



Fête du train Samedi 4 Octobre 2020 Argentan (61)



Malgré le contexte de crise sanitaire, près de 100 personnes ont participé à cette initiative. On notait la présence d'une députée, de Maires, d'élus départementaux, de membres d'associations environnementales, de militants syndicaux, de collectifs d'usagers, la CNR etc...

En premier lieu, **il a été rappelé les acquis du collectif citoyen sur le retour de 11 trains sur 12 pour Caen le Mans Tours, et le retour d'un train dans les deux sens sur Caen Rennes, que Morin, Président de la Région Normandie avait prévu supprimés ou remplacés par des Bus.** Il a été aussi rappelé les correspondances qui ont été créées pour se rendre et revenir de Rouen et pour aller chercher le TGV au Mans. D'autres revendications sont toujours en cours d'examen pour améliorer les horaires sur les trois axes bas Normands et la réouverture des guichets.

Les thèmes du débat:

⇒ **Le Fret SNCF, un atout pour l'environnement.**

⇒ **Un enjeu de service public pour le développement des territoires.**

Une introduction qui rappelle d'entrée, que passés les effets d'annonces gouvernementales, la situation du fret ferroviaire continue à se dégrader par de nouvelles suppressions d'emploi qui ne peuvent en aucun cas permettre de relancer l'activité. Il a été rappelé la politique qui a été suivie depuis plus de 30 ans pour répondre aux canons du libéralisme promu par l'Europe libérale qui s'est accompagnée par une première étape en 1991 (directive de libéralisation 91/440) préparant la séparation du réseau (création de RFF en 1997) avec le reste de l'entreprise SNCF. Prélude à un ensemble de paquets ferroviaires pour ouvrir à la concurrence avec le résultat que l'on connaît où, en 20 ans, le transport de fret par fer est passé tous opérateurs confondus de 57 milliards de t/k à moins de 20 milliards de t/k avec une part modale, aujourd'hui inférieure à 10 %, loin des objectifs du Grenelle de l'environnement (2008/2009) qui prévoyait de faire transporter à l'horizon 2022, 25% de fret non routier et non aérien.

Cela, à mettre en lien avec la stratégie de favoriser le tout routier avec des dirigeants de la SNCF, notamment Pépy, qui ont fait le choix de développer la filiale GEODIS à coup de rachat d'entreprises de transport routier au plan national et européen, pour en faire le 1^{er} transporteur routier de France et le 3^{ème} en Europe. Principal concurrent du fret SNCF !

Si au plan national, la Direction SNCF a fermé 2800 gares, sur la Normandie ce ne fut pas moins de 23 lignes dédiées au seul fret qui ont été fermées suivies par la fermeture des triages de Caen, Mézidon, le Havre, Sotteville (devenu un cimetière de 400 locomotives). Pour autant les installations demeurent et constituent un potentiel exploitable pour à la fois relancer les trains complets, les lotissements de wagons et le wagon isolé.

D'autre part, en lien avec le document de Convergence National Rail : « Préservons la planète- Réinventons le service public ferroviaire», il a été rappelé toutes les aides et autres subventions de l'Etat aux transports les plus polluants, en particulier pour le transport routier (exonérations des cotisations sociales, de la TVA, remboursement de la TIPCE : 18€ par hl de gasoil, baisse de la taxe à l'essieu) mais aussi l'utilisation du réseau routier sans en supporter les coûts externes et le financement des infrastructures, au contraire de la SNCF qui est obligée de s'acquitter de péages pour faire circuler ses trains et de continuer à supporter la dette des investissements TGV.

La situation actuelle du réseau avec le rapport Philizot qui prolonge celui de Spinetta, dans la volonté de transmettre les petites lignes (classées de 7 à 9 UIC) aux Régions, pourrait porter un coup d'arrêt définitif à une stratégie globale de reconquête et ainsi poursuivre la politique de déclin engagée depuis des décennies.

Les interventions ont porté sur les atouts industriels de la Normandie (72 usines classées SEVESO) et notamment avec sa façade maritime, lieu de transit important du fret avec le Havre premier port de conteneurs Français et Rouen premier port céréalier européen générant avec l'abandon du ferroviaire plus de 2000 camions/jour au Havre et 750 sur le port de Rouen avec toutes les incidences en termes de circulation et de pollution. Ce sont aussi les produits de carrières qui représentent plusieurs millions de tonnes et dont une grande partie est assurée par la route.

A chaque exemple cité, il a été rappelé qu'il existe les infrastructures ferroviaires pour assurer la desserte et voire à gérer les flux grâce l'étendue des installations existantes.

Didier Le Reste, Président de la Convergence Nationale Rail est intervenu pour rappeler la revendication de revenir à une entreprise unifiée en opposition aux 5 sociétés anonymes qui n'assurent plus la cohésion nécessaire à l'exécution des missions de service public. Il a précisé que c'était indispensable au développement de toutes les activités en s'appuyant sur des expériences professionnelles des cheminots les plus anciens qui maîtrisent encore la dimension transversale de leur métier, ce qui est sur le point de s'éteindre avec les nouvelles embauches en dehors du statut et le turnover de personnel.

Sur une question posée sur le fait que les routiers sont aussi des travailleurs, il est revenu sur le fait que la déréglementation survenue avec l'Europe libérale a conduit GEODIS, filiale de la SNCF a créé une entité en Roumanie pour embaucher des chauffeurs payés 300 à 400€ forcément avec l'aval de Pépy. Il a précisé qu'aujourd'hui : **le principal concurrent de la SNCF reste le mode routier qui effectue plus de 85% du transport de marchandises et que le retour du fret vers le ferroviaire demandera du temps, de la volonté politique, des actes concrets, des moyens matériels et financiers appropriés, des mobilisations citoyennes et sociales** et permettra à terme de gérer les questions d'emploi.

Plusieurs intervenants ont dénoncé le modèle économique mondial, source d'énormes gâchis environnementaux et humains et sur la nécessité de relocaliser les productions. La question est aussi celle de la ré-industrialisation au moment où le gouvernement finance à coup de milliards les destructions d'emploi. C'est là qu'intervient le mode ferroviaire pour répondre aux nouveaux besoins de transport et comme cela a été précisé, **il faut se doter d'outils pour le faire mais aussi de compétences humaines et notamment de techniciens de la vente qui se déplacent dans les entreprises pour aller à la conquête de nouveaux marchés.** A titre d'exemple, une démarche pourrait être faite vers les collectivités locales et les grandes agglomérations pour leur permettre d'aller jusqu'au bout de la démarche environnementale en faisant transporter les produits ménagers recyclés par le fret ferroviaire, ce qui représente des millions de tonnes.

Une question importante est revenue, celle des guichets fermés ou avec des horaires restreints depuis la COVID 19, qui continuent à exclure une partie de la population privée de carte bancaire et, ou de moyens numériques ou ayant des difficultés pour s'en servir.

Il a été rappelé que le collectif comme la CNR continue le combat pour la ré humanisation des gares en s'appuyant sur le constat du défenseur des droits où plus de 25% de la population est victime de l'exclusion numérique. Ce qui est contraire au droit fondamental de notre constitution qui doit garantir le droit d'accès à tous et à tous les services publics. **Il a été décidé d'engager avec des universitaires un plan de travail et des initiatives autour de cette question et d'envisager des recours juridiques contre la SNCF et l'Etat avec comme objectif de relancer une campagne de mobilisation.**

La conclusion de ce débat s'est traduite par la volonté de continuer les luttes et les actions pour un retour au service public SNCF, de continuer à mobiliser l'opinion publique et tous les acteurs politiques et sociaux autour d'un projet collectif pour assurer le lien entre les enjeux environnementaux et le progrès social.

Le Président du collectif citoyen
Philippe Denolle