



Union Interfédérale des Transports

UIT CGT - 263, rue de Paris – Case 571 – 93515 Montreuil Cedex
TEL: 01 55 82 80 47 - FAX : 01 55 82 80 49 - E- mail : uit@cgt.fr

Monsieur Nicolas HULOT
Ministre d'État
Ministre de la Transition Ecologique et solidaire
Hôtel de Roquelaure
246, Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Montreuil, le 22 juin 2017

Monsieur le Ministre,

Si nous nous permettons cette interpellation, seulement quelques semaines après vos prises de fonctions, c'est que l'avenir du transport ferroviaire voyageurs et marchandises dans notre pays est au plus mal et, d'une façon plus générale, les transports alternatifs au tout routier, comme également le fluvial.

Au vu des politiques transports, d'infrastructures et d'aménagements du territoire menées ces dernières années, sommes-nous bien dans le pays qui – après un Grenelle de l'Environnement dont nombre de décisions n'ont jamais été concrétisées – a tenu quatre conférences environnementales. Un pays où, récemment, s'est déroulée (fin 2015) la COP21 qui a conduit à saturer l'espace médiatique. Une loi sur la transition énergétique a ensuite été votée. Malgré nos propositions et notre insistance, avec d'autres organisations, la question des transports y est pratiquement inexistante, en faisant plus une loi de transition électrique loin de répondre aux véritables défis du réchauffement climatique car, comme vous le savez, les transports sont le 1^{er} émetteur de gaz à effet de serre (GES) et consommateur de produits pétroliers.

La généralisation du 44 tonnes, l'abandon de l'écotaxe poids lourds, le passage de la TVA de 7 % à 10 % sur les transports publics, le relèvement du seuil pour le Versement Transport par les entreprises de 9 à 11 salariés, la loi Macron sur la libéralisation des services d'autocars, les plans de relance autoroutiers successifs et le refus de renationaliser les autoroutes, les choix et décisions politiques conduisant à l'abandon des Trains d'équilibre du territoire (TET) – dont les trains de nuit – par l'État, remettent ainsi en cause le maillage national du réseau ferroviaire, ainsi que la dette du système ferroviaire sur laquelle l'État refuse d'assumer sa responsabilité. Ce sont autant de mauvais signes envoyés pour s'attaquer au réchauffement climatique, aux réponses aux besoins en matière sociale, de reconquête des territoires, d'environnement.

Oui, les politiques des transports menées ces dernières années, sources d'un *dumping* social féroce, appuyées par la logique du « bas coût » (*low cost*), empêchent tout report modal et accentuent les émissions de GES.

Ainsi, en 2015, année de la COP21 et du vote de la loi sur la transition énergétique, la part des émissions de GES émises par le secteur des transports est repartie à la hausse ! Ceci est dû à une augmentation de la circulation routière, avec une consommation du carburant routier qui progresse de 1,3 %. Et cela malgré le développement des biocarburants, de l'électro-mobilité ou de la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules.

Les politiques menées sont complètement à contrecourant de ce qui a été porté au Grenelle de l'Environnement, des objectifs de la COP21, et la suppression des trains de nuit en est un exemple parlant.

Le désengagement de l'État dans les TET, qui réalisaient, en 2015, 34,2 millions de voyages par an (soit 100 000 voyageurs par jour) est inacceptable !!

Les trains de nuit sont au cœur de ce démantèlement du service public de transport, que l'on peut considérer comme un véritable sabotage !

Le coup du « pas rentable » n'est pas entendable. De quelle rentabilité parle-t-on lorsqu'il s'agit de santé publique, de réchauffement climatique, d'avenir de territoires entiers ?

D'ailleurs, nous faisons la démonstration, et nous allons mener campagne sur ce thème, que le transport sous contrôle et maîtrise publics est moins cher que sous contrôle privé, où les actionnaires et les majors du BTP (Vinci, Eiffage, Bouygues...) s'enrichissent sur le dos des citoyens, comme c'est le cas pour les autoroutes et comme ça va être le cas du partenariat public-privé (PPP) de la LGV Tours/Bordeaux. L'exemple de la Grande-Bretagne est aussi révélateur de ce fait ! Nous demandons que ces milliards d'euros des autoroutes reviennent dans le champ public, pour les réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers.

Où sont les bases posées par le Ministère de l'Écologie, de l'Aménagement et du Développement Durable dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et je cite :

« Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières/autoroutières (...), doit être abandonné au profit d'une logique de développement intégré, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours ».

Une étude, réalisée en 2011 dans 27 pays européens, met en évidence que les coûts externes liés au transport routier sont au moins 4 fois plus élevés que ceux du transport ferroviaire (4 fois pour le fret et 6 pour le transport de passagers).

Les coûts externes liés aux transports en y intégrant la congestion s'élèvent, dans ces pays, entre 660 et 700 milliards d'euros. Les accidents, la congestion, le changement climatique et la pollution représentent 86 % des coûts.

Le total des coûts externes représente 5 à 6 % du PIB des pays étudiés. Il s'agit donc d'un enjeu important, aujourd'hui financé en grande partie par le contribuable. Le secteur routier génère 93 % du total des coûts externes, le rail environ 2 %, le secteur aérien 4 % et le trafic par voie navigable 0,3 %. Voilà les véritables enjeux et les défis qui nous sont posés.

Les réformes territoriales et notamment la loi Nôtre et la métropolisation amplifient le phénomène de déplacement et de mobilité imposée, tout en contribuant à la désertification des territoires, sans parler de l'étalement urbain et de l'artificialisation des terres là aussi allant à contrecourant des objectifs affichés lors de la COP21.

Ainsi, les positions du gouvernement et de la SNCF sont plus teintées d'un dogme d'ouverture à la concurrence (dont on connaît le triste résultat pour le Fret ferroviaire) que d'une volonté de répondre aux besoins de déplacements normalement imprégnés d'une logique de respect de l'environnement au service de l'intérêt général. De plus, les trains de nuit répondent aussi à la logique d'État, de cohésion nationale, d'aménagement du territoire, particulièrement de ceux qui sont les plus mal desservis, le tout TGV ne répondant pas à tous les enjeux et besoins, bien au contraire. Le TER ayant plus un rôle de transport de proximité et du quotidien, les trains de nuit sont souvent les seuls transports permettant de relier de grandes villes avec des horaires de passage adaptés aux besoins des usagers.

Le ferroviaire, sous maîtrise et contrôle publics, doit continuer d'être un mode de transport de masse dans un concept multimodal et de complémentarité avec les cars et les bus : base d'un service public de transport accessible et au service de tous. À l'inverse des cars dits « Macron » qui nous placent dans une concurrence mortifère, dans tous les domaines (social, sécurité, environnement et aménagement du territoire).

Il est donc temps que les TET et les trains de nuit retrouvent leur place de service public connectant les territoires. La protection de l'environnement doit pouvoir compter sur cette logique intégrant tous les modes de transport et favorisant les plus propres.

Les puissantes mobilisations de ces dernières semaines pour la défense des trains de nuit, rassemblant très largement cheminots, usagers, associations, ONG, élus politiques, doivent être entendues. Nous nous félicitons des premières avancées pour le maintien du Paris/Port-Bou. Nous vous sollicitons pour le maintien de la Palombe Bleue, Paris-Irun, et revoir les autres dessertes déjà supprimées.

Pour équiper ces trains d'un matériel digne du 21^e siècle, la CGT propose que les ingénieurs de la SNCF et d'ALSTOM, notamment, travaillent ensemble à l'élaboration de nouvelles voitures couchettes. Comme pour les TET de jour qui doivent être plus confortables, plus accessibles – notamment pour les personnes à mobilité réduite – d'où la nécessité là aussi de travailler à de nouvelles voitures remorquées pour remplacer les trains corail.

Concernant les TET, leur reprise par les régions, suite au désengagement de l'État est une mauvaise chose, cassant la cohérence nationale du réseau et source de rupture entre les régions.

L'avenir du transport de marchandises par des modes alternatifs que sont le ferroviaire et le fluvial est aussi un enjeu essentiel pour les territoires, la reconquête industrielle permettant de rapprocher les lieux de production des lieux de consommation. L'exemple de la lutte menée pour le maintien du train des primeurs Perpignan/Rungis contribue à cette démarche.

Pour la CGT, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, nous considérons que nous avons besoin de tous les modes de transport, mais en complémentarité, dans un concept de multimodalité sorti de la logique du marché passant par une maîtrise publique sous contrôle public et où le service public doit retrouver toutes ses lettres de noblesse.

Nous sommes, bien sûr, disponibles pour toute rencontre permettant d'approfondir ces questions et d'avancer pour l'intérêt général.

Dans cette attente,

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations distinguées.



Dominique LAUNAY
Secrétaire Général de l'Union Interfédérale des Transports CGT
Membre du Conseil National de la Transition Energétique