



**POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE
DE QUALITE**

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5, rue Paul Dukas 75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tel. (Didier Le Reste, Président) : 06 08 03 91 82

Blog : <http://www.convergence-nationale-rail.fr>

FRET SNCF : COMMENT FAIRE MAIGRIR LE MALADE AVANT DE LE TUER !

Dans le prolongement de l'annonce le 16 Avril dernier du Gouvernement de filialiser à terme (antichambre de la privatisation ou de l'abandon pur et simple) le transport de marchandises de la SNCF (FRET), et au moment où les cheminots luttent pour défendre l'intérêt général, la Direction a dernièrement informé qu'elle allait de nouveau supprimer des emplois dans cette activité à hauteur de 700 unités d'ici 2020 !

Pépy et le gouvernement sonnent l'hallali ou comment faire maigrir le malade avant de le tuer !!

De 2003 à nos jours

En 2003, pour les trafics internationaux et en 2006 pour les trafics intérieurs, les intégristes de l'ouverture à la concurrence expliquaient la main sur le cœur que celle-ci allait se traduire par une amélioration de la qualité de service, une augmentation des trafics et une baisse des coûts d'exploitation. Force est de constater qu'ils refusent toujours de faire un bilan objectif et pour cause !

Qu'en est-il aujourd'hui ?

En 2000, la part modale du Frêt ferroviaire dans le marché des transports en France était de 20.6 %. En 2016, le rail transporte moins de 10 % de marchandises (3 % en Ile-de-France !).

Depuis 2009, 8 000 emplois de cheminots ont été supprimés, plus de 400 gares de frêt ont été fermées, sur 21 grands triages il n'en reste plus que 3 en activité qui triaient avant 2 000 wagons par jour, aujourd'hui entre 500 et 1 000 par semaine !

Le coût de la route pour la collectivité

Cette stratégie de casse planifiée, délibérée de l'appareil de production a conduit à mettre plus de 1 million de camions chaque années sur les routes alors que l'on annonce un doublement des camions sur ces mêmes routes d'ici 2050 !!

Le transport routier est hyper dominant, responsable de 27 % d'émission de gaz à effet de serre qui tuent prématurément 48 000 personnes chaque année en France !

Rappelons que les accidents corporels liés à la route représentent pour la collectivité 37 milliards d'euros par an et la congestion des routes occasionne un coût de 20 milliards d'euros chaque année.

35.9 milliards d'euros, c'est le coût annuel de l'entretien, de la régénération et des travaux sur les routes à la charge des contribuables !!

De reniements en abandons

Où sont passés les objectifs du Grenelle de l'Environnement (2009 et 2010) (25 % de marchandises transportées par rail et voie fluviale d'ici 2022 !!) ?

Quid de nos engagements internationaux (COP) de lutter contre le réchauffement climatique en réduisant l'impact des émetteurs de pollutions (transport routier...) !?

Le rail public, son activité de transport de marchandises pâtissent de l'abandon de l'Etat de son rôle de stratégie, de la mainmise de la technocratie et des lobbys routiers et pétroliers !

Face à l'enjeu de société que cela représente, dans aucun pays, le chemin de fer, ses activités voyageurs et fret ne fonctionnent ni ne se développent sans financements publics !

Ainsi, la France est le seul pays européen où le transport de marchandises par rail a considérablement baissé ces dernières années au moment où en Suisse le train capte 40 % du transport de marchandises !

Pour Macron, le gouvernement et Pépy, l'avenir du rail, c'est la route !

La CNR à l'offensive

Pour la CNR, cette stratégie de casse doit être stoppée ainsi que la logique comptable car en poursuivant le démantèlement de l'appareil industriel de production, on ne pourra pas engager le report modal du transport de marchandises de la route vers le rail !

Pire, si on n'arrête pas cette spirale de déclin, dans quelques années la SNCF ne sera plus en capacité de transporter des marchandises par train !

C'est peut être d'ailleurs l'objectif que se fixent Macron et son gouvernement !

La CNR considère que la production peut et doit être améliorée, fiabilisée dans des organisations adaptées aux besoins des chargeurs (embranchements particuliers...), en lien avec les attentes du tissu économique et industriel des territoires.

D'où la relance de la technique dite du « wagon isolé » (trafic diffus) permettant à des chargeurs (sociétés, entreprises...) de confier leurs marchandises à la SNCF.

Cela passe par des investissements dans l'appareil de production (infrastructures, chantiers frêt, triages, wagons, locomotives...) et la mise en place de moyens humains en qualité et en quantité.

Le ferroutage (camions sur les trains) doit être relancé ainsi que l'interaction entre les ports maritimes et le rail.

Tous les grands ports en Europe s'appuient sur le rail pour se développer. La France possède une façade maritime exceptionnelle qui doit permettre de nouer des coopérations entre entreprises publiques des Grands Ports Maritimes et la SNCF.

Le transport de marchandises par train constitue un ensemble logistique complexe de l'expéditeur au destinataire final.

Il faut donc raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multimodale.

Pour la CNR, l'irrigation du territoire par le rail constitue un enjeu majeur dans les politiques publiques d'aménagement et de cohérences territoriales.

C'est pourquoi le transport de marchandises par train qui relève de l'intérêt général doit être géré par les principes du Service Public et doit bénéficier d'un plan d'investissement public, d'un rééquilibrage vis-à-vis de la politique de concurrence « libre et complètement faussée ! » en faveur de la route !

La CNR appelle ses collectifs, ses comités, ses adhérent-e-s à créer sur les territoires, en lien avec d'autres forces progressistes, les conditions d'un rapport de force apte à mettre en échec les politiques de dépeçage du bien public impulsées par Macron, son gouvernement et la direction de la SNCF et à imposer d'autres orientations tournées vers l'intérêt général !

Paris, le 17/07/2018

Le Bureau de la CNR

Didier LE RESTE

Président

Laurent RUSSEIL

Secrétaire

Vincent JOUILLE

Trésorier

Aurélien DJAMENT

Vice-Président

Francis PORTES

Secrétaire-adjoint