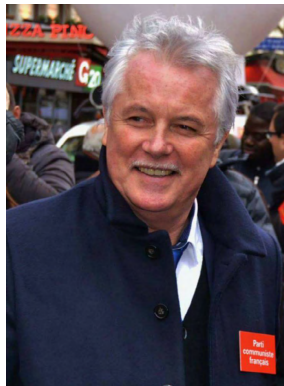


PRÉSERVONS LA PLANÈTE, RÉINVENTONS LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE



Par Alain Patouillard - MNLE PACA

Didier Le Reste Convergence Rail

Alors que la lutte contre le coronavirus mobilise les énergies, que plusieurs TGV médicalisés sont appelés à transporter des malades d'hôpitaux en hôpitaux dans toute la France, le manque de trains de fret pour acheminer produits alimentaires, médicaments, essence... se fait fortement ressentir.

On le voit bien, le transport ferroviaire est vital pour la vie de nos concitoyens et en même temps pour sauver la planète. Dans une brochure appelée « Préservons la planète ! Réinventons le Service Public ferroviaire ! » Didier LE RESTE, Président de Convergence Rail, rappelle sa bataille depuis de nombreuses années pour préserver la planète et l'homme qui l'habite. Son grand regret est de ne pas avoir été écouté, mais il espère que la situation sanitaire que nous vivons amènera nos dirigeants politiques à « découvrir » que l'austérité n'est pas la solution et que le ferroviaire fait aussi partie des solutions à mettre en œuvre rapidement.

Dans cette brochure et dans plusieurs articles de presse Didier LE RESTE rappelle qu'à l'évidence, le transport occupe une part croissante dans l'émission des gaz à effet de serre. En France, la part est passée de 33 % en 2000 à près de 40 % en 2019, dans une situation globale qui ne cesse d'évoluer à la hausse parce que les transports les plus polluants sont les plus subventionnés par l'Etat ! En revanche, l'usager du train paye 10 % de TVA sur son billet et supporte toutes les charges liées au remboursement de la dette de l'Etat portée par la Sncf, qui correspond à 25 % du prix du billet. La question des gaz à effet de serre est d'autant plus alarmante que les prévisions, si rien n'est fait, pourraient atteindre les 50 % dans la prochaine décennie. Le Président MACRON lors de différentes interventions propose même de construire de

nouveaux types de camions, à l'échelle européenne. On voit bien de quelle manière l'urgence climatique est traitée ! Rien de plus surprenant quand on voit aussi que la politique mise en œuvre ces dernières années avait comme objectif de démanteler l'entreprise publique SNCF.

Le rapport alarmant du Sénat intitulé « Pollution de l'air, le coût de l'inaction », devrait interpeller les décideurs politiques car le coût de cette inaction responsable du décès prématuré de près de 60 000 personnes par an en France est tout de même estimé à plus de 100 milliards d'euros. Depuis la mise en place de la concurrence pour le fret en Europe en 2008, circulent 4 millions de camions de plus sur nos routes et les gaz à effet de serre augmentent chaque année de 1,5 %. Dans le même

temps le transport de marchandises par train a chuté, passant de 50 milliards de tonnes/km en 2002 à moins de 19,9 milliards en 2015. La part modale du ferroviaire est donc passée au-dessous des 10 %. Loin d'être une fatalité, c'est le résultat des politiques conduites par les gouvernements successifs. Au contraire de ces politiques libérales, nous revendiquons la nécessité de reconstruire une entreprise publique Sncf, avec un fonctionnement intégré et une gestion démocratisée, à la fois pour satisfaire l'exigence sociale du transport pour tous et pour aménager le territoire et rentrer dans le cercle vertueux des économies en énergie.

Pour participer au débat public, la Convergence Nationale Rail vient d'éditer une brochure : « Préservons la planète ! »



« Réinventons le service public ferroviaire ! », reprenant un ensemble de propositions qui demande avant tout de placer l'humain au centre de la démarche, en s'appuyant sur le retour aux métiers génériques pour les cheminots dans un cadre social bien défini. Mais aussi sur la nécessité de trouver les financements indispensables pour la remise à niveau du réseau, la poursuite de son électrification et la modernisation du matériel roulant. Il est notoirement démontré que cela impose à l'Etat de reprendre sa dette qui pèse sur les comptes de la Sncf, de renationaliser les concessions d'autoroutes pour alimenter l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), de mieux utiliser les fonds européens de développement et de revenir sous certaines conditions à l'écotaxe. Il convient également de réorienter la manne de 2 800 milliards d'euros, attribuée aux banques par la BCE, afin de les affecter aux investissements dans les modes les moins polluants comme le ferroviaire. Il faut également mettre en place une politique tarifaire à caractère social pour encourager les déplacements en train. Il est clair que cela oblige à changer de paradigmes et nécessite l'engagement de nombreux acteurs politiques et citoyens. L'heure est à la mobilisation, articulant priorités sociales et urgence climatique, comme le portent aujourd'hui de plus en plus de personnes.

Le MNLE est d'accord avec cette analyse qu'il avait développé, lui-même, en grande partie dans sa Charte pour l'Action adoptée lors du 12ème congrès à Marseille en octobre 2019. Récemment différentes initiatives ou déclarations démontrent que nous ne sommes pas les seuls à partager cette analyse :

- Alors que les marchés demandent plus de ferroviaire, une nouvelle **Communauté Ferroviaire** réunie fin 2019 à Levallois Perret demande à l'Etat d'intervenir fortement pour doubler la part du ferroviaire en France.
- Des **économistes** reconnus rappellent que depuis de nombreuses années, on assiste à un travail de sape médiatique pour dénigrer non seulement le Service Public mais aussi les agents qui y travaillent, alors que de nombreuses études démontrent que le service public est plus efficace que le privé. C'est pour cela qu'il est difficilement compréhensible de voir que de nombreux dirigeants politiques ne rêvent que d'appels à la concurrence pour le transport ferroviaire sans regarder dans les pays où cela a déjà été fait : compte tenu de la mauvaise qualité du système au Royaume-Uni l'exploitation de nombreuses lignes est à nouveau nationalisée et en Allemagne où

l'ouverture à la Concurrence n'a pas été un succès, il est même envisagé « un retour à un fonctionnement plus centralisé... ».

- A l'heure où le train devrait redéfinir le transport d'avenir en France, certains rapports gouvernementaux voire régionaux font état de la nécessaire fermeture d'une partie des dessertes de proximité sans tenir compte des besoins de la population car seul le coût est pris en compte, ce qui est loin d'être apprécié par de nombreux usagers et de nombreux Elus.

Lors de ses dernières déclarations, le Président Macron s'est engagé à mettre après la crise sanitaire, certains services en dehors des lois du marché. Il paraît évident que le transport doit en faire partie.

Laissons le mot de la fin à Didier LE RESTE :
« Soyons exigeants, bousculons les décideurs politiques ! L'irruption du peuple dans ce débat est essentielle et cruciale pour contraindre la prise de décisions politiques fortes visant à mettre en adéquation les déclarations d'intentions avec les actes. »