



CONSTRUISONS L'AVENIR D'UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

PRÉPARONS LES ASSISES NATIONALES DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Suite à « L'Appel de Guéret »¹ du 14 juin 2015 et aux attaques répétées contre le Service Public Ferroviaire que Convergence Nationale Rail (la CNR) s'est fixée pour tâche de défendre, nous organiserons au printemps (courant avril) de cette année des Assises Nationales pour la Défense du Service Public Ferroviaire. Pour que celles-ci prennent tout leur sens dans le cadre d'une « République Une et Indivisible » et pour que tous dans chacune des régions de France puissent s'exprimer, elles seront précédées d'Assises Régionales sous l'égide des Collectifs adhérents de la CNR. (Voir l'organisation en page 8).

Il s'agira, non pas tant de dresser le livre « de plus en plus noir » du ferroviaire actuel qui n'a plus du service public que le nom puisque déjà ouvert pour partie à la concurrence et fonctionnant pour l'autre partie selon des règles des plus néo-libérales, mais de définir les moyens de lutter contre cette déliquescence de ce qui fut un fleuron exemplaire de l'économie française, de dénoncer les mensonges dont on abreuve quotidiennement les citoyens à propos du service public ferroviaire, de montrer comment pour chaque citoyen, pour l'économie du pays, pour l'avenir durable du pays et de la planète, l'avenir passe par le redressement de notre système ferroviaire dans le cadre d'une gestion de Service Public à destination de tous les citoyens de ce pays.

Comme à notre habitude, nous serons, localement, régionalement, nationalement, tout autant Forces de propositions ... et d'actions.

CONVERGENCE NATIONALE RAIL

La Convergence Nationale des collectifs pour un service public ferroviaire de qualité créée en novembre 2011 - la CNR - a pour but de rassembler les collectifs locaux et les personnes dans le respect des sensibilités et des choix d'actions des uns et des autres et de créer des outils d'échanges, de partage et de convergence de luttes pour défendre, promouvoir et développer le service public en exigeant une véritable politique publique de transport voyageurs et marchandises. Son ambition est de s'opposer aux choix politiques libéraux nationaux et européens en donnant une force supplémentaire aux luttes qui portent la défense d'une ligne, d'une gare, d'un site (triaux...) ou l'exigence de voyager dans de bonnes conditions (tarification, horaires, confort, régularité, sécurité).

Pour la CNR il faut traiter ensemble tous les aspects du ferroviaire :

- Le transport des Usagers - Le transport des marchandises
- Les infrastructures - Les conditions de l'exercice des missions de Service Public par les cheminots et les moyens affectés

La CNR revendique l'unité du Service Public : un système ferroviaire au service de tous les citoyens de notre pays, selon les principes d'égal accès à ce service, quel que soit le lieu, quelle que soit la personne qui a besoin de ce service.

1. Les 13 et 14 juin 2015 plusieurs milliers de personnes représentant de nombreux collectifs, associations, organisations syndicales ou politiques, parmi lesquelles Convergence Nationale Rail se sont rassemblés à Guéret pour exiger le maintien et le développement des Services Publics. Extraits de L'Appel : « Nous, citoyens, usagers du service public, militants syndicaux, associatifs, politiques, élus, collectifs de la Convergence, coordinations, lançons aujourd'hui un appel pour la défense, la reconquête, la réinvention et le développement des services publics... Nous appelons à l'organisation d'assises locales dans l'objectif d'adopter, en 2016, un manifeste, outil de mobilisation pour les services publics. »





CONSTRUISONS L'AVENIR D'UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE ÉTAT DES LIEUX

Le constat est unanime de la dégradation des Intercités : détérioration des infrastructures, vieillissement des matériels roulants...

La commande, sous la pression de la Cour des Comptes (« il faut faire des économies »), à la « Commission Duron » d'un « Rapport sur l'avenir des TET » et la publication de ce rapport qui prévoit une réduction drastique des trains Intercités (la SNCF qui ne veut plus s'investir, prévoit des réductions encore plus drastiques), montre bien la volonté de désengagement de l'État en matière ferroviaire.

VÉRITÉS ET MENSONGES SUR...

Les « Autocars Macron » : La CNR dénonce l'attitude dilatoire du Ministre qui attend que la libéralisation des transports par autocars ait fait ses ravages concurrentiels pour prendre des mesures conservatoires... **Il faut, dans chaque région, surveiller toutes les demandes de transport routier déposées auprès de l'ARAFER (voir page 5)!**

Les « grandes Régions » : Ce report à mi 2016 des décisions à prendre a permis de voir arriver hélas dans les nouvelles régions (dont les pouvoirs ont été considérablement accrus en matière de transports) des élus tout à fait favorables pour remplacer les TET par des TER et... pour expérimenter la concurrence, comme l'ont fait savoir de nombreux candidats questionnés par l'association TDIE (laquelle est co-présidée par... M. Duron !)... **Il faut dès maintenant sonder les nouveaux Conseils Régionaux sur leurs intentions en matière ferroviaire.**

L'AVENIR !

Ce qu'un vrai Service Public Ferroviaire des Trains Intercités apporterait :

- **À chaque citoyen :** La garantie de circuler sur tout le territoire national, des conditions tarifaires clarifiées et tolérables pour tous les budgets – d'être régulièrement informé des conditions de circulation (correspondances, prestations particulières, etc.) – de le faire dans des conditions matérielles de sécurité et de sûreté renforcées- d'être assuré d'une présence humaine dans toutes les circonstances liées à son voyage : renseignements, achats et réservations, suivi, etc.
- **À l'économie du pays :** L'assurance d'une desserte égalitaire de toutes les régions, nécessaire tant pour les travailleurs que pour les touristes français ou étrangers, qui permette à chaque région d'envisager son développement dans les divers secteurs d'activités : agricoles, industriels, commerciaux, culturels, touristiques...
- **À l'environnement... à la survie des hommes sur la planète...** : le maintien, le développement, le perfectionnement des lignes ferroviaires nationales, notamment électrifiées, doivent être les garants d'une moindre pollution, mais aussi de meilleures conditions de circulation pour chaque citoyen tant en termes de sécurité que de régularité ou de confort. Toutes les études le montrent, les pouvoirs publics doivent donner les moyens au chemin de fer français de montrer les qualités déjà déployées et reconnues dans le passé.

UNE BRÈVE CHRONOLOGIE

- 2005 : Menaces sur les « Trains Interrégionaux » (Trains « Corail », « Téo »)
- Novembre 2010 : Convention État-SNCF pour les TET pour 3 ans... prorogée 2014... prorogée 2016...
- 2012 : Dénomination européenne : « Intercités »
- Novembre 2014 : Le Ministère sur incitation de la Cour des Comptes, met en place la « Commission Duron »
- Avril 2015 : la « Commission Duron » rend son rapport
- 7 juillet 2015 : Le Ministère remet à la fin du 1^{er} semestre 2016 les décisions concernant les TET.



SOYONS UNE FORCE DE PROPOSITIONS !

Comme les propositions à titre d'exemples que contenait notre Mémoire remis à la « Commission Duron » lors de notre audition du 15 avril 2015, nous pouvons soumettre, dans le cadre de notre volonté de défendre un Service Public Ferroviaire de Qualité à caractère national pour permettre le développement harmonieux de tout le territoire français : **non seulement des propositions concrètes pour chacune des lignes actuellement menacées de disparition ou de restriction d'activité mais encore des propositions pour un meilleur maillage ferroviaire du territoire national (radial et transversal).**

Ces propositions prendront en compte les compétences multiples des forces qui constituent Convergence Nationale Rail dans tous les secteurs : compétences « politiques » des élus nationaux bien sûr, mais aussi régionaux soucieux d'un développement harmonieux des territoires ; compétences d'analyse de leurs besoins – au quotidien, à l'année - des usagers ; ceci permettant de fixer des objectifs au réseau des TET compétences professionnelles des cheminots qui savent quels doivent être les moyens matériels et humains à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs.



CONSTRUISONS L'AVENIR D'UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

LES TER ET LE TRANSILIEN ÉTAT DES LIEUX

Le bilan de la régionalisation depuis 2002 a été jugé positif au regard de l'augmentation des dessertes et de la fréquentation, du renouvellement du matériel et de la rénovation des gares dans le cadre des « conventions TER ». Pour autant, la contribution financière de l'État fixée à partir de l'exercice 2000 pour le fonctionnement des TER n'est pas réactualisée à hauteur de l'évolution de l'offre depuis 2002 et la situation s'est dégradée au fil du temps.

Face aux difficultés financières des régions dues aux politiques d'austérité menées par les derniers gouvernements, la stratégie de la direction SNCF est axée sur la rentabilité financière et la filialisation sur fond de concurrence avec comme conséquence : la création de Ouibus, la suppression de dessertes, la fermeture de guichets et de gares, une baisse des emplois de cheminots.

Avec la désertification des services publics en zone rurale, la vigilance s'impose pour empêcher certaines tentations issues des dernières élections régionales de réduire les dessertes et arrêts TER au profit de liaisons « autocars Macron » entre grandes villes (voir page 5). En Île-de-France la densité de population qui occasionne 10 millions de déplacements quotidiens fait que la région est congestionnée avec des répercussions sur la santé et l'environnement. Cette situation est due à des décennies de sous-investissement et au désengagement de l'État dans les infrastructures ferroviaires : Réseau saturé et vieillissant, augmentation régulière du nombre de voyageurs, aucune ligne ferroviaire créée depuis 10 ans, incidents répétitifs et retards pour les usagers.

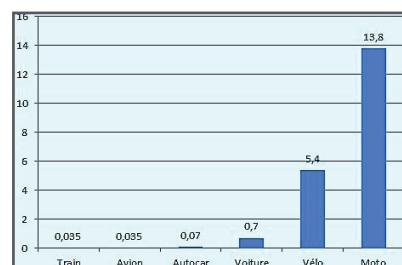
L'AVENIR !

Ce qu'un vrai Service Public Ferroviaire des TER apporterait :

- **À chaque citoyen :** Les régions étant l'échelon retenu pour l'organisation des transports de proximité, l'État se doit de garantir l'égalité de traitement, le droit d'accès, la continuité et l'adaptabilité. Le réseau ferroviaire doit rester unique et propriété de l'État permettant aux lignes secondaires d'être en harmonie avec les grandes lignes. Il faut permettre aux usagers de bénéficier de toute la gamme tarifaire en tout point du territoire. Et aussi disposer d'une offre qualitative et quantitative de dessertes, de liaisons et de correspondances avec les autres trains (TET, TGV).
- **À l'économie d'une région :** en réactualisant sa dotation TER aux régions en relation avec l'augmentation des besoins, **l'État doit instaurer une péréquation entre les régions dans le cadre d'un aménagement solidaire des territoires.** Il faut une tarification unique en France, socialement accessible pour les déplacements domicile/travail, scolaire, de groupes, retraités et privés d'emploi,... pour faciliter un report vers le rail.
- **À l'environnement :** le transport routier est responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre. De nouveaux investissements ferroviaires sont donc à prévoir pour décongestionner les abords des grandes villes et diminuer les problèmes de santé engendrés par la pollution routière. En Île-de-France, cette situation implique de nouvelles relations banlieue/banlieue.

UNE BRÈVE CHRONOLOGIE

- 1997 : 6 régions expérimentent la régionalisation des services. Le Limousin rejoint ce groupe en 1999.
- 1er janvier 2002 : Généralisation de la régionalisation (sauf IDF en 2006 et Corse). Les régions deviennent Autorités Organisatrices des Transports (AOT) : loi SRU.
- 2004/2007 : 3ème paquet ferroviaire européen et règlement OSP pour l'ouverture à la concurrence pour le trafic « voyageurs » (international en 2012, national en 2015 et régional en 2019).
- Déc. 2011 : En conclusion des assises du ferroviaire organisées par le gouvernement Sarkozy et Pepy, proposition d'une loi permettant de mettre en concurrence l'exploitation de tout ou partie des lignes voyageurs TET et TER pour les AOT qui le souhaitent.
- De 2012 à nos jours : De nombreux rapports : (rapport du Sénat sur les transports publics en France, du CESE sur l'ouverture à la concurrence des TER, rapport Auxiette en avril 2013, commission mobilité 21 (M. Duron).
- 2014 et 2015 : Les récentes Lois NOTRe et MAPTAM désignent les régions, ramenées à 13, comme chefs de file de l'intermodalité au 1er janvier 2017 en héritant du transport scolaire au 1er septembre 2017.
- 8 oct. 2015 : 4ème paquet ferroviaire, le conseil des ministres européens reporte l'ouverture à la concurrence en 2026 pour les TER et TET.



Le train présente le plus faible taux d'accidents parmi les moyens de transports

SOYONS UNE FORCE DE PROPOSITIONS !

À maintes reprises, la CNR, ses adhérents individuels et collectifs, ont démontré leur capacité à mobiliser les usagers, les élus et les citoyens à partir de propositions de proximité répondant aux besoins de la population. Obtenir des régions la mise en place de comités de lignes ayant de réels pouvoirs de décisions avec la participation de représentants de la SNCF, d'élus politiques locaux, d'associations d'usagers, de syndicats de cheminots permettrait de faire avancer nos propositions et améliorer le service public ferroviaire SNCF au quotidien. En général et pour tout le système ferroviaire, afin d'assurer sécurité et sûreté des voyageurs, tant dans les gares que dans les trains ou sur les voies, **il importe de replacer l'homme (le cheminot qualifié) au centre du dispositif ferroviaire.**

(Suite aux propositions de la «Commission Duron»)





CONSTRUISONS L'AVENIR D'UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

.... MAIS AUSSI LES MENACES QUI PÈSENT SUR LES TER, LES TGV, SUR TOUS LES TRAINS !

Et par tous les moyens...

Les « Cars Macron » : Ce que ne montre pas la carte ci-contre pour les Intercités : la commission Duron prévoit que certaines lignes qui ne resteraient pas « Trains d'Équilibre du territoire » seraient soit transférées aux régions... soient mises sur la route !

La voracité avec laquelle les Flexibus, Ouibus (mis en place par la SNCF pour remplacer ses ID-Bus pourtant largement déficitaires), Isilines et autres se précipitent sur le marché est inquiétante car directement concurrentielle avec les trains Intercités. Le **dumping financier** pratiqué s'appuie sur un large recours à la sous-traitance laquelle ne pourra elle-même que s'appuyer sur le dumping social ; en témoignent déjà les réactions outre-Rhin qui pratique le système depuis 2 ans ... et la pression mise par la SNCF et par le Gouvernement pour une révision (négative bien sûr) des conditions de travail des cheminots.

Très rapidement, les TER vont se trouver eux aussi menacés. En ce qui concerne les lignes de moins de 100 km (40 km en région parisienne), leur sort est entre les mains de l'Arafer¹ qui statuera en leur faveur... à moins que les autorités organisatrices de transports (État, Régions) ne soulèvent de sérieuses objections. Or, sur plusieurs dizaines de projets soumis à l'Arafer fin 2015, même quand il y a directement concurrence avec des TER, seules deux réactions des AOT (Limousin et PACA) ont été enregistrées (in-extrémis !) Mais qu'en sera-t-il du résultat ? Car la saisine de l'Arafer constitue un « travail de bénédictin » (selon le site *Mobilicités*) pour lequel les deux mois de délai seront sans doute bien courts !



Le « 4ème paquet ferroviaire »² et la concurrence : La Commission européenne souhaitait mettre en place les mécanismes de concurrence dès 2019-2020... Mais lors de la réunion des Ministres des transports du 8 octobre 2015, cette éventualité a été repoussée à 2026... et le principe d'un maintien des opérateurs historiques sauvé.

Sauf que... le gouvernement français qui a fait voter la loi ferroviaire de 2014 (et aussi toutes les lois donnant beaucoup plus de compétences aux régions) l'a fait pour préparer l'entrée en concurrence dès 2019 ! Comme il avait déjà anticipé la séparation SNCF/RFF et l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, il s'apprête à faire de même cette fois-ci, la SNCF et lui-même réduisant à néant le réseau actuel... En témoignent les suggestions faites aux futurs dirigeants régionaux par l'association TDIE³ que co-président M. Nègre et M. Duron !



Voler au peuple son Bien commun : Actuellement des centaines de matériels roulants, dont des matériels de traction encore en état de marche sont laissés à « pourrir » sur différents sites (dont Sotteville-lès-Rouen que l'on a dépouillé de ses fonctions de Triage ... au profit, entre autres, de ... SNCF Géodis **routier**). Alors même que SNCF Mobilité se plaint de ne pas disposer de « matériel de réserve », les ministres (Mme Royal et M. Vidalies) conseillent au Président de la SNCF de céder ces matériels... aux opérateurs privés ! **Alors qu'ils ont été payés avec les deniers publics et appartiennent à la Nation...**

1. Arafer : L'ancienne « Autorité de régulation des activités ferroviaires » est devenue en 2015 « Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières » !! C'est elle qui décide en dernier ressort de l'ouverture ou non des nouvelles lignes de car de moins de 100 km.

2. 4ème paquet ferroviaire : Depuis 1991 et le mouvement de libéralisation des transports ferroviaires en Union Européenne, les « paquets ferroviaires » constituent un ensemble de directives et de Règlements successivement adoptés et conduisant entre autres à la séparation du réseau et de la mobilité, à l'introduction de la concurrence pour le fret. Le 4ème de ces « paquets » concernant notamment la mise en concurrence pour les TER est encore en instance d'adoption par le Parlement européen.

3. TDIE : « Transport, Développement, Intermodalité, Environnement », créée en 2001, se veut une association qui contribue « à la préparation des grandes orientations de la politique des transports du gouvernement Français ».



CONSTRUISONS L'AVENIR D'UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

LES TGV... LES GARES...

ÉTAT DES LIEUX

TGV : Un TGV à la française qui dessert plus de 200 gares avec 230 destinations mais qui pourtant n'irrigue pas l'ensemble du territoire (notamment le centre du pays).

Une volonté de la SNCF de réduire le nombre de dessertes en favorisant les métropoles.

De nouvelles offres « low cost », telle que *Ouigo* pour lequel le nombre de dessertes, le **confort**, l'**accessibilité**, la **distribution sont fortement réduits**. De plus la politique des transports initiée par la « loi MACRON » va encore amplifier les inégalités sociales qui s'ajoutent aux inégalités territoriales. Cette même loi va favoriser les desseins de la SNCF : le TGV pour les grandes métropoles et les plus nantis, l'**autocar pour les autres villes et les plus démunis**.

GARES : On assiste depuis plusieurs années à un véritable massacre des « petites gares » que la SNCF ferme les unes après les autres... **se privant ainsi d'un nombre considérable de voyageurs !** renforçant ainsi la désertification de plusieurs régions.

Plutôt que de rénover les « grandes gares » en les rendant plus accessibles et plus confortables aux voyageurs, la SNCF les transforme en d'inutiles centres commerciaux, déshumanisés (n'en déplaise à M. Pepy, les commerçants ne sauraient se substituer aux personnels qualifiés !), d'où **ont disparu les services les plus élémentaires** pendant que les usagers sont « accueillis » dans des conditions de plus en plus dégradées.

Les TGV (et en particulier les *Ouigo*) « bénéficient » de ces fameuses « gares-betteraves » **complètement excentrées, difficilement accessibles aux usagers**, parce que mal reliées au maillage ferroviaire national.

Et que dire des « correspondances » ou plutôt de **leurs absences** le plus souvent dues à des horaires mal étudiés, mal coordonnées ... et à la concurrence induite par les pénalités prévues dans les conventions régionales !

L'AVENIR !

Ce qu'un vrai Service Public Ferroviaire des TGV apporterait :

Le maintien du TGV à la française avec ses 230 dessertes et ses 192 gares est indispensable. Son extension en France et en Europe est nécessaire mais doit rester **sous maîtrise publique** et ne doit pas se faire au détriment d'autres trafics, car il n'a de consistance et d'intérêt que dans un maillage ferroviaire du territoire qui permette la complémentarité des correspondances entre les trains (Corail, Téo, TER...).

La SNCF doit revenir à une tarification « au kilomètre » et à une politique de volume qui permette un développement du TGV du futur au service de tous et dans des conditions égalitaires.

La **réouverture des gares**, en particulier dans les régions en voie de désertification... des **gares partout modernes et accueillantes pour les usagers**, proposant les services indispensables permettant l'attente, l'embarquement ou le débarquement dans de bonnes conditions de confort, de sécurité et de sûreté, où chaque voyageur puisse trouver rapidement le bon interlocuteur pour répondre à ses demandes.

TGV : UNE BRÈVE CHRONOLOGIE

En 1981 la ligne PARIS LYON est mise en service, ce projet est entièrement financé **par la SNCF**, essentiellement par emprunts sur le marché international en yens et en **dollars US**, très fluctuants par rapport au franc. Cela entraîne une explosion de l'**endettement** de la société nationale.

Après les créations de PARIS NANTES / BORDEAUX, PARIS LILLE, PARIS MARSEILLE / LE TGV EST, EUROSTAR, THALLYS financées par la SNCF ou RFF (depuis 1997), **en 2017** ouvrira BORDEAUX TOURS financé par un partenariat public privé (ce qui pose déjà des problèmes à 2 ans de son ouverture).



SOYONS UNE FORCE DE PROPOSITIONS !

Le développement de la grande vitesse (TGV) est un enjeu important pour le service public, avec des cheminots qualifiés, « à statut ». D'ailleurs, sa mise en service et son développement ont été possibles parce qu'ils se sont réalisés dans une entreprise de service public.

Le TGV de demain passe par des investissements pour le développement des capacités de production et le renouvellement du matériel, plus économe, plus sûr, plus confortable pour un TGV DE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ.

La construction de nouvelles lignes doit répondre à des enjeux de service public, d'aménagement harmonieux du territoire, de développement économique et de l'emploi . . . Les citoyens doivent être étroitement associés aux choix retenus.

Les événements dramatiques récents ont montré toute l'importance de l'action humaine et en **particulier celle des services publics**. Aussi, dans les **Gares**, dans les **TGV... mais aussi dans tous les trains**, la **réhumanisation s'impose** : nous demandons le maintien ou le rétablissement de la présence humaine qualifiée dans les gares (aux guichets de vente ou d'information, sur les quais, dans les « boutiques » en ville...) mais aussi dans les trains, quels qu'ils soient, sur les voies, et en toutes circonstances.



CONSTRUISONS L'AVENIR D'UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

LE FRET FERROVIAIRE PUBLIC

Un enjeu de société

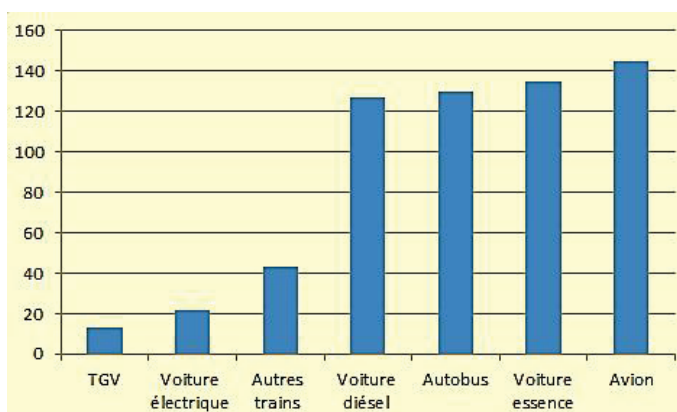
ÉTAT DES LIEUX

Sous l'impulsion des politiques européennes de libéralisation et des politiques nationales d'atrophie des Services Publics, mises en œuvre avec zèle par la direction de la SNCF, le dépeçage de l'activité FRET se poursuit au point de mettre en cause sa pérennité. Depuis 20 ans, la part des trafics SNCF a reculé de plus de 30% dans le contexte d'une diminution drastique de près de 50% de la part des marchandises transportées par le ferroviaire !

VÉRITÉS ET MENSONGES SUR....

- **Sur la route** : premier transporteur routier... SNCF Géodis ! Avec la complicité de l'État qui autorise les 44 tonnes (5 essieux) à circuler ... qui abandonne l'Écotaxe... qui renie les engagements du « Grenelle de l'Environnement »...
- **Concurrence et... autoconcurrence** : Non contente d'avoir laissé filer entre les mains de la concurrence privée une bonne partie du marché, la SNCF organise sa propre concurrence ferroviaire avec sa filiale VFLI.
- **Une démission généralisée** : Aucun effort pour la relance du fret ferroviaire public ... bien au contraire, ne serait-ce qu'avec l'abandon des projets de ferroutage... et la recommandation faite par le gouvernement à la SNCF de céder ses matériels à la concurrence privée (voir page 5).
- **Le « wagon isolé »** : La SNCF a abandonné ce service essentiel aux entreprises, mettant ainsi fin à l'activité de plus d'une dizaine de Centres de Triages ... et ceci au moment même où plusieurs pays européens se sont mis au wagon isolé.

Les taux de pollution par moyen de transport



UNE BRÈVE CHRONOLOGIE

- **2001** : 1^{er} « paquet ferroviaire » (voir page 5) autorisant la concurrence dans le transport de marchandises
- **2005** : premier transport par un concurrent de la SNCF
- **2006** : ouverture généralisée à la concurrence du transport de marchandises
- **2010** : abandon par la SNCF du « Wagon isolé » entraînant la désaffectation de dix des principaux « Triages » de France

Ce qu'un vrai Service Public Ferroviaire du transport de Marchandises apporterait :

- **À chaque citoyen** : Des routes et des voies urbaines débarrassées des encombrements régulièrement constatés ... (Il suffit d'écouter chaque matin les « points route » pour constater la nuisance des poids lourds)...
- **À l'économie du pays** : Des ports français aux arrière-pays aussi bien desservis que ceux des autres ports européens ; des zones industrielles redevenant compétitives ; des friches aménageables et attractives pour les industriels
- **À l'environnement... à la survie des hommes sur la planète...** : un air enfin redevenu respirable par des mesures efficaces substituant aux transports pollués, des transports respectant l'environnement : le ferroviaire et le fluvial.

SOYONS UNE FORCE DE PROPOSITIONS !

Pour la CNR, il y a urgence à concevoir le FRET ferroviaire comme un **Service Public**, en inscrivant dans la loi le wagon isolé (messagerie) comme **d'intérêt public** pour le rendre éligible à des subventions publiques. Parallèlement il convient d'imposer la construction d'une véritable politique publique des transports, de réduire les distorsions vis-à-vis de la route et de favoriser le report modal en faveur du RAIL.

L'ensemble de la relance du fret ferroviaire doit se faire aussi par :

- **la réhabilitation des réseaux « capillaires »** (réseaux secondaires qui permettent de collecter dans les régions les marchandises, par exemple les céréales dans les zones de production) indispensables à l'alimentation des grands réseaux
- **La remise en service des « embranchements »** (ITE) qui permettaient aux entreprises industrielles d'être rattachées au réseau ferroviaire principal d'une région
- **La réhabilitation** (au sein de l'entreprise SNCF) des matériels roulants non utilisés

Nous proposons de repositionner FRET SNCF, en privilégiant les synergies intermodales, comme l'animateur de l'ensemble de solutions FRET au sein du groupe SNCF. Cette nouvelle stratégie de reconquête doit être portée par des moyens humains, financiers et matériels à la hauteur des enjeux.



CONSTRUISONS L'AVENIR D'UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Organisation des Assises Régionales et Nationales du Service Public Ferroviaire

Les pages intérieures de cette brochure sont essentiellement articulées autour des grands pôles de préoccupations récurrents : Trains d'Équilibre du territoire, TER, TGV, Gares, Fret ferroviaire ... qui ne doivent pas nous faire oublier ceux des Infrastructures matérielles fixes (voies, aiguillages, etc.) indispensables à la sécurité, à la régularité des trains – ou mobiles (matériels roulants dont la fabrication, en particulier française, est largement remise en cause et dont l'entretien par le Service Public ferroviaire est lui aussi remis en cause par le « Rapport Duron » notamment.

Ce sont ces thèmes qui doivent alimenter nos réflexions au cours des Assises Régionales et Nationales du Service Public Ferroviaire.

Ce *Bulletin* se veut une simple trame pour nos débats. Loin d'être exhaustif, hélas, en ce qui concerne en particulier l'état des lieux, il ne l'est bien sûr pas davantage en ce qui concerne les pistes à explorer

pour préparer un Avenir au Service Public ferroviaire et les propositions pour y parvenir. Nous comptons bien que les Collectifs mais aussi tous les participants individuels l'enrichiront considérablement.

Cette démarche ne se veut pas exclusive du seul domaine ferroviaire, mais inclusive de l'ensemble des Services Publics de ce pays (poste, électricité, école, hôpital, eau, etc...) lesquels sont particulièrement mis à mal aujourd'hui (voir en page 1). Aussi, si vos débats font apparaître, par similitude par exemple, des préoccupations touchant d'autres services publics, n'hésitez pas à les faire remonter ! Ils alimenteront utilement les futures assises Nationales des Services Publics.

Le *Bureau* de Convergence Nationale Rail (voir ci-dessous) s'est complété d'un réseau de « Correspondants régionaux » qui pourront participer aux Assises par régions. Les Assises Nationales du mois d'Avril en porteront la synthèse et l'élargissement au niveau national et ... européen.

CALENDRIER

- **Janvier- Février 2016** : édition de ce Bulletin
- **Février et Mars 2016** : tenue des Assises Régionales (leurs dates et lieux de tenues seront publiés au fur et à mesure sur le Blog de la CNR (voir ci-dessous)
- **1^{ère} quinzaine d'avril** : remontées des Assises régionales
- **Fin Avril 2016** : Assises Nationales **Service Public Ferroviaire** à Paris (Date à préciser)
- **Mai 2016** : Compte rendu des Assises Nationales
- **Fin 2016** (novembre) : Assises Nationales pour la Défense des Services Publics

Le Bureau de CONVERGENCE NATIONALE RAIL élu en novembre 2015

Président : **Pierre Ménard** - Vice-président : **Didier Le Reste** - Secrétaire : **Laurent Russeil**
Trésorier : **Vincent Jouille** Trésorier adjoint : **Francis Portes**

CONTACTER la CNR

Adresse postale :
Convergence Nationale Rail
72 rue de la République
76800 Saint-Étienne-du-Rouvray

Téléphone :
06 14 71 57 93

Courriel :
convergence.rail@hotmail.fr
Blog ¹ :
www.convergence-nationale-rail.fr

1. On trouvera sur le Blog de la CNR les Actions menées depuis 2012 en corrélation le plus souvent avec celles des Collectifs
Bulletin spécial « Assises Service Public Ferroviaire » - Janvier 2016