

# TOUS ENSEMBLE CONTRE LA FERMETURE DE PLUS DE 400 GARES

## FRET

### QUELQUES RÉACTIONS :

• **A LA ROCHELLE** où le mode ferroviaire transporte des produits dangereux comme l'ammoniaque, le thorium, la soude, les déchets nucléaires... des industriels et des élus s'indignent d'être mis devant le fait accompli.

• **A ST-DENIS-L'HÔTEL** dans le Loiret, la société Masterfoods (agroalimentaire) qui a investi pour relier ses entrepôts au rail et annonce 1 000 wagons par an, attend toujours une offre de transport de la SNCF ; SDH (entretien et réparation de wagons) annonce la fermeture de l'usine si elle n'est plus alimentée.

• **A ST-PIERRE-DES-CORPS** où le wagon isolé représente 64 % de l'activité, ce sont 34 000 tonnes de ferraille, 3 000 tonnes de bois, 5000 tonnes de papiers cartons... qui seront acheminés par camions. L'entreprise Menu (ferrailleur) réalise 100 wagons par mois, soit l'équivalent de 200 camions.

**A** lors qu'on s'attend à une croissance de 50 % du trafic des marchandises dans les 15 prochaines années, la SNCF annonce la fermeture de plus de 400 gares fret.

Cette décision va transférer sur la route des centaines de milliers de camions supplémentaires. Il y a danger quand on sait que le transport routier est le secteur d'activité qui émet le plus de gaz à effet de serre.

Quelle contradiction pour la direction SNCF qui communique régulièrement sur ses atouts environnementaux et sur son engagement en faveur du développement durable !

Quelle contradiction avec les déclarations du gouvernement sur les défis à relever pour l'avenir de la planète et l'annonce d'un Grenelle de l'environnement pour l'automne !

D'autant que cette décision s'inscrit dans la logique de privatisation de la SNCF voulue par Sarkozy. Il a, en effet, annoncé : " il faut maintenant donner au secteur ferroviaire une organisation adaptée à un marché ouvert ", tout en précisant : " les sillons ferroviaires doivent être attribués de façon impartiale entre les opérateurs par une autorité indépendante ".

Cette injonction - qui s'inscrit dans la démarche d'ouverture à la concurrence prônée par Bruxelles - va faire place libre à des opérateurs privés et va provoquer un recul global du fret ferroviaire. L'expérience est là : la concurrence s'exerce sur les marchés les plus rentables et conduit à la disparition des autres.

La stratégie de recentrage sur les trafics rentables va accentuer la spirale du déclin. Et ce n'est pas en diminuant le volume de marchandises transportées que la SNCF arrivera à diminuer ses coûts fixes.

Les syndicats, les associations, de nombreux élus mettent en évidence les multiples conséquences de cette politique : environnementales bien sûres, mais aussi au niveau de l'aménagement du territoire, de l'emploi et de la sécurité (voir encadré).

Il faut les entendre et mettre en oeuvre une autre logique : la valorisation du service public et le développement du fret ferroviaire.(voir les propositions au verso)

Rien n'est encore écrit : face à la logique de Sarkozy qui privilégie les profits pour ses amis sans se soucier des conséquences, rassemblons-nous.

Tous ensemble, imposons d'autre choix de société pour notre avenir, celui de nos enfants, celui de la planète.



# PROPOSITIONS POUR DÉVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE

• **A VIVIEZ** dans l'Aveyron, 40 000 à 50 000 tonnes de zinc brut par an alimentent hebdomadairement l'usine Umicore en provenance d'Auby dans le nord. « Je ne peux pas concevoir que mon transporteur me laisse tomber » déclare à la presse M. Gaétan Pastorelli, directeur de l'usine.

• **A CHÂTEAUROUX**, une entreprise chimique importe une ou deux fois par mois un wagon d'oxyéthylène, produit très dangereux : « les commerciaux de la SNCF sont venus nous voir avant les vacances et nous ont dit que ce n'était plus possible, qu'on devait trouver une autre solution à la fin de l'année, pourtant il est inconcevable de laisser circuler ce produit par la route ».

• **EN CORRÈZE**, ce sont les dessertes locales de Butagaz, Diepal, Allard, Sydernergie (seule entreprise française à retraiter le bois créosoté sur tout le territoire européen), Andros, Précontrain (fabricant de poutres béton hors gabarit pour la route) qui seront touchées.

• **Au Mans**, c'est Socamaine, un entrepôt embranché au réseau ferroviaire qui alimente 35 hypermarchés Leclerc dans un rayon de 350 km, qui va transférer entre 15 000 et 30 000 tonnes par an sur la route, soit 10 camions supplémentaires par jour.

• **A DOULCHARD** dans le Cher, la plate-forme d'Intermarché qui réalise en moyenne 8 wagons/jour sera contrainte de passer à la route

....

Il faut investir pour rentabiliser le service en l'améliorant.

Il faut arrêter avec le dumping social et les déséquilibres structurels entre les modes de transport. En effet, les coûts routiers n'intègrent que 60 % des coûts économiques et les coûts externes ne sont pas pris en compte. Au plan européen, certaines études considèrent que les coûts sociaux et environnementaux engendrés par les transports routiers sont évalués à 420 € par an et par citoyen européen, soit pour la France 2 milliards et demi d'euros.

Il ne peut donc être envisagé d'apporter une réponse sérieuse pour un rééquilibrage durable en faveur des modes de transports les moins polluants et les plus économes en énergie sans traiter de la fiscalité, de la tarification, des droits sociaux dans ce secteur à l'échelle nationale et européenne.

Le Grenelle de l'environnement doit faire un bilan exhaustif des politiques publiques dans le domaine du transport de marchandises et un bilan de l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence.

Un moratoire doit être décidé sur les projets Fret de la SNCF. Le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire doit être réactivé. Un vrai débat public national sur la politique des transports en France et sur la place et le rôle de la SNCF doit être organisé.

## SERVICE MINIMUM OU NOUVEAUX DROITS POUR LES SALARIÉS ET LES USAGERS

C'est au pas de charge et en plein été que la loi sur le service minimum a été votée.

Pourtant les perturbations liées aux conflits sont 30 fois moins nombreuses que celles liées aux défaillances de matériels, au manque de personnel ou à la dégradation des infrastructures.

Comment expliquer, devant ce constat, une telle précipitation pour faire voter cette loi?

Est-ce pour améliorer le dialogue social, les conditions de transport des usagers ?

Tout l'indique : le seul objectif poursuivi est de bâillonner les salariés et leurs organisations syndicales dans une période où les coups pleuvent sur le monde du travail.

Celles et ceux qui sont confrontés tous les jours aux trains supprimés, en retard, en panne, savent bien que la restriction du droit de grève ne résoudra pas les problèmes.

Au contraire, ce sont les luttes des cheminots pour obtenir des moyens supplémentaires et contre la casse de leur entreprise qui ont évité de une situation encore plus dégradée comme en Angleterre.

Plutôt que de réduire le droit constitutionnel de faire grève, nous avons besoin de nouveaux droits pour les salariés et les usagers pour répondre aux défis de la société d'aujourd'hui.

### Le Parti communiste pour se défendre et pour changer les politiques en France et en Europe

Je désire être informé-e des initiatives du Parti communiste français

Je décide d'être membre du Parti communiste français

Je verse.....euros (chèque à: Association de financement du PCF)

Nom, prénom.....

Adresse.....

Téléphone, courrier électronique.....

renvoyer à: Parti communiste français 2 place du Colonel-Fabien 75167 Paris cedex 19

Tél: 01 40 40 12 12

e-mail: [pcf@pcf.fr](mailto:pcf@pcf.fr)

web: [www.pcf.fr](http://www.pcf.fr)