

PROJETS FRET FERROVIAIRE



DERRIERE L'ECRAN DE FUMEE ET LES OPERATIONS DE COM

LA CASSE DU FRET SNCF !

Le gouvernement a annoncé « un engagement national pour le fret ferroviaire » doté de 7 milliards d'euros, la SNCF a annoncé un schéma directeur pour « un nouveau transport écologique de marchandises » doté d'un milliard d'euros. Ces investissements devraient permettre de créer un réseau d'autoroutes ferroviaires, le doublement du transport combiné, le TGV fret, l'amélioration de la desserte des ports et la création d'opérateurs ferroviaires privés de proximité.

Cette vaste opération de communication et d'enfumage cache une réalité très différente. La Fédération CGT des Cheminots souhaite rétablir la vérité et alerte la population, les élus politiques et les cheminots.

Les camions sur les trains

FAUX !

:

De 2004 à 2008, les plans de restructuration successifs de la SNCF et du gouvernement ont jeté 1 500 000 camions supplémentaires par an sur les routes. En effet, durant cette période le volume de trafic fret réalisé par la SNCF a baissé de 12 milliards de tonnes/kilomètres et les entreprises ferroviaires concurrentes n'en ont réalisé, depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, qu'une dizaine de millions.

Sur la base du volume de trafics réalisés en 2008, l'abandon des dessertes locales ferroviaires programmé par la SNCF entre 2010 et 2011, pour investir un milliard d'euros dans de nouveaux projets, reportera l'équivalent de 1 200 000 camions supplémentaires par an sur les routes.

A l'horizon 2020, au prix de multiples conditions économiques qui ne sont pas finalisées, les projets du gouvernement et de la direction SNCF prévoient un report modal de 1 400 000 camions sur les trains, soit à peine le rattrapage des « dégâts environnementaux » réalisés dans les deux prochaines années. Pour la CGT, ces projets ne sont pertinents que s'ils s'appuient sur une politique de développement de tous les trafics plutôt qu'en substitution de ceux existants.

Ainsi, l'exemple de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg, qui transporte actuellement 40 camions par jour, 6 jours par semaine, est éclairant. La cadence serait doublée en 2013, soit 80 camions par jour alors qu'en 2009, la frontière FRANCE-ESPAGNE du PERTHUS en voit passer 800 en moyenne par jour. La situation est identique pour l'Autoroute Ferroviaire Alpine entre AITON (Savoie) et ORBASSANO (Italie), l'immense majorité des camions continuera à emprunter le tunnel routier du Mont Blanc.

L'Etat investit 7 milliards d'euros

FAUX !

:

La réalité est que l'Etat a annoncé un plan dont le coût est estimé à 7 milliards d'euros, mais les financements reposeront sur les régions, des contrats de partenariats public/privé, RFF, la SNCF et éventuellement sur le grand emprunt.

Dans le dossier présenté à la presse le 16 septembre par M. le Ministre BORLOO et disponible sur le site du ministère, l'engagement de l'Etat est, pour le moins, sujet à scepticisme. Ainsi, dans la partie financement des projets on relève : « L'Etat cofinancera dans le cadre des Contrats de Projets Etat Région... l'Etat accompagnera le plan d'investissement...l'Etat mettra en place des aides remboursables...l'Etat participera... ». Aucun engagement ferme de financement de l'Etat n'est acté.

De plus, dans cette enveloppe, 4,5 milliards, soit près des 2/3, concerneraient la suppression (contournements) des goulets d'étranglement de Nîmes/Montpellier et de l'agglomération lyonnaise. Or, ces investissements étaient prévus dans les précédents Contrats de Projets Etat / Région et n'ont pas été réalisés car l'Etat n'a pas tenu ses engagements.

Enfin, ces investissements sont destinés à améliorer la fluidité des trafics de transit internationaux. Même s'ils sont nécessaires, ils ne peuvent se faire au détriment des trafics nationaux.

En effet, le seul financement clairement identifié est le milliard qui serait investi par la SNCF à raison de 200 millions d'euros par an pendant 5 ans dégagés par l'abandon des dessertes locales, la suppression massive d'emplois et les filialisations.

La SNCF et le gouvernement sabordent le fret SNCF et « désaménagent » le territoire.

Le maillage du réseau ferroviaire serait abandonné au profit de relations entre 11 sites seulement : Dunkerque, Lille, Rouen/Le Havre, Metz/Nancy, Paris, Dijon, Lyon, Clermont Ferrand, Bordeaux, Toulouse, Marseille. Le reste du territoire serait desservi par des entreprises locales privées de fret ferroviaire, que la SNCF est sommée de financer et par des camions après transbordement des marchandises dans des « ports rail » créés dans les 11 sites.

Cet abandon des dessertes locales ferroviaires aura de graves conséquences économiques, sociales et environnementales dans les territoires régionaux. D'autant plus que la SNCF envisage de vendre le patrimoine qui ne lui sera plus nécessaire, éventuellement à des collectivités locales, rendant ainsi les choses irréversibles.

L'activité de transport massif par trains entiers serait démantelée entre 4 « entités », pseudonyme pudique de filiales, opérant sur une partie seulement du territoire et spécialisées respectivement dans les produits charbon/acier, agriculture et produits de carrières, combiné, chimie/auto/produits de grande consommation.

Le transport de fret à grande vitesse par TGV est une proposition ancienne de la CGT (conçue avec le service public) mais la direction de la SNCF envisage de créer un nouvel opérateur, probablement une filiale, en charge de la commercialisation, de la gestion des terminaux et de la traction des trains, reliant seulement les aéroports européens.

La CGT se prononce résolument pour le développement du Fret SNCF

En 2008, le transport intérieur de marchandises, tous modes de transport confondus, représentait 250 milliards de tonnes/kilomètres, seulement 24 ont été transportés par le ferroviaire.

Le cœur du report modal, et donc du développement du mode ferroviaire, est là dès maintenant. Alors que les projets du gouvernement et de la direction de la SNCF ne sont orientés que sur les trafics internationaux de transit, la CGT demande que le trafic de fret national bénéficie aussi d'un véritable projet de développement pour soutenir la politique industrielle nationale.

Il y a donc urgence que les propositions alternatives de la CGT soient entendues et sérieusement négociées. Pour aider, la Fédération CGT des Cheminots, propose comme première étape, une action nationale de grève unitaire tous services dans la deuxième quinzaine d'octobre 2009.