



Le Fret Ferroviaire, Tous concernés. Réagissons !



Le transport des marchandises, ses conséquences économiques, sociales et environnementales sont de véritables enjeux de société.

Le Fret ferroviaire est un outil incontournable qui a besoin d'être redynamisé, à contrario de ce qui se fait aujourd'hui.

Entre 2000 et 2009, la part du fret ferroviaire a été divisée par deux, passant de 55,4 milliards de tonnes kilomètre (GTK) à 26,5 milliards de tonnes kilomètre (GTK). Entre 2008 et 2010, les effectifs dédiés à Fret SNCF sont passés de 14 933 à 11 793 cheminots.

En 2010, cette branche a connu une baisse des effectifs de 18,6 %. Quelle entreprise serait en mesure d'encaisser un tel plan social ? Avec une part modale de l'ordre de 15 % (contre plus de 80 % pour la route), le fret ferroviaire en France est en déclin constant, bien loin de pays comme l'Allemagne (33 %), l'Autriche (37 %) ou la Suisse (40 %).

Dans un tel contexte, l'objectif annoncé lors du Grenelle de l'environnement, de porter, d'ici 2022, à 25 % le volume des marchandises transportées en mode alternatif (fluvial et ferroviaire), sera difficile à atteindre. Aujourd'hui, la SNCF s'apprête à porter le coup de grâce à l'activité du Wagon isolé, qui représente pourtant 60 % des trafics. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que l'offre : « multi-lots / multi-clients » qui se profile est loin de séduire les chargeurs.

D'ailleurs, les chargeurs se sont également regroupés et ont pris position contre le remplacement du wagon isolé par l'organisation « multi-lots / multi-clients » qui ferait passer le volume de wagons isolés de 600 000 unités par an à environ 200 000.

Ils disent clairement :

Le « multi-lots / multi-clients » n'est pas une réponse aux besoins des chargeurs. Sa mise en place va entraîner un transfert massif de l'activité vers le transport routier, qui rend hypothétique un retour à l'équilibre financier de Fret SNCF.

Un système ferroviaire de lotissement est nécessaire pour maintenir l'activité portuaire et industrielle en France. C'est un domaine où, du fait de l'importance de son réseau, Fret SNCF devrait avoir un réel avantage compétitif sur les autres opérateurs qui n'offrent que des trains complets.

Par ailleurs, les chargeurs estiment qu'il y a une contradiction flagrante entre l'engagement pris depuis plusieurs années par la Commission Européenne, et plus récemment, par la France, dans le cadre du Grenelle pour redynamiser le transport ferroviaire.

la Fédération CGT des Cheminots a pris la décision de relancer le débat pour exiger d'autres choix, avec la décision d'une journée d'action le 10 mars.

Dans le même sens, unitairement, avec des ONG, des associations d'usagers et les élus progressistes de diverses sensibilités politique, une pétition nationale exige de revoir d'urgence le plan Fret, avec notamment un moratoire.

Dans notre département nous ne sommes pas à part de cette logique. Après avoir gagné par la lutte, le maintien du triage de Miramas, la Direction de l'entreprise poursuit sa politique de déclin et veut modifier son organisation afin de le rendre inopérant.

C'est un non-sens !!

- Le triage de Miramas est entièrement automatisé et il est conçu pour trier 3 000 wagons par jour et largement sous exploité aujourd'hui.
- Sa situation géographique est idéale au cœur des axes Italie – Espagne – Europe du Nord et régionalement au cœur du poumon économique du sud de la France :
 - Plateforme logistique du sud en passe de devenir la plus importante d'Europe.
 - Le golfe de Fos en expansion croissante.
 - Un des plus grands sites pétrochimiques d'Europe.
 - Le port de Marseille avec des extensions en cours (Distriport, Fos 2 X L, 3 X L...)

Le Fret ferroviaire est donc au cœur de l'avenir économique et industriel de notre département qui se conjugue avec des milliers d'emplois.

Le Fret ferroviaire c'est une sécurité maximale pour les transports de matières dangereuses, mais aussi au vue du nombre d'accidents graves dus aux camions supplémentaires sur les routes et il s'inscrit pleinement dans les objectifs du Grenelle de l'environnement de réduction des gaz à effet de serre.

Tout cela est confirmé dans l'expertise demandée par le Conseil Régional qui a été rendu en janvier 2011 et qui donne raison à la CGT :

- 1°) Le triage est viable économiquement,**
- 2°) Il existe un potentiel énorme de transport,**
- 3°) c'est un atout majeur pour le développement économique de notre région.**

Et selon un sondage mis en avant dans cette expertise, 80 % des chargeurs sont intéressés par le ferroviaire assortis de conditions précises : fiabilité, délais, coût.

La CGT a des propositions et elle propose d'en débattre avec tous les acteurs économiques.

C'est tout le sens de l'initiative nationale de la Fédération des cheminots avec l'organisation de 11 rassemblements en France autour des triages.

Pour notre département :

Rassemblement le 10 mars 2011
devant la Gare de Miramas à 11 h 00
FRET FERROVIAIRE, TOUS CONCERNES. REAGISSONS !