



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

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

Le gouvernement et la direction de la SNCF en marche *contre* le fret ferroviaire et *pour* la catastrophe climatique !

Alors que les drames environnementaux de plus en plus nombreux illustrent l'urgence d'agir, *notamment en matière de transports*, l'un des secteurs où la France bafoue le plus ses engagements en matière de réduction des gaz à effet de serre et des pollutions diverses, le gouvernement, épaulé par la direction de la SNCF, persiste dans sa politique anti-ferroviaire, quitte à pratiquer le double langage et la manipulation tant est inavouable cette orientation anti-écologique au service des intérêts du patronat du transport routier et des pétroliers.

L'enfumage pratiqué à propos du **train des primeurs Perpignan-Rungis**, qui ne convoie plus de marchandises depuis le mois de juin dernier, l'illustre. Après avoir nié la situation en faisant circuler quelques jours *à vide* ce train, les autorités ont fait croire à son redémarrage en novembre prochain. Le gouvernement ne cherche en réalité qu'à faire taire le tollé suscité par le scandale du transfert sur route, dénoncé avec vigueur par les cheminots, les usagers, de nombreux élus et associations. En effet, **la SNCF, entreprise 100% publique, a annoncé son désengagement du Perpignan-Rungis** : que fait l'État propriétaire, qui n'a pas ménagé les moyens pour imposer l'an passé sa contre-réforme ferroviaire (dont la situation actuelle découle largement) malgré l'opposition résolue et massive des cheminots, pour mettre en adéquation ses actes avec ses propos lénifiants ?

Hélas, le symbolique train des primeurs ne constitue pas une exception mais une illustration archétypique de la politique de sabotage délibérée que subit *objectivement* le fret ferroviaire depuis des décennies. Ce que la direction de la SNCF nomme par antiphrase « plans de relance » du fret, depuis des années, ne consiste qu'en des dégraissages qui détruisent peu à peu le maillage des triages, restreignent le périmètre de l'activité et n'obéit qu'à une logique purement comptable dans un contexte d'austérité pour le rail. En revanche, le gouvernement n'oublie pas de subventionner ou de faire subventionner les compagnies aériennes LOW COST, de financer de nombreuses infrastructures autoroutières (comme le très contesté GCO près de Strasbourg) et de subventionner l'industrie automobile sous prétexte d'innovations et de « nouvelles mobilités »... alors qu'un véhicule automobile (voiture ou camion), qu'il soit électrique, autonome ou pourvu de quelque autre nouveauté technique, consomme toujours beaucoup plus d'énergie et d'espace que le transport ferroviaire et cause toujours bien davantage d'insécurité !

Pendant ce temps, les fermetures de guichets ferroviaires et de gares se poursuivent à grande vitesse, la suppression de dessertes, les suppressions d'emplois, l'arrêt du service auto-train, prévu en décembre prochain, a même été revendiqué par le très anti-ferroviaire président de la SNCF G. Pépy (qui incitait déjà à

savoir faire préférer l'autocar au train voici quelques années), qui a osé prétendre, interrogé par la presse le 29 août dernier, que le transport de voitures sur des trains n'était pas très écologique ! Doit-on s'étonner de ces sorties quand on se rappelle que Guillaume PEPY déclarait en 2015 au journal britannique FINANCIAL TIMES, nous citons « *je n'ai jamais eu aucune passion pour le train !!* ».

Nous avons bel et bien affaire à **une politique de sabotage délibérée du service public ferroviaire en France**, face à laquelle nous ne cesserons pas de nous y opposer, réclamant notamment une vraie relance du transport de marchandises par rail, à commencer par le Perpignan-Rungis, le maintien et le développement de l'auto-train et des trains de nuit, des embauches de cheminots, la réouverture des gares et guichets fermés, ou l'abandon du projet de suppression des agents de quais dans les gares (également prévue pour le service d'hiver de décembre 2019) indispensables à la sécurité des usagers.

La CNR appelle les comités et collectifs à redoubler d'efforts, à s'inscrire ou à créer toute initiative pluraliste en territoire pour stopper la casse du service public ferroviaire et faire prévaloir d'autres choix répondant à l'intérêt général.

Paris, le 23 septembre 2019