



## Pour sauver ● nos emplois

La politique du tout-routier provoque depuis des décennies une hémorragie d'emplois dans les chemins de fer, mais pas seulement :

- De nombreuses destinations touristiques pâtissent de la fermeture de leur gare,
- Nombre de nos concitoyens sont contraints de refuser des offres d'emploi en raison de l'absence de transport collectif efficace,
- La marginalisation du fret ferroviaire en France impacte négativement plusieurs activités industriels.

**De plus, le nombre considérable d'heures perdues dans les encombrements routiers possède des conséquences économiques fâcheuses : il pourrait être nettement réduit (sans dégradation de l'environnement comme en engendre la construction de nouvelles routes) en relançant de façon impétueuse un service public ferroviaire fiable pour les personnes et le fret.**

### NOUS CONTACTER

PAR E-MAIL :  
[convergence.rail@hotmail.fr](mailto:convergence.rail@hotmail.fr)

PAR VOIE POSTALE  
Didier le Reste  
Président de la CNR  
05 rue Paul Dukas 75012 Paris

SUR NOTRE SITE INTERNET  
[convergence-nationale-rail.fr](http://convergence-nationale-rail.fr)

## NOUS EXIGEONS

# un plan national de relance du service public ferroviaire en France

### AVEC NOTAMMENT :

- 1 La reprise de la dette du système ferroviaire par l'État**, sans contrepartie quelconque demandée aux cheminots ou usagers
- 2 Le rétablissement immédiat des trains de nuit** récemment supprimés, et développement à court terme de liaisons Intercités (radiales et transversales) fiables et fréquentes couvrant l'ensemble du territoire
- 3 L'arrêt des suppressions d'emplois à la SNCF** et un plan pluriannuel de créations d'emplois permettant le retour de contrôleurs dans les trains, d'agents dans les gares, d'un système d'entretien préventif de haut niveau des infrastructures, réouverture et modernisation de lignes, de gares, de liaisons délaissées .
- 4 Une vraie fiscalité écologique** qui pénalise le transport par camions, **baisse de la TVA sur le chemin de fer** (revenir au moins à 5,5%, voire suppression au titre de l'intérêt vital du développement de ce service public), au moins gel sur plusieurs années de tous les tarifs ferroviaires permettant de refaire du train un moyen de transport familial populaire
- 5 L'augmentation du versement transport** qui permette de financer une relance du fret ferroviaire dont les entreprises tireraient des avantages justifiant bien un modeste effort financier.



# Il faut sauver et développer le service public ferroviaire !



Le chemin de fer se porte mal en France, tant par la faible proportion des déplacements de personnes et de marchandises qu'il représente que par la dégradation des services qu'il propose et des sombres perspectives que l'avenir réserve si la politique actuelle de transports se poursuit.

En effet, la faiblesse du système ferroviaire français ne provient nullement d'une inadéquation intrinsèque de ce mode de locomotion aux besoins de la majorité de la population, mais de son déclin organisé par des décennies d'abandon et de priorité claire donnée par les pouvoirs publics à l'automobile et à l'aviation. Nous clamons qu'il y a urgence à mettre fin à ces choix délétères et au contraire à sauver et développer le service public ferroviaire en France.



## Pour sauver le climat

Le système ferroviaire connaît une crise très importante : il est confronté à une dette colossale (plus de 50 milliards d'euros) dont il est impossible de s'affranchir sans décision politique,

- l'infrastructure réseau se trouve dans un état vieillissant voire dégradé sur des milliers de kilomètres et les fermetures de lignes ne constituent plus un sujet tabou, tant à la SNCF qu'au gouvernement ou dans les régions, derrière des propos lénifiants.
- Les trains de nuit ont presque totalement disparu.
- Les tarifs du train se sont envolés, ses conditions d'utilisation sont de plus en plus rigides.
- De plus, la concurrence totalement faussée et déloyale de la voiture individuelle, du covoiturage, des autocars et des vols à bas coût, qui bénéficient de toutes les faveurs des pouvoirs publics, s'accroît.
- La part modale du chemin de fer dans le transport de voyageurs, pourtant déjà très faible, est repartie à la baisse en France depuis plusieurs années, tandis que le transport de marchandises par voie ferrée poursuit son effondrement.

**Loin d'en déduire la nécessité d'un rééquilibrage de la politique de transports, les classes dominantes de notre pays cherchent sans le dire à aller plus loin et faire disparaître le chemin de fer comme transport structurant fonctionnant en réseau, pour ne conserver au mieux que quelques liaisons TGV entre Paris et les très grandes villes et des trains de banlieue dans les agglomérations les plus importantes.**



## Pour retrouver une organisation équilibrée du territoire

De nombreuses zones rurales dépérissent, la périurbanisation se poursuit malgré toutes ses conséquences négatives (artificialisation des terres, explosion des déplacements quotidiens...) :

La géographie de la France est malade des conséquences de la fermeture des lignes ferroviaires rurales soi-disant secondaires, mais dont l'utilité se voit aussi à la désertification des zones desservies qui l'accompagne souvent, et de l'adaptation des aires urbaines au tout-routier.

**Pour retrouver des campagnes dynamiques et des agglomérations de taille humaine, suffisamment densifiées pour économiser l'espace et bénéficier des facilités de la ville, la France doit retrouver un dense réseau ferroviaire qui irrigue tout son territoire !**

Les autocars sur grande distance récemment autorisés sur notre territoire montrent qu'il ne peuvent en aucun cas remplacer le service public ferroviaire :

Non seulement ils offrent un service au rabais (les voyageurs préfèrent toujours le train à l'autocar, quand ils ont le choix, ce qui suppose que l'offre ferroviaire existe, et à un tarif raisonnable), mais plus des trois quarts de leurs dessertes concurrencent directement des lignes ferroviaires, le désenclavement des zones peu peuplées où le rail fait défaut n'est pas rentable non plus pour l'autocar.



## Pour sauver des vies humaines

La mortalité et la morbidité causées par le choix de l'automobile dominante sont considérables, tant par les accidents de la circulation que par les conséquences de la pollution et de la sédentarité qu'il engendre.

**Faire au contraire le choix de la priorité au chemin de fer, naturellement complémentaire des autres modes de transport vertueux pour l'homme et la nature (vélo, marche), c'est une évidence en matière de santé publique !**



## Pour mieux vivre ensemble

Nécessaire pour l'environnement, la santé, l'activité économique, une politique ferroviaire digne de ce nom permettrait de mieux vivre quotidiennement :

consubstantielle d'un retour plus général des services publics sur tout le territoire (la fermeture d'une gare prélude souvent celle de la poste, d'un hôpital de proximité...), elle bénéficierait avant tout aux personnes les plus fragiles (les personnes âgées, handicapées, à faible revenu, les mineurs sont les premières victimes de la défaillance du rail), ferait diminuer les incivilités et l'individualisme favorisés par l'accaparement de l'essentiel de l'espace public par l'automobile.

