



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 relance du Transport de marchandises par le Rail Public

Passer par la remise en service du train des Primeurs PERPIGNAN-RUNGIS-PERPIGNAN

Déclaration de la Convergence Nationale Rail

Dés les menaces connues sur l'avenir du train des Primeurs PERPIGNAN-RUNGIS(94), **la CNR**, association pluraliste, forte de ses 102 collectifs et comités d'usagers adhérents, a soutenu, en participant, nombre d'initiatives publiques visant à s'opposer à l'arrêt du dernier train encore en service.

La décision de supprimer celui-ci en 2019 a été révélatrice et emblématique des incohérences de la politique des transports en vigueur depuis des années ,trop placée sous la pression des lobbys routiers et pétroliers !!

La libéralisation du secteur ferroviaire poussée par l'Union Européenne conjuguée aux politiques nationales privilégiant la route au rail, ont consacré l'atrophie, le dépeçage du transport de marchandises par train, au détriment de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

En France, La SNCF avec son activité FRET, captait en 2000, 20,6% de parts modales dans le marché des transports. Aujourd'hui la SNCF et quelques opérateurs privés en assurent moins de 10% !!

C'est un échec incontestable, **gâchis économique, social, technique, environnemental**, qui devrait faire réfléchir les pouvoirs publics mais aussi les citoyens/usagers au moment où certaines régions s'engagent dans l'ouverture à

la concurrence des trafics voyageurs. **La CNR, contrairement à certaines fédérations d'usagers, est résolument opposée à livrer au privé les activités du Service public ferroviaire**, au regard des dégâts qu'une telle politique a déjà provoqué en Europe dans le ferroviaire et dans nombre de secteurs libéralisés en France où les prix ont augmenté de façon exponentielle et la qualité de service s'est dégradée !!

A l'instar de la quasi suppression des trains de nuit, de l'arrêt des trains autos-couchettes, de plusieurs relations Corail (TET...), de gares , de guichets, de boutiques SNCF fermées, d'emplois de cheminots supprimés, de triages ferroviaires laissés à l'abandon , l'activité transport de marchandises par train , a été sacrifiée au nom d'une idéologie anti-ferroviaire et sur l'autel de la rentabilité financière.

L'exemple du train des Primeurs PERPIGNAN-RUNGIS concentre nombre d'ingrédients de cette politique de casse, d'abandon, de non investissement, du tout routier ! La stratégie du « *saupoudrage* » cyclique d'argent public pour soit disant relancer le FRET ferroviaire, conjuguée à l'obligation faite à la SNCF de baisser ses coûts de production, n'a pas eu et pour cause, les résultats escomptés car cantonnée dans des contraintes contradictoires et dans un environnement ultralibéral.

On peut se féliciter que sous la pression des mobilisations sociales et citoyennes avec l'appui d'élus-es progressistes, le Gouvernement a été contraint d'annoncer le retour du train des Primeurs PERPIGNAN-RUNGIS.

Ne boudons pas notre plaisir mais restons vigilants et exigeants quant à la nature, au périmètre, au contenu, au statut de ce retour, en un mot les conditions de son exploitation, à l'aller comme au retour !!

La CNR qui a inscrit dans ses statuts la défense, le développement, la promotion du transport de marchandises par le Rail Public, considère avec d'autres forces, qu'il y a urgence à engager une politique de rupture avec les stratégies des « *petits pas* » en se fixant des objectifs ambitieux de report modal (de *la route vers le rail*), assortis des moyens correspondants, financiers, humains, techniques .

A ce titre, comme l'ont fait certains Pays Européens, il y a lieu d'investir dans de nouveaux matériels roulants, dans des wagons frigorifiques et autres, aptes à transporter toutes sortes de marchandises, de produits divers, répondant ainsi aux nouveaux besoins qu'expriment les chargeurs, les entreprises, les collectivités territoriales. Dans le même esprit, il convient de continuer à investir dans la régénération, la modernisation des infrastructures ferroviaires et de lancer un grand plan d'électrification du réseau qui demeure encore non électrifié à près de 48% !!

Comme d'autres acteurs, la CNR ne manque pas de propositions pour relancer concrètement le FRET ferroviaire, jalon incontournable pour réussir une véritable transition écologique !! Il en est ainsi , *entre autres*, de la nécessité de travailler la complémentarité, les synergies entre l'activité FRET de la SNCF et les différentes filiales (routières et ferroviaires) du groupe SNCF, tout comme il est impératif de développer la logistique urbaine en créant des plates formes multimodales rail-route et rail-fleuve.

L'espace européen demeure pertinent pour développer les trafics ferroviaires qu'ils soient voyageurs ou de marchandises, à la condition que cela se fasse sous l'angle des coopérations et non de la « *concurrence libre et complètement faussée* »

La CNR soutient pleinement l'initiative du 21 Octobre 2021 à PERPIGNAN à laquelle elle invite ses adhérents-es à participer !!

La CNR s'engage à porter, à exiger la mise en œuvre d'une politique des transports planifiant sur les court, moyen et long termes un report modal massif en faveur du rail, système le plus écologique, dans le cadre d'un service public national unifié, ré-humanisé, doté d'un réseau modernisé et électrifié.

Paris le 18/10/2021