



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

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

La résilience de la France passe par le retour au rôle structurant du chemin de fer

La loi *Climat et résilience* brille par son refus de toute vraie politique de report modal des transports routier et aérien vers le rail, alors qu'il s'agit d'un levier essentiel pour limiter l'ampleur du dérèglement climatique. Mais **le maintien dogmatique par le gouvernement - et de nombreuses collectivités territoriales - d'une orientation anti-ferroviaire menace aussi la résilience de la France** face à plusieurs imprévus, *au-delà de la seule question écologique.*

Lors des inondations exceptionnelles qui ont durement frappé la vallée de la Roya à l'automne 2020, de nombreux médias et responsables politiques ont (re)découvert que la ligne ferroviaire qu'ils tenaient pour un vestige suranné d'une époque où la domination hégémonique du transport routier n'avait pas encore été imposée pouvait rendre des services vitaux aux populations coupées du reste du monde. Les transports sanitaires à certains moments de la pandémie de covid-19 ont également rappelé que le moyen de locomotion *guidé* qu'est le chemin de fer permet un confort et une sécurité sans égales pour un mode de transport terrestre, combinés à une grande rapidité, des possibilités de débit très importantes, pour une consommation de ressources remarquablement faibles. **Il s'agit de caractéristiques intrinsèques du transport ferroviaire que les innovations, réelles ou supposées, mais toujours subventionnées en lieu et place du développement du rail, des autres modes de transport ne remplaceront jamais.**

Pour mettre fin aux politiques de court terme qui président aux choix entêtés du tout-routier et du transport aérien massifié sur des distances où le train est tout à fait opérationnel, **nous exigeons de planifier un retour à une organisation coordonnée des transports qui rende au chemin de fer le caractère *structurant et dominant* (tant en flux de marchandises que de voyageurs)** qu'il avait dans la première moitié du vingtième siècle, avant un méticuleux travail de sape supprimant ou laissant à l'abandon des dizaines de milliers de kilomètres de voies, fermant méthodiquement des gares de triage ou de voyageurs. Cela permettra une bien meilleure résilience de la France par de nombreux moyens :

- en limitant considérablement la consommation énergétique et la pollution des transports, qui constitue l'une des principales contributions nationales au changement climatique, avec le cortège de catastrophes et d'incertitudes dont il est porteur ;
- En limitant l'artificialisation des terres, dont l'accroissement est dû pour l'essentiel à la réalisation de nouvelles infrastructures routières et à l'étalement de l'habitat

qui est consubstantiel du choix de la voiture automobile individuelle comme mode de transport dominant et structurant ;

- En permettant de faire face à des pics de trafics imprévus beaucoup plus facilement que par la route ;
- En améliorant la santé publique sous le triple effet des baisses de la pollution, des accidents de la circulation et de la sédentarité que le report modal de la route vers le rail permet ;
- En facilitant la réindustrialisation de la France, le retour des services publics dans le monde rural et en favorisant plus généralement un aménagement du territoire plus équilibré.

Pour ce faire, un plan pluriannuel de création d'emplois et de recrutement de cheminots en qualité et en nombre suffisants s'avère indispensable dans le cadre d'une politique de reconquête visant le retour à un service public unifié. Cette stratégie devant répondre à l'intérêt général, aux besoins croissants des usagers, à ceux des territoires et au développement de l'économie à tous les niveaux, *a contrario des politiques de libéralisation poussées par l'Union Européenne qui n'ont de cesse de démanteler les entreprises historiques de chemin de fer pour faire de la place à la concurrence privée et servir des intérêts particuliers.* Ces politiques dogmatiques sont mises en oeuvre à coups de « paquets ferroviaires » européens soumettant tout développement hypothétique du rail à des exigences de rentabilité financière quel qu'en soit le coût pour les usagers, les personnels et la collectivité .

La Convergence Nationale Rail est porteuse de propositions détaillées en ce sens, présentées dans sa brochure « *Préservons la planète ! Réinventons le service public ferroviaire !* ».

Le bureau de la CNR

Didier Le Reste, Président
Philippe Denolle, Vice-Président
Aurélien Djament, Vice-Président
Laurent Russeil, Secrétaire

Francis Portes, Secrétaire adjoint
Vincent Jouille, Trésorier

Pour commander la brochure « *Préservons la planète ! Réinventons le service public ferroviaire !* »

envoyer un chèque à l'ordre de la Convergence Nationale Rail
(2€ par exemplaire), à adresser à

Didier Le Reste
5 rue Paul Dukas
75012 Paris