

La Cgt revendique

La situation du Fret et les choix de casse faits à l'heure actuelle vont déterminer l'avenir du ferroviaire marchandise et voyageur pour les années à venir. Entretien du réseau, emploi, entreprise unifiée de service public dépendent des choix faits pour le Fret.

En tant que citoyens et usagers du ferroviaire, vous avez votre mot à dire. Ensemble, usagers et cheminots, revendiquons pour nos intérêts communs.

Le Fret, ferroviaire et routier demande une réflexion globale et une remise à plat totale des fonctionnements actuels dans le transport. Avec son union interfédérale du transport (UIT), la Cgt a des propositions globales qui peuvent changer :

SnCF : retour à une entreprise intégrée avec péréquation tarifaire entre les activités. Les bénéfices de Tgv financeraient ainsi le Fret et le Ter.

Fret SnCF : retour à une politique de volume par une augmentation des embauches dans le secteur marchandise, des investissements en matériel, le retour en arrière sur le plan Fret et l'engagement sur le développement du transport de containers.

Dettes, abrogation des dispositions législatives ayant créé RFF car aucun autre mode de transport n'auto finance les infrastructures dont il a besoin. Les voies appartiennent à l'Etat, c'est donc à lui de les financer au travers d'un pôle de financement 100% public..

Infrastructures, la maintenance du réseau est aujourd'hui insuffisante du fait de la faiblesse des investissements. Elle est la cause de nombreux retards de trains tant marchandises que voyageurs.

Transport routiers : mise en place de mesures coercitives visant à faire payer au transport routier l'ensemble des coûts qu'il génère en terme de pollution, usure prématurée des routes, insécurité routière...

Syndicat des cheminots Cgt de Toulouse
12, rue St Laurent 31500 Toulouse
cgt.cheminots.toulouse@wanadoo.fr

Fret ferroviaire,

L'heure des choix décisifs

Ecologie, développement durable sont aujourd'hui des enjeux essentiels aux yeux des français. La SnCF quant à elle prend le chemin opposé en favorisant le transport routier. Explications :

En plusieurs années, la part du transport de marchandises par fer a diminué en même temps que les besoins de transports eux ont augmenté. Le transport routier est aujourd'hui le plus utilisé bien qu'il soit également le plus nocif pour l'environnement et la sécurité routière. Les politiques publiques, la stratégie de la SnCF y sont pour beaucoup. Pour preuve, récemment, la SnCF a préféré,

avec la bénédiction du Gouvernement, transporté ses matériaux en camions plutôt qu'en train. Des traverses et 10 000 tonnes de ballast circuleront donc sur les routes.

En abandonnant toutes ses missions de service public, en axant sa politique uniquement sur les trafics rentables, la SnCF a entraîné depuis 2002 le report sur les routes de près d'un million de camions.

Un situation qui pourrait être évitée grâce aux propositions de la Cgt.



Une histoire de choix politiques...

Le ferroviaire a de l'avenir..

Economistes, politiques, experts en écologie le confirment, les besoins en transport ferroviaire vont croître de manière importante dans les années à venir. D'ici à 2020, le taux de croissance du secteur du transport sera de près de 40%.

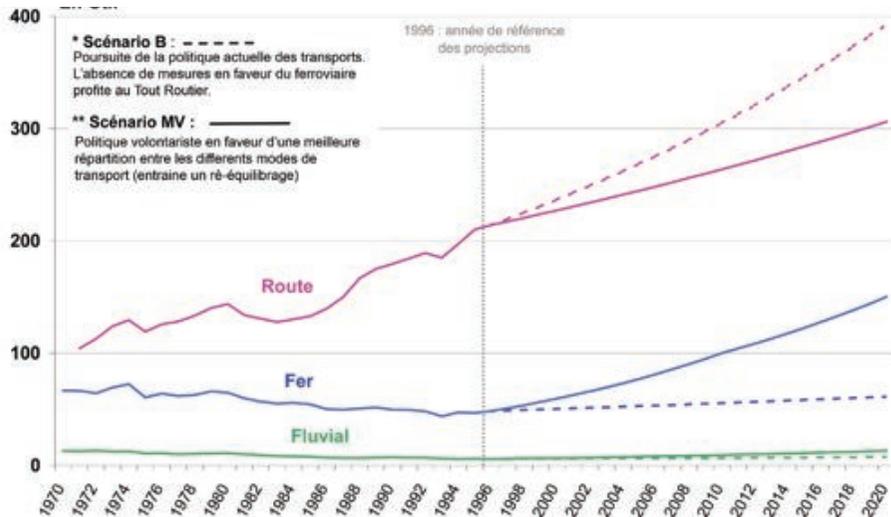
La question qui se pose est donc la suivante : Doit-on laisser le transport routier absorber tous ces trafics ou doit-on mettre en place des politiques en faveur d'un rééquilibrage ? (Cf tableau ci dessous)

Pour la Cgt, il est urgent de mettre en place des mesures visant à réduire le transport routier en faveur du ferroviaire.

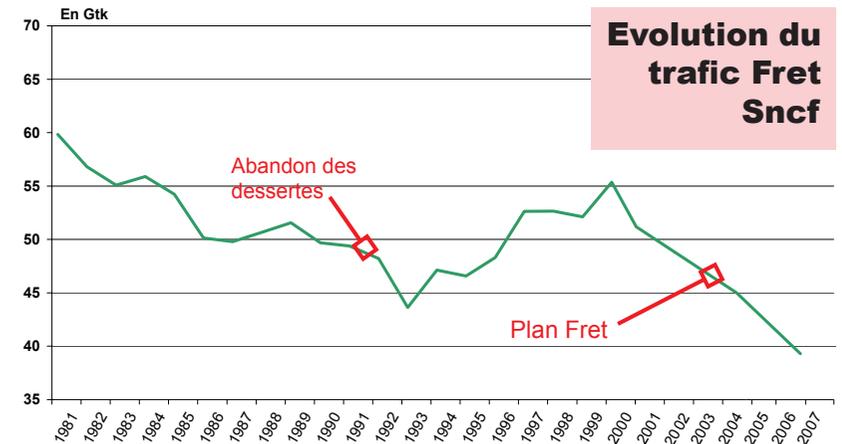
Aménagement du territoire, maîtrise des énergies, environnement découlent de cet enjeu.

A l'heure où certains envisagent de construire une nouvelle rocade autour de Toulouse, des lignes ferroviaires ferment en raison d'un manque d'entretien de la part de l'Etat et de la Sncf.

Voici la preuve du décalage entre les actes et les discours de la part de certains politiques.



Evolution des trafics avec et sans mesures de ré-équilibrage



Et la Sncf dans tout ça ?

Pour la direction de l'entreprise, le Fret n'a jamais eu de mission de service public. Pire, il s'agit uniquement d'une activité qui doit dégager des bénéfices.

Cette logique a engagé la Sncf dans une spirale d'abandon de trafics. L'abandon des petites dessertes dans les années 90 et la mise en oeuvre du plan Fret en 2003 ont été les plus grandes causes de l'affaissement du ferroviaire (Cf graphique au dessus). Quant à la Sncf, au travers de son groupe, elle récupère par la route les transport ferrés qu'elle abandonne. Ainsi, via ses filiales Calberson et Geodis, elle est le 1er transporteur routier d'Europe.

Sur notre région, le plan Fret de 2003 a entraîné la fermeture de service public. Pire, il s'agit d'une des gares de triage les plus modernes d'Europe déversant ainsi près de 6 000 camions supplémentaires sur les routes (chiffres 2004).

La seule hausse de trafic se situe après 1995 et fait suite à l'action de grève de 1995 qui avait obligé les politiques à s'engager pour le doublement du trafic Fret d'ici à 2010. Une volonté rapidement balayée par le gouvernement suivant qui s'est empressé de supprimer 7 000 emplois de cheminots au Fret (autant que Power 8 pour Airbus).