

Introduction au débat du 04 Nov 2010 :

Débat public FRET - Triage de Portes

Le FRET doit susciter un vrai débat de société, c'est ce qui nous réunit ce soir. Mais actuellement, les choix politiques et internes à l'entreprise SNCF, n'ont pas permis de dynamiser une relance du transport FRET ferroviaire tant attendue...

Pour bien poser la situation, revenons un peu en arrière.

Le premier plan FRET dit « plan Veron » de 2004 n'a eu pour seul objectif que de réduire les déficits de l'activité FRET. Depuis cette année-là, les plans successifs n'ont rien changé et ont tourné le dos à une politique de développement et de croissances participant aux choix environnementaux : en privilégiant des fermetures de gares FRET et surtout en supprimant de l'effectif dans l'entreprise.

L'année 2006 aura été charnière en termes de projet néfaste, celle-ci s'étant soldée par l'arrivée de nouveaux opérateurs privés dans le transport ferroviaire. Le tapis rouge a été déroulé pour qu'ils puissent s'intégrer à moindre coût en récupérant le trafic abandonné volontairement par la SNCF.

Pour l'année 2007, un des derniers plans FRET approuvés par la commission européenne, a fait baisser le trafic de 47 MTK à 40 MTK, a supprimé près de 7000 emplois de cheminots, fermé » 4 triages, 100 gares principales FRET et plus de 100 dessertes, a réduit le parc de locomotives de 24 % et le parc de wagons de 21 %, a divisé par deux les agences commerciales FRET.

Aujourd'hui, le nouveau plan FRET appelé « schéma directeur pour un nouveau transport écologique de transport » (assez flatteur quand on lit ce titre) n'a lui aussi qu'un seul objectif financier, réduire les trafics et abandonner les dessertes de plusieurs territoires au détriment de l'intérêt général. Nous nous apercevons que les objectifs du Grenelle de l'Environnement de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020 ne seront pas été respectés, car le report modal s'est fait au profit du transport routier qui n'a cessé d'augmenter depuis quelques années engendrant pollution, nuisances sonores, encombrement des axes routiers, etc...

Il faut donc redonner aux FRET les fondamentaux du service public en se dégageant des lois des marchés financiers. Face aux transporteurs routiers qui bénéficient de larges avantages : le remboursement d'une part de la TIPP ou la suppression de la tarification routière décidée en 1986 qui a conduit à ne pas prendre en compte les coûts externes générés par les transports, soit (87

milliards d'euros par an en France dont 74 milliards pour le routier, 11 milliards pour l'aérien et seulement 1 milliard pour le fluvial et le ferroviaire), dans ces conditions la concurrence est devenue déloyale et déséquilibrée. Le lobbying du patronat routier est hélas plus fort que l'intérêt général.

Le gouvernement avait tenté de se donner le beau rôle après les élections régionales de 2009, en annonçant 7 milliards d'euros consacrés au développement du FRET ferroviaire (dont 1 milliard financé par la SNCF). Depuis cette annonce, où en sommes-nous ?

Quelle somme a réellement été consacrée au développement du fret ferroviaire ? A ce rythme, dans combien de temps remplira-t-on l'objectif affiché de faire passer la part du fret ferroviaire de 14 % à 25% ?

Les seules mesures prises ont été de se concentrer sur le FRET à grande vitesse et les autoroutes ferroviaires en abandonnant le trafic des wagons isolés sur l'ensemble du territoire et en se séparant des moyens humains et matériels.

Face à ce constat, il y a urgence de redonner la priorité au transport ferroviaire, mais celle-ci dépend malheureusement aujourd'hui de la politique gouvernementale actuellement dictée par qui on sait ! Le bilan de ces dernières années est catastrophique. L'appareil de production a été fragilisé, les compétences et le savoir-faire des cheminots ont été bradés.

La direction SNCF n'en tire aucun enseignement et persiste dans la mise en place d'un nouveau schéma directeur qui accélère la casse du FRET y compris en rachetant des entreprises routières avec l'argent de l'EPIC. (Établissement Public industriel et commercial)

Le FRET ferroviaire dispose d'atouts considérables qui ne sont pas exploités, notamment dans le domaine de l'Environnement, de la sécurité et de l'aménagement de territoire.

Nous sommes donc confrontés à un choix de société au même titre que l'enjeu sur les retraites : la rentabilité financière traduit-elle vraiment la volonté de l'humanité ? L'État est en grosse partie responsable en privilégiant le développement du réseau routier au détriment du réseau ferroviaire.

Depuis 2007, la CGT et les cheminots du site Portoise se sont investis dans des dossiers consacrés au développement du site de Portes-lès-Valence notamment par l'élaboration du dossier « projet ferroviaire sur le site de Portes-lès-Valence ». Depuis, quelques avancées ont pu être constatées, et l'entrevue au ministère des Transports du 21 octobre dernier est porteuse d'espoir. Tout le monde reconnaît la pertinence du projet au sujet de la plateforme autoroute ferroviaire. En revanche, au niveau du combiné classique, le ministère va interpeller la SNCF qui traîne des pieds. Ne manque plus qu'une bonne dose de volonté politique !

La complémentarité entre le port fluviomaritime de Portes et le site ferroviaire est une évidence pour rééquilibrer les parts entre les différents modes de transport. Le transport de marchandises représentant 20% des flux ferroviaires venant du sud de la France qui peuvent être récupérés par le site de Portes tout en offrant la complémentarité multimodale d'Ambérieu/Leyment.

Situé au cœur de la vallée du Rhône, Portes-lès-Valence est idéalement placé pour éviter l'engorgement du nœud lyonnais par la modernisation du sillon alpin en doubles voies et son électrification prévue en 2012. Le triage Portoï s'inscrit pleinement dans le développement du wagon isolé demandé par les industriels locaux qui participent également à cette cohérence de respect de l'environnement.

Sur le bassin valentinois, il est donc nécessaire de développer des projets de logistique urbaine, de complémentarité des modes de transport avec la CCI par la création de cette plateforme multimodale et de bâtir en priorité à partir des besoins des entreprises de la région pour que ces plans de transport améliorent nettement la réduction des gaz à effet de serre.

Le site de Portes possède tous les atouts pour le développement d'une plateforme multimodale performante, au même titre que la réouverture de la gare TER, ainsi que la création d'un atelier de petite maintenance sur le site ferroviaire sont des propositions à mettre en œuvre pour relever le défi de la lutte contre le changement climatique et pour un réel aménagement du territoire en intégrant aussi le thème de l'emploi. Les idées ne manquent pas, elles pourront être développées dans ce débat !

Nous, cheminots, ne pouvons pas être de simples spectateurs de la démolition de notre entreprise. Depuis quelques années, nous essayons de réaffecter une charge de travail Fret sur notre Unité de production –UP–, ainsi que la réactivation du triage par un projet de transport de caisse mobile et la remise en service du tri par gravité. Tous ces dossiers malheureusement restent sans réponse de la part de la Direction SNCF. Un constat est sur, les décideurs de notre entreprise s'opposent à ces attentes, et ne répondent ni aux besoins de la population ni aux enjeux environnementaux.

En France, les chiffres sont éloquentes et parlent d'eux même : En 2008, la part modale était de 16 % alors que la route représentait 82 %. Cette situation est en totale contradiction avec le Grenelle de l'environnement.

À partir de nombreuses analyses, les statistiques nous montrent que le transport routier est responsable de 51% des émissions des gaz à effet de serre du transport de marchandises, contre 34% pour le maritime, 5% pour l'aérien et seulement 4% pour le mode ferroviaire !

À partir de ce constat, de nombreuses questions peuvent être débattues ce soir et notamment en abordant les sujets qui fâchent !

- ✓ Le FRET ferroviaire peut-il trouver un modèle économique équilibré face à une politique favorable au mode routier ?
- ✓ Comment développer de nouveaux trafics FRET face à ces choix politiques ?
- ✓ Le Grenelle de l'environnement passe-t-il par l'augmentation du transport routier ?
- ✓ Fret ferroviaire, quels projets pour répondre aux besoins et aux enjeux de développement durable ?
- ✓ L'avenir du fret ferroviaire sur le site de Portes permet-il de développer des convergences d'intérêts avec les chargeurs de la CCI ?
- ✓ Politique de marge ou de volume pour le développement du FRET, quel choix faut-il retenir ?
- ✓ Le Grenelle de l'environnement sert-il de bouclier financier pour avoir le droit de polluer ?
- ✓ Le triage de Portes n'est-il pas une solution afin de réduire les circulations de camions dans notre département ?
- ✓ La mondialisation permet-elle de développer le transport ferroviaire FRET ?
- ✓ Faut-il relocaliser l'activité industrielle ?
- ✓ Le rapport « transport du FRET dans le monde et changement climatique » sert-il d'effet d'annonce ?
- ✓ L'organisation du transport de marchandises doit-elle faire l'objet d'un débat public national ?

Nous essaierons de répondre à ces questions au cours de cette soirée.

Nous espérons également que ce débat sera riche en développements et argumentations, et qu'il aura la prétention, je l'espère, de s'orienter sur un choix d'aménagement du territoire en mettant à sa place comme il se doit les transports ferroviaires.

Pour clore cette première prise de parole, je vous rappelle que vous avez à votre disposition 2 exemplaires de tracts élaborés par les cheminots CGT :

1. Le premier vous informera sur les propositions CGT pour assurer le développement durable du transport ferroviaire FRET.
2. Le deuxième est un document sur les perspectives de développements sur le site de Portes lié sur le mode de transport ferroviaire dans la Drôme/Ardèche.

Je vous remercie de votre participation à ce débat sur l'avenir de l'activité FRET.

Je vous laisse la parole et vous remercie de votre attention.

Secrétaire du syndicat CGT cheminots de Portes
PHILIPPE PETRI

