

COLLOQUE de La CONVERGENCE NATIONALE RAIL : Redonner sa place au rail dans les transports du XXIème siècle

Par Gérard Le PUILL, journaliste, auteur (*complété par la CNR*)

La spéculation en cours sur les prix des carburants va faire grimper durablement le coût des transports par la route en France comme en Europe et au-delà. Raison de plus pour redonner toute sa place au rail dans notre pays. **Un colloque organisé Samedi 26 Mars 2022 à Paris par l'association « Convergence Nationale Rail » en a débattu.**

Depuis l'intervention de l'armée Russe en Ukraine, des nombreux dirigeants politiques français, condamnant à juste titre cette invasion- parmi lesquels certains candidats à l'élection présidentielle- rivalisent dans la fuite en avant concernant les sanctions économiques qu'ils estiment devoir prendre contre la Russie. Mais en même temps, ils sont contraints d'admettre que beaucoup de pays membres de l'Union européenne sont très dépendants du pétrole et surtout du gaz en provenance de Russie. Du coup, ils sont obligés d'admettre qu'il faudra du temps pour sortir de cette dépendance. C'est pour partie la situation de la France et plus encore de l'Allemagne, comme de la plupart des pays d'Europe centrale. Alors que la Commission européenne et les pays membres de l'Union ont beaucoup communiqué ces dernières années sur leur volonté d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, la forte dépendance de l'Europe aux énergies fossiles importées montre que ses dirigeants n'ont cessé de mentir aux peuples ces dernières années.

Dans ce contexte nous avons suivi avec intérêt le colloque organisé le 26 mars 2022 à Paris par l'association «Convergence Nationale Rail». Il visait à mettre en exergue le rôle du rail dans une politique de transports susceptible de réduire les émissions de gaz à effet de serre(GES), à commencer par celles des transports routiers. De nombreux intervenants ont montré comment l'ouverture à la concurrence sur les réseaux ferrés des pays membres de l'Union européenne tourne le dos à la réduction du bilan carbone des transports de voyageurs et de marchandises en Europe. **L'association est présidée par Didier Le Reste**, ancien secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots. La première des tables rondes portait le titre suivant : « **Ouverture à la concurrence ou développement du service public ferroviaire?**».

Explosion des prix et détérioration du service rendu !

D'entrée, **Antonin MAZEL de la Société 3 E (Conseil aux IRP)** a évoqué à grands traits la genèse de la libéralisation du Secteur ferroviaire à coups de paquets, directives et règlements européens.

Laurent Brun, secrétaire général de la Fédération des cheminots CGT, y est intervenu pour expliquer que « tous les exemples disponibles en Europe montrent que le dogme libéral ne fonctionne pas car il débouche à la fois sur une explosion des prix payés et par une détérioration du service rendu aux voyageurs ». Ce fut notamment le cas au Royaume Uni ces dernières années. Laurent Brun a aussi noté que des pays comme la Belgique et le Luxembourg prennent des dispositions visant à s'opposer aux conséquences négatives des attributions de lignes aux exploitants privés. Parallèlement, l'Allemagne, qui est allée plus loin que la France dans les concessions au privé, connaît aujourd'hui un taux de régularité des trains de 75% contre 85% pour la France.

D'autres intervenants, cheminots de différentes régions de France ou militants associatifs, ont fait état des multiples effets pervers de la segmentation dans l'exploitation des voies ferrées par les firmes privées tandis que les « cars Macron » sont en augmentation dans certaines régions avec un bilan carbone bien plus élevé que celui des trains. **Jean-Luc Gibelin, conseiller régional communiste chargé des transports en Occitanie**, a indiqué que la région comptait 70.000 utilisateurs du train chaque jour et qu'il convenait de « ne pas se limiter aux TGV et aux TER. Notre objectif est de développer beaucoup plus que jusqu'à présent le transport ferroviaire si nous voulons réussir la transition écologique. Cela suppose aussi d'acquérir plus de matériel roulant. Mais une commande faite actuellement ne pourra être livrée qu'en 2026 », a-t-il ajouté pour montrer à quel point le tout libéral n'est vraiment pas solution. **Bertrand HAMMACHE, Secrétaire Général de la CGT RATP** a fait état des attaques poussées à coups d'appels d'offres par Valérie PECRESSE pour ouvrir à la concurrence privée le réseau Bus, les métros, les RER, les trams trains. Il a également pointé les mobilisations qui se développent pour s'y opposer. **Alain PATOUILLARD du MNLE de la Région PACA** a dénoncé l'attribution de l'exploitation de la ligne ferroviaire MARSEILLE-NICE à TRANSDEV sur une base dogmatique, alimentée par des contre vérités et accompagnée « d'un ruissellement » d'argent public, tentant à prouver que la concurrence, ça marche !!

Les externalités négatives du transport routier

Anne-Laure DEMORY « directrice de la communication de Fret SNCF Rail Logistic Europe », participait à la **seconde table ronde** centrée sur la **place du rail dans la transition écologique**. Soucieuse de donner aux participants un éclairage objectif sur la situation actuelle, elle a notamment déclaré : « La France affiche 9% de part modale du fret ferroviaire quand la moyenne européenne est de 18% et nettement plus élevée chez certains de nos voisins européens. Comment peut-on expliquer cela ? En France, depuis le milieu des années 1980, les principaux investissements d'infrastructure ont été mis au service du transport de voyageurs. Le fret a longtemps été considéré comme non rentable, au vu des maigres recettes perçues par les gestionnaires du réseau et de l'absence de considération pour les externalités positives du secteur (...) Les externalités négatives du routier sont 3,5 fois plus élevées que le fer, du fait de la cogestion routière, de la pollution atmosphérique, des accidents de la route, de la dégradation des routes et des émissions de CO2 qu'il génère. Or ce différentiel de coûts externes n'est pas pris en compte d'un point de vue économique car le transport routier ne contribue pas à couvrir l'ensemble de ces coûts », a-t-elle déclaré. **Patrick BACOT, Président de l'association ALF (Carcassonne-Quillan)** est revenu sur les raisons qui ont conduit à atrophier l'activité FRET ferroviaire en insistant sur les responsabilités

croisées des politiques et de la Direction SNCF. En matière de trafics voyageurs en zones rurales il a plaidé pour imposer des obligations de Service public. **Valentin DESFONTAINES du Réseau Action Climat (RAC)** s'est appuyé sur le dernier rapport du GIEC pour en appeler à un renforcement de la lutte contre le réchauffement climatique dans laquelle le train, très peu émetteur de GES, doit occuper une place déterminante, stratégique ! **Quentin MARSAL du Collectif « OUI au TRAIN de NUIT »** a rappelé les actions initiées par son collectif ces dernières années en France et avec des connections en Europe pour imposer aux décideurs publics le retour aux trains de nuit et ce , en lien avec les enjeux environnementaux.

Grâce aux luttes évoquées par certains-es participants, on assiste par endroit au retour du rail pour le transport de marchandises de certaines entreprises, sans oublier la remise en place du train de nuit entre Perpignan et Rungis pour le transport de fruits et légumes. Mais, alors que les objectifs du « Grenelle de l'environnement » de décembre 2007 était de doubler la part du ferroviaire, du maritime et du fluvial entre cette date et 2022 afin que ces trois secteurs représentent 25% du transport de marchandises contre 14% à l'époque, la part du fluvial a stagné depuis et celle du fret ferroviaire, tous opérateurs confondus, a encore diminué pour se situer à moins de 10%.

La troisième table ronde a porté sur les convergences à mobiliser pour défendre plus efficacement le service public ferroviaire et plus largement les Services Publics.

Michel JALLAMION, Président de la Convergence Nationale des Collectifs de Défense et de Développement des Services publics a tenu à rappeler les politiques menées ces dernières années visant à restructurer, à démanteler la Fonction publique, le Secteur public alors qu'à l'aune de ce que la pandémie COVID 19 a révélé, les Services publics ont de nouveau joué un rôle d'amortisseur des effets de la crise. Il a informé de la construction, dont la CNR est partie prenante, d'une grande journée consacrée aux Services publics qui se déroulera en Mai 2023 à LURE (VOSGES). **David PLAGES, animateur du Comité Régional de Vigilance Ferroviaire de Nouvelle Aquitaine** a démontré comment cet outil de coordination permet d'élargir le rapport de forces et d'être plus efficace, de par sa composition pluraliste. Il a attiré l'attention sur les politiques régionales qui visent à réduire les « coûts de production » en fermant guichets, gares et en supprimant des effectifs de cheminots (contrôleurs...) **Jean Louis DALLIBERT de l'association SOS GARES (Normandie)** a mis l'accent sur les actions de son association pour lutter contre la deshumanisation des emprises de la SNCF. **Didier LE RESTE Président de la CNR,** tout en se félicitant de l'élargissement des convergences qui s'opère, a insisté sur le fait de veiller au contenu de ces convergences, aux objectifs poursuivis et à la maîtrise des actions.

Promouvoir le service rendu plutôt que le service vendu !

CONCLUSIONS :

Tirant les conclusions de cette journée riche en échanges d'expériences, Didier Le Reste a déclaré que « jamais aucun bilan n'a été fait en France sur les réformes de la SNCF, ni en Europe au niveau des politiques de libéralisation ». Il a plaidé pour le retour à la pleine gestion publique « promouvant le service rendu plutôt que le service vendu », ce dernier étant défendu par « une philosophie européenne de caste, d'intégristes du libéralisme ». Il a plaidé pour une revitalisation du

rail public et mis en garde sur les conséquences négatives des conversions de lignes aujourd'hui privées de trafic SNCF, appelées « lignes non circulées » en « voies vertes » pour les loisirs avec des projets de démontage des rails, mis en avant par certains conseils régionaux sous l'impulsion de lobbies hostiles au train. Il a aussi alerté sur l'opération RAILCOOP qui sous couvert d'économie sociale et solidaire s'avère être le « cheval de Troie de l'ouverture à la concurrence » qu'encouragent d'ailleurs les libéraux. Il faut noter que la FNAUT fait partie de ceux qui applaudissent à l'irruption de cette société qui, si elle ne reçoit pas es qualité des subventions publiques, est quand même abondée financièrement par de l'argent public, sortant des tiroirs caisses de certaines collectivités !! Didier Le Reste a également montré que les nouveaux projets de fermetures de guichets que prévoit la SNCF, par exemple dans 130 gares en Ile de France, sont de nature à accentuer les inégalités et à réduire encore l'usage du train alors qu'il conviendrait de le faire progresser. C'est bien pour ces raisons de rupture d'égalité d'accès et de traitement des citoyens/usagers que la CNR a déposé deux recours au Tribunal Administratif contre la SNCF et SNCF Voyageurs. En renforçant la CNR, en développant ses activités, en contribuant aux mobilisations sociales et citoyennes, on peut offrir un nouvel et bel avenir à notre service public du rail, a conclu Didier LE RESTE.

Alors que la flambée spéculative sur toutes les énergies fossiles résulte avant tout de la dépendance très élevée des pays développés comme le nôtre à ces énergies, le colloque organisé samedi 26 Mars 2022 par la « Convergence Nationale Rail » a montré une des voies à suivre pour contribuer à réduire nos émissions de gaz à effet de serre sur une planète en phase de réchauffement accéléré.