



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012
Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Blog : <http://www.convergence-nationale-rail.fr/>

INTERVENTION de Didier LE RESTE

Président de la CNR à METZ le 09/02/2021

Bonjour à toutes et à tous ,

Tout d'abord, je veux remercier le syndicat CGT des cheminots de METZ pour l'invitation et pour l'organisation de cette initiative que je qualifierais de salutaire qui porte en son sein , une conception progressiste du Service Public Ferroviaire . Cette notion constitue le **fil rouge** de l'association nationale dénommée la **Convergence Nationale Rail** qui intervient sur l'ensemble du système ferroviaire en lien avec les demandes et propositions des usagers du rail qu'ils soient voyageurs ou utilisateurs du FRET ferroviaire .

Je le précise d'entrée , la CNR , pluraliste dans sa composition , forte de près de 80 comités et collectifs d'usagers , de collectivités territoriales , de syndicalistes , d'élus-es , d'associations , de citoyens-es , s'oppose à l'ouverture à la concurrence des activités ferroviaires et à leur privatisation , contrairement à ce portent certaines Fédérations d'usagers !!

Donc , l'enjeu de la relance des trains de nuit qui nous mobilise prioritairement aujourd'hui relève d'une conception de l'organisation du chemin de fer , de son rôle , de sa capacité à répondre aux besoins de mobilités, de déplacements des populations et aux exigences du développement durable . La pandémie que nous vivons depuis de longs mois a mis en exergue l'utilité des Services publics dans le fonctionnement de la Nation et a contraint, au moins dans les paroles, les responsables politiques à évoquer une autre organisation de la société dans le cadre du jour « d'après » !!

Cela dit , en matière ferroviaire , la réalité est tout autre , et si on n'amplifie pas les mobilisations convergentes pour imposer d'autres choix , il est à craindre que le « jour d'après » soit pire que le « jour d'avant » !! Sans nier les conséquences financières de la crise sanitaire sur les comptes de la SNCF , insuffisamment aidée par l'Etat , on assiste à une poursuite de la réduction de l'offre , se traduisant par la fermetures de gares, de guichets , de boutiques , de dessertes , de points accueil-information et la suppression de personnels dans les gares et les trains .

Comment dans ce cadre de déshumanisation , de casse de l'outil de production , de contraction des moyens , parler de relancer l'attractivité ferroviaire et répondre ainsi aux enjeux qui nous sont posés ?

Les intercités de nuit qui font partie du portefeuille des TET (Trains d'Équilibre du Territoire) ont été sacrifiés comme d'autres relations sur l'autel de la rentabilité financière, justifiée par la formule suivante : Ca coûte trop cher ...sans poser la question de combien ça rapporte en termes d'efficacité socio-économique pour la collectivité nationale !!

Guillaume PEPY, grand fossoyeur du Service Public, encouragé par les gouvernements successifs, a été le grand ordonnateur du dépeçage des Trains d'équilibre du Territoire (TET), des trains de nuit, des TAC, du FRET ferroviaire. Pour justifier la réduction du nombre de TET dont la quasi disparition des trains de nuit, Direction et Gouvernements ont bien sûr invoqué l'insuffisante rentabilité, n'hésitant pas à manipuler les chiffres du déficit au point que l'ARAFER a demandé à SNCF Mobilités de revoir ses calculs de séparation comptable ! Ce même tripatouillage des chiffres du déficit a eu lieu en Allemagne qui a fait grand bruit, débouchant sur un débat au Parlement, au Bundestag !!

Lorsque l'on veut réduire, atrophier, fermer un Service Public, la même potion est appliquée partout, chère aux technocrates libéraux, que l'on peut résumer ainsi : ***on fait maigrir le malade avant de le tuer !!***

En matière de trains de nuit, puisque nous sommes dans l'est de la France, rappelons nous qu'en Novembre 2016, il y a eu l'arrêt du Strasbourg-Nice, le Luxembourg-Nice-Port Bou, et quelques mois plus tôt, l'abandon du Strasbourg-Perpignan. En 10 ans, entre 2007 et 2017, plus d'une cinquantaine de lignes ont disparu. Nous avons donc affaire à une politique délibérée et assumée !

Sous le poids des conséquences de la pandémie et en appui des exigences citoyennes, imposant aux responsables politiques de lutter plus concrètement contre le réchauffement climatique, nous constatons un regain d'intérêt des citoyens pour les trains de nuit mais aussi et pour cause, des politiques !

On pourrait comparer cette évolution au retour des tramways dans les grandes villes, disparus en 1960 et réintroduits à partir de 1985 !

L'UE a décrété l'année 2021, année européenne du transport ferroviaire sous la forme « d'un pacte vert » et une nouvelle offre de trains de nuit pour l'Europe s'est constituée autour d'une alliance comprenant l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse et la France qui lanceront à l'horizon 2024, 4 nouvelles lignes internationales qui desserviront 13 grandes villes ! Dans le même temps, l'actuel Ministre des transports Français annonce le lancement de deux nouvelles lignes sans pour autant en préciser les conditions d'exploitation. Pour notre part, nous considérons que la politique des transports est constitutive d'une politique d'aménagement du territoire, de développement économique et de cohésion sociale, elle doit donc être gérée, organisée sous maîtrise publique, pilotée nationalement pour les grandes orientations stratégiques et pour le ferroviaire, exercée par un opérateur unique : la SNCF.

Oui les trains de nuit comme les autres relations ferroviaires notamment transversales et radiales doivent être développées car ils constituent un élément important dans le cadre de la transition écologique et un levier de désenclavement des territoires.

Il est loin le temps où la Vie Du Rail titrait : « **la SNCF, le plus grand hôtel de France** ». Elle assurait alors chaque soir : 20 000 nuitées, soit 8 millions par an !!

Les trains de nuit deviennent complémentaires des autres circulations, notamment de l'offre TGV. Ils circulent à des plages horaires non accessibles à la grande vitesse et sont pertinents sur de longues distances. Engluée dans des stratégies de réduction des coûts, la SNCF a pris du retard par rapport à d'autres compagnies de chemin de fer en matière d'investissement dans du matériel roulant adapté

aux conditions de transport de notre époque . La commande de nouveaux trains de nuit qui offrirait de nouvelles opportunités à l'industrie ferroviaire , pourrait se concevoir dans le cadre d'une coopération européenne !!

Pour répondre aux exigences et besoins de notre époque , il nous faut disposer de trains de nuit offrant un panel de formules : voitures couchettes, voitures lits , voitures places-assises , voitures restaurant . Ces trains pourraient sur de longues distances assurer du cabotage , être constitués de plusieurs tranches et comporter des porte-autos , réactivant ainsi les Trains auto-couchettes (TAC) . La tarification devra être accessible , incitative , faire l'objet d'une communication lisible et être proposée aux guichets des gares , dans les boutiques SNCF , au-delà d'internet !!! Il va sans dire que pour être attractifs ces trains de nuit devront bénéficier de la part de SNCF Réseau de sillons nocturnes de qualité. Les sillons précaires induisent du retard à la réservation et entraînent un taux trop élevé de déprogrammation .

Pour réussir cette nouvelle relance , l'état des infrastructures ferroviaires sera déterminant tout comme d'ailleurs les conditions de la concurrence entre les différents modes de transports , très défavorables au rail , pourtant très écologique, peu consommateur d'énergie !! A contrario de ce que relevait la Cour des Comptes en 2016 qui indiquait que l'aviation un des modes de transport le plus polluant, bénéficiait en France de 2,8 Milliards d'euros par an , d'exemptions de taxes de carburants , auxquelles il faut ajouter plusieurs milliards d'euros d'aides pour les lignes aériennes intérieures et les aéroports Français !!

Pour clore ce propos , je veux redire la disponibilité de la CNR , de ses composantes , à œuvrer au succès de la relance des trains de nuit , comme à toute initiative ayant pour vocation de redonner des couleurs, de la consistance, de l'efficience à notre Service Public Ferroviaire !!

Je parlais de composantes et autres partenaires de la CNR , je veux souligner l'investissement , l'excellent travail fourni par **le collectif «Oui aux trains de nuit»**, animé essentiellement par des jeunes femmes et hommes , attachés au train ; singulièrement aux trains de nuit !!

Je vous remercie de votre attention .