

## Déclaration de la CGT relative aux transports.

D'ici à 2020, le transport de marchandises peut croître de 40%. C'est une réalité qui pose des enjeux d'environnement, de santé publique, de sécurité routière, de conditions sociales des salariés des transports. Tout simplement de qualité de vie !

C'est pour cela que les conclusions du Grenelle de l'Environnement ont acté la nécessité de réorienter la politique des transports de marchandises en faveur des modes ferroviaire et fluvial au nom de l'intérêt général.

C'est aussi pour cela que le Président de la République a demandé au Président de la SNCF de construire un leader du fret et de la logistique dans la mondialisation des échanges et d'assurer la pérennité, la viabilité et la croissance du mode ferroviaire, dans un contexte de concurrence nouveau.

Mais, quand on y regarde de plus près, on s'aperçoit alors que la cohérence avec les attentes citoyennes n'est qu'apparente. Cela relève plus de l'écran de fumée que d'une véritable volonté d'agir !

D'un côté, la Direction SNCF :

- Contracte la production ferroviaire autour d'un noyau de 3 grands triages et quelques grands axes ;
- Ferme des lignes et des centaines de gares au trafic fret ;
- Contraint par une augmentation excessive des tarifs certains chargeurs à se tourner vers la route ;
- Met une partie de ses trafics (rails, traverses, essieux) sur la route.

De l'autre côté, le Gouvernement :

- S'apprête à transférer le financement de l'entretien et la rénovation du tiers le plus dégradé du réseau ferroviaire aux Régions qui n'auront d'autres choix que de fermer les lignes ;

- Continue à se désengager financièrement du système ferroviaire.

Ainsi, érigée en dogme, la concurrence serait la solution miracle à tous les problèmes. L'exemple de nos voisins allemands est pourtant éloquent : en 10 ans, les entreprises ferroviaires se sont multipliées. On en compte plus de 300, mais elles n'ont fait que grappiller des trafics sur l'opérateur historique sans rien changer à l'hégémonie du mode routier.

Il est affligeant de constater que pour certains, la réponse aux attentes exprimées dans le Grenelle de l'Environnement serait « moins de rails et donc moins de trains, mais plus de routes et plus de camions ».

Cela explique peut-être pourquoi d'aucuns trouvent plus de désavantages que d'avantages au train !

Ainsi, ce qui compromettrait le développement du rail ne compromettrait peut-être pas celui du réseau routier. Car lui, il pourrait résorber la saturation, diminuer l'engorgement et la pollution, améliorer la sécurité, limiter les atteintes à l'environnement et renforcer l'attractivité. En fait, pour faire face à la sur-dominance du mode routier, il n'y aurait qu'une seule alternative : la route ! Le reste ne serait que saupoudrage !

La CGT ne partage pas cette vision dogmatique et tient à rappeler son opposition à la construction d'une nouvelle autoroute en Lorraine.