

Il faut sauver le fret ferroviaire

La situation de l'activité FRET à la SNCF n'a pas cessé de s'aggraver ces dernières années. Depuis la création de Réseau Ferré de France (RFF), l'Etat pousse la SNCF à mener une politique de démantèlement de l'entreprise publique.

D'après la commission des comptes des transports en France, 66 % des dépenses d'infrastructures ont été consacrées à la route entre 1980 et 2008 et 17 % seulement pour le réseau ferré national... Il faut abandonner cette politique !



La branche FRET, déjà soumise à l'impératif de rentabilité, vient d'être remise aux mains du liquidateur de Moulinex !

RFF aggrave la situation en multipliant par 3 ses tarifs de redevance d'usage pour les voies de service nécessaires à l'activité du wagon isolé (1) : cela se traduira par l'abandon de cette activité devenue de fait non rentable.

Les conséquences sociales seront graves (fermetures des triages et suppressions d'emplois) et l'impact écologique désastreux : des millions de camions supplémentaires sur les routes.

Comme si cela ne suffisait pas à nos dirigeants, un décret paru au JO du 9 décembre 2009 modifie en profondeur l'organisation des transports intérieurs : des entreprises

privées pourront avoir la qualité de *gestionnaire d'infrastructure*, c'est la voie de la **privatisation de l'infrastructure ferroviaire**. Les conséquences seront désastreuses pour les conditions de travail des cheminots mais également pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire. **Nous nous opposons à cette privatisation et ce démantèlement.**

Au NPA, nous pensons qu'il y a une urgence sociale et écologique à développer une autre politique des transports et que la Région peut agir en la matière :

Il faut imposer un tarif des transports routiers qui soit le reflet du coût réel de ce mode de transport par la remise en place de la Tarification Routière Obligatoire (prix plancher du transport routier), ce qui impliquerait un salaire décent pour les chauffeurs,

Il faut aussi imposer le respect de la réglementation du temps de travail (les conducteurs routiers travaillent 53 à 57 h par semaine).

Le transport routier coûte si peu dans le prix d'un produit qu'il peut être envoyé à l'autre bout de l'Europe pour une petite transformation et revenir pour sa commercialisation ou la suite de sa production. Le transport routier doit servir aux livraisons ultimes dans la proximité !

Quand le transport routier sera payé au juste prix, le fret ferroviaire sera enfin reconnu comme l'alternative indispensable pour réduire les gaz à effet de serre tout en étant plus compétitif.

Il est temps d'imposer une politique des transports cohérente en privilégiant des modes de transport plus respectueux de l'environnement et en rapprochant les lieux de production des lieux de consommation. Dans notre région, les productions agricoles et forestières (bois) sont particulièrement concernées et devraient être orientées en priorité vers le transport ferroviaire.

RFF doit être réintégré au sein d'un établissement public unique SNCF dont la priorité est la satisfaction de l'intérêt général, c'est-à-dire le développement d'un chemin de fer sûr, social et écologique.

1. Wagon isolé = wagons triés dans les gares de triage pour constituer des trains FRET selon les destinations. Actuellement, la SNCF privilégie les trains entiers déjà constitués, ce qui favorise les très grandes entreprises et lui a permis de fermer déjà 300 gares de triage (2007). Le projet, à terme, est de ne conserver que trois immenses gares de triage sur tout le territoire...