

Paris, le 6 février 2010

Construire les mobilisations populaires pour une politique des transports de marchandises vraiment écologique et sociale

Depuis plusieurs semaines, nous assistons à une véritable frénésie de communication de la part du gouvernement et de la direction de la SNCF pour tenter de faire croire à la population qu'une nouvelle politique des transports va, enfin, être mise en œuvre et que, conformément aux urgences écologiques de l'heure, les modes de transport les moins agressifs pour l'environnement, dont le rail, vont être développés pour réduire le transport routier. La réalité est malheureusement bien différente.

L'analyse des annonces du gouvernement et de la direction SNCF fait apparaître que, pour l'essentiel, la politique ne changera pas. Il s'agit toujours d'offrir aux intérêts privés des transports de marchandises pas chers, car financés avant tout par la collectivité qui, de fait, prend déjà totalement en charge les coûts sociaux et environnementaux considérables du mode de transport dominant, en même temps le plus nuisant, à savoir le transport routier. **Le chemin de fer est toujours considéré comme un mode d'appoint permettant aux transporteurs routiers, par exemple grâce à des tronçons d'autoroute ferroviaire, de franchir des « zones difficiles », et contribuant ainsi à une politique pro-routière renouvelée.**

Par ailleurs, on peut observer que les projets mis en avant par le gouvernement ne seront pas opérationnels, s'ils voient vraiment le jour, avant l'horizon 2020. Par contre, il est prévu dès les prochains mois de mettre en œuvre un nouveau plan de casse de l'activité de transport ferroviaire de marchandises de l'établissement public SNCF.

Ce projet néfaste se traduirait par :

- **l'abandon de la plus grande partie du trafic de wagons isolés (ou « lotissement ») encore existant, qui sera basculé sur route** – et le fait que certains poids lourds appartiendront à des filiales de droit privé de la SNCF n'arrangera rien ;
- **la suppression de plus de 5000 emplois de cheminots** (estimation par les organisations syndicales de la SNCF) sur les 13500 qui travaillent dans le secteur « fret ferroviaire » ;
- **la détérioration des conditions de travail des cheminots restants, avec des risques évidents pour la sécurité ;**
- **le transfert dans des filiales de droit privé de la quasi totalité des activités restantes de transports de marchandises par chemin de fer de l'établissement public.**

Il se situe dans un contexte de renforcement de la présence d'entreprises privées dans le secteur; renforcement qui s'appuie sur un soutien de plus en plus manifeste des pouvoirs publics et le développement du dumping social. Les travailleurs de ces entreprises supportent des conditions sociales au rabais; conditions qu'ils ont d'ailleurs dénoncées lors de récentes grèves. Cet état de fait a un impact négatif sur les conditions de sécurité du transport ferroviaire car la précarité sociale rend très difficile le refus de travailler en dehors des règles de sécurité.

La mise en œuvre de ce projet aurait des effets très rapides et totalement opposés à l'intérêt général.

Pour les travailleurs du rail, elle correspondrait à un renforcement considérable de la maltraitance sociale qui se déploie aujourd'hui dans un nombre croissant d'entreprises, qu'elles soient publiques ou privées. La mobilité serait imposée à des milliers de travailleurs après la suppression de leurs emplois, les collectifs de travail seraient violemment détruits et les restructurations en cascades, dans un contexte de sous-effectif chronique, achèveraient de priver les cheminots de tous leurs repères professionnels. Les conséquences prévisibles pour leur santé, tant physique que psychologique, de cette véritable « mise à mort du travail » sont sous nos yeux, dramatiquement illustrées par les nombreux suicides de salariés survenus depuis 18 mois à France-Télécom et ailleurs, y compris, déjà, à la SNCF.

A la casse sociale s'ajouterait **un impact très négatif sur l'environnement local et global (effet de serre) et sur la sécurité**, du fait du transfert sur la route de millions de camions supplémentaires, dont une part significative transportant des marchandises dangereuses.

Par ailleurs, les suppressions d'emplois et les fermetures de gares de triages, de lignes ferroviaires et de points de dessertes fret (17% d'entre eux ont déjà été fermés depuis 2003), découlant de l'abandon du wagon isolé, entraîneraient **une perte des compétences et une destruction irréversible de l'outil public ferroviaire**. Alors que la réduction de la production de produits pétroliers a déjà commencé et que le remplacement d'une partie du transport routier doit être planifié sans tarder, c'est toute relance future du transport de marchandises par chemin de fer dans notre pays qui serait ainsi rendue pratiquement impossible. Une fois les voies ferrées déposées et les terrains vendus, puis construits, on ne pourra plus jamais rétablir de dessertes ferroviaires. De nombreux territoires ne pourraient plus être desservis du tout dès lors que le carburant routier sera devenu trop rare et donc trop cher, phénomène inéluctable à l'horizon de quelques décennies, auquel s'ajoute l'incompatibilité du tout-routier avec les mesures indispensables pour faire face à l'urgence climatique

La solution aux nuisances des transports ne saurait consister uniquement à reporter le trafic routier vers le rail : d'une part, la route conservera toujours une pertinence inaccessible au rail pour la desserte fine des territoires ; d'autre part, les investissements ferroviaires nécessaires pour prendre en charge la totalité du trafic routier actuel (qui représente environ huit fois le trafic ferroviaire !) sont totalement hors de portée, sur les plans financier aussi bien qu'environnemental. Alors que la plupart des déplacements de marchandises ont aujourd'hui beaucoup plus à voir avec les intérêts des propriétaires du capital (dumping social, délocalisations, flux tendus, libre-échange généralisé obligatoire,...) qu'avec l'intérêt général des populations, c'est dans le cadre d'**une diminution générale du transport de fret, selon une démarche volontariste de relocalisation progressive de l'économie et de reconquête des territoires par leurs habitants**, que le chemin de fer devra retrouver la part de trafic plus élevée qui correspond à ses atouts environnementaux. A cet égard, le fret ferroviaire par TGV que veulent promouvoir le gouvernement et la direction de la SNCF, même s'il serait toujours moins nuisant que le transport par avion ou par camion, ne relève pas d'une priorité environnementale évidente.

Nos organisations syndicales, associatives, politiques appellent à la constitution et à l'inscription dans la durée d'un vaste mouvement inséparablement social et écologique pour exiger l'abandon des projets du gouvernement et de la direction de la SNCF, ainsi que la création d'un grand service public de transport ferroviaire et routier de marchandises. En effet, lui seul permettra d'organiser démocratiquement une politique vraiment efficace de préservation de l'environnement et de lutte contre le changement climatique, tout en tenant compte des conditions sociales des salariés du transport. Cette politique sera fondée sur la complémentarité entre les modes de transport et devra garantir l'utilisation de chacun d'eux selon son efficacité sociale et environnementale.

L'enjeu est de taille, puisqu'il consiste à **sauvegarder d'abord, à développer ensuite, un bien public indispensable à une politique des transports radicalement nouvelle qui réponde aux besoins des populations, garantisse des conditions sociales correctes aux salariés du secteur des transports et participe au maintien ou à l'instauration d'une qualité de vie satisfaisante**, aussi bien localement que globalement. Il exige que nous unissions nos forces pour peser sur les projets en cours et sensibiliser sans relâche l'opinion publique, soumise de la part du gouvernement et de la direction de la SNCF à un matraquage médiatique totalement déconnecté des politiques qu'ils mettent réellement en œuvre.

Premières organisations signataires :

Syndicats : **Fédération SUD-Rail, Union syndicale Solidaires.**

Associations : **AITEC-IPAM** (Association Internationale de Techniciens, Experts et Chercheurs, réseau Initiatives Pour un Autre Monde), **Amis de la Terre – France, AdOC** (Association d'Objecteurs de Croissance), **ATTAC – France** (Association pour une Taxation des Transactions financières pour l'Aide aux Citoyens), **FUTSP** (Fédération des Usagers des Transports et des Services Publics).

Organisations politiques : **Alternative Libertaire, Les Alternatifs, Les Verts, Nouveau Parti Anticapitaliste, Parti de Gauche.**