trains continuent à rouler après 2020.

Il y a eu une rencontre en Autriche avec un réseau militant contre l'extension du trafic aérien : un responsable des grandes lignes autrichiennes a été rencontré, qui relance les trains de nuit – par exemple, Berlin-Vienne rouvre. La compagnie autrichienne ÖBB s'est dite intéressée pour relancer Paris-Berlin/Vienne, si les décideurs donnent des conditions acceptables.

On continue à se mobiliser en vue de la LOM, il y a plus de 80000 signatures à la pétition. Nous avons récemment interpellé la région Grand Est, qui répond « d'accord, mais on n'a pas l'argent »... Le ministère ne veut financer les trains de nuit que « là où il n'y a pas d'alternative » : il y a un vrai blocage à ce niveau, mais quelques signes d'ouverture ; la région Occitanie aurait obtenu l'accord de principe pour qu'à partir de 2020 le Paris-Port-Bou redevienne de la responsabilité financière de l'État à 100% (contre 50% aujourd'hui). Peut-être y aurait-il possibilité de retour du Paris-Nice (pour un coût modique car couplé au Paris-Briançon jusqu'à Valence).

On milite pour une journée d'action coordonnée en France contre les fermetures de petites lignes. Il faut une vraie visibilité *nationale* (cf. les gilets jaunes), avec un mouvement sans étiquette, ou une très grande diversité d'étiquettes, pour attirer au maximum. Il faut dépasser le milieu des cheminots, mobiliser le grand public. Aujourd'hui les gilets jaunes revendiquent l'arrêt des fermetures de petites lignes.

Il faut communiquer sur la fin du tarif de bord, pour les gares sans guichet c'est un vrai scandale !

Didier Le Reste : d'accord pour créer les conditions d'un rassemblement, mais on ne peut le faire qu'avec ceux qui veulent bien travailler avec nous ! On peut regretter que les gilets jaunes ne se soient pas mobilisés avec les cheminots en début d'année. Ils découvrent les conséquences de la disparition des services publics de proximité. Tant mieux qu'il y ait un réveil ! Si cela peut converger, c'est bien. Par exemple, pour la réouverture de Bordeaux-Blaye, les gilets jaunes s'en sont semble-t-il emparés.

On peut converger, mais avec ceux qui partagent globalement les mêmes objectifs. Pour prendre un exemple concret, la libéralisation du transport ferroviaire : certains votent pour le démantèlement au niveau européen puis défilent avec les syndicats contre les fermetures de gares... 98% des textes sur le ferroviaire découlent de textes européens.

On a adressé un courrier sur la question de l'articulation entre la lutte contre le réchauffement climatique et la relance des modes de transport écologiques, on a alerté les ONG, personne n'a répondu ! À la fête de l'Humanité, nous avons des discussions fructueuses, on nous témoigne de l'intérêt, mais ce n'est pas encore suivi d'actes. Il faut bousculer les choses, dépasser le décalage entre les discours et les actes.

Philippe Denolle : Actuellement il y a plein d'émissions télévisées sur le rail ; je regrette un peu qu'on n'ait pas pu construire sur une vingtaine de minutes un outil avec caméra pour le réutiliser sur un blog. Il faut des choses fortes qui marquent les gens ! Les réseaux sociaux sont très puissants, il faut savoir communiquer.

Pour l'an prochain, on souhaitait rencontrer les élus. Je leur ai fait une réponse assez sèche, m'étonnant que ceux qui avaient voté des textes anti-ferroviaires à l'Assemblée Nationale veuillent nous rencontrer. Notre priorité était de constituer un comité. Mais le 2 février, on va les rencontrer, pour leur porter la contradiction. On a réalisé un document de 25 pages avec toutes les problématiques, y compris l'environnement, le fret, une proposition d'arc atlantique (relançant tous les anciens projets). Cela rappelle le tramway de Caen, 20 ans après les faits donnent raison à la CGT.

Il faut se retrouver nationalement sur la priorité de relancer les comités de lignes. La technologie ne peut pas se substituer à la présence humaine.

On réfléchit à construire un colloque à l'université de Caen avec des géographes, ce qui donnerait un appui scientifique à notre travail. On espère le faire en avril. Nous tiendrons aussi notre fête du train les 15 et 16 juin, peut-être avec plus de moyens que cette année, et un débat.

Nous travaillons avec des camarades cheminots pour produire un document sur les horaires, qu'on va remettre aux gens dans les trains, en montrant qu'on peut changer les horaires et rétablir les correspondances, cela ne coûterait rien, on s'oppose à une politique de sabotage !

Vincent Jouille, trésorier de la CNR, présente ensuite le bilan financier.

Plusieurs intervenants soulignent l'importance de réactiver un réseau de correspondants régionaux, de bien rendre la CNR visible dans les initiatives locales. **Didier Le Reste** propose que **Jimmy Dalleedoo** devienne correspondant pour la région parisienne.

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

Éléments de conclusion présentés par Aurélien Djament : l'année 2018 a été très difficile pour le rail. Nous ne pouvons que constater la pertinence de nos analyses et mises en garde

contre le marché de dupes du gouvernement (soi-disant reprise de la dette contre destruction du statut des cheminots et déstructuration du service public ferroviaire). Nous regrettons d'avoir eu raison, mais le massacre des guichets, des « petites lignes », les rénovations au rabais sont déjà là, prévus, ou menacent à court terme. Même si la CNR et ses associations n'ont pas été inactives, nos adversaires ont frappé fort, nous devons faire beaucoup plus pour inverser la politique de transports ultra-libérale et anti-ferroviaire que le gouvernement Macron, suivant les directives européennes, entend graver dans le marbre de la loi LOM.

Il y a notamment besoin de nationaliser nos initiatives (souvent dynamiques mais isolées ou pas assez visibles) ; nous disposons de plusieurs leviers :

- organiser une initiative nationale pour la première moitié de 2019 (le comité de vigilance pour le service public ferroviaire envisage une action en février) et prévoir des suites ;
- travailler à développer notre réseau de correspondants régionaux et à renforcer le bureau, pour améliorer notre communication, mieux nous lier avec nos associations locales et renforcer notre action unitaire (intervention dans la Convergence des Services Publics, travail commun avec INDECOSA-CGT) ;
- s'appuyer sur nos analyses fondamentales qui restent valables (manifeste, tract de masse diffusé à la manifestation du 22 mars...) et les décliner localement, éventuellement en s'emparant du débat des échéances européennes pour mettre certains élus en face de leurs contradictions et faire valoir nos propres propositions.

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.

La séance est levée à 13H.