



Région Centre

CONSEIL RÉGIONAL
GROUPE COMMUNISTE

**DÉCLARATION DE M JEAN-MICHEL BODIN, PRÉSIDENT DU GROUPE
COMMUNISTE, VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION CENTRE**

QUAND LES ACTES CONTREDISENT LES DISCOURS !

Au moment où le gouvernement et le président Sarkozy annoncent l'organisation d'un « Grenelle du développement durable » pour la rentrée, la SNCF vient de décider d'abandonner le trafic de wagon isolé et de fermer la quasi-totalité des triages dont celui de Saint-Pierre-des-Corps.

Il y a un hiatus entre les déclarations enflammées sur les défis à relever pour l'avenir de la planète et les actes qui au nom d'une prétendue « concurrence libre et non faussée » conduit à la casse de l'entreprise publique, à la suppression de milliers d'emplois de cheminots, au transfert sur route de l'équivalent d'un million de camions supplémentaires.

L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire à l'œuvre depuis 12 mois n'a pas enrayé le recul de la part de ce mode de transport et a considérablement fragilisé l'entreprise publique. La concurrence s'exerce sur les marchés les plus juteux et conduit à la disparition des autres.

La région Centre n'échappe pas à ce bilan. En décembre 2005, le trafic de fret ferroviaire dans le sud Touraine a été abandonné. C'est l'équivalent de 2000 camions supplémentaires sur les routes départementales. Après la fermeture des gares dédiées au transport du bois, la SNCF annonce la suppression du trafic de « wagons isolés » et la fermeture du triage de Saint-Pierre-des-Corps. Cette fermeture se traduira par la suppression de 40 emplois qui viendront s'ajouter aux 170 emplois disparus sur la région SNCF de Tours avec la mise en œuvre du plan Véron.

Ces décisions sont pour le moins surprenantes, alors qu'au colloque du 3 juillet sur le fret de proximité organisé à l'initiative du Conseil National des Transports l'un des thèmes abordés concerne le wagon isolé. Il est ainsi précisé dans la déclinaison de ce thème : « les industries lourdes voient leur part de marché diminuer sensiblement et génèrent des lots de taille plus réduite, la part des envois traitables par train entier décroît irréversiblement »

Autrement dit, l'avenir ce serait le wagon isolé, le traitement par petits lots, ce qui se faisait très récemment au triage de Saint-Pierre-des-Corps. La SNCF a chassé avec le plan Véron tout ce fret en expliquant que ce n'était pas rentable et que l'avenir c'était le train entier. Aujourd'hui tout s'éclaire, sous injonction du gouvernement, la SNCF a fait place libre, en supprimant plusieurs milliers d'emplois de cheminots chaque année depuis 2002, pour que ce trafic soit livré

à des opérateurs privés, appelés opérateurs de fret de proximité et en sollicitant les Régions pour financer ce bradage.

Ces décisions vont à l'encontre de la volonté régionale de contribuer au rééquilibrage modal du transport de fret. La région Centre a fait la preuve de cette volonté au travers des investissements réalisés dans le contrat de plan qui s'achève et elle la confirme avec les engagements pris dans le contrat de projets État/Région pour la période 2007-2013.

C'est pour mieux cacher la vérité à nos concitoyens sur ce bradage décidé en haut lieu que Nicolas Sarkozy cherche à opposer les cheminots aux usagers du transport avec sa loi cadre sur le service minimum et à opposer les cheminots aux autres salariés en s'en prenant à leur régime spécial, soi-disant au nom de l'équité. L'objectif est clair : casser le service public

En réalité, quel est le vrai problème ? Dans le domaine des transports terrestres, le transport routier bénéficie de conditions telles qu'il n'est pas possible pour le ferroviaire de proposer « des offres compétitives ». Les coûts routiers n'intègrent que 60% des coûts économiques et les coûts externes ne sont pas pris en compte. Au niveau 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.

L'application de la directive eurovignette, bien qu'insuffisante parce qu'elle n'intègre pas l'internalisation des coûts externes, serait un premier signal pour une harmonisation fiscale et tarifaire au niveau européen sur la circulation des poids lourds.

Il ne peut être envisagé d'apporter une réponse sérieuse pour un rééquilibrage durable en faveur des modes de transport 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.