



Secteur fédéral CGT des cheminots de Normandie

5, rue de Buddicum 76300 Sotteville-lès-Rouen

Cheminotscgt.normandie@wanadoo.fr

02.35.73.34.38 – fax : 02.35.72.66.69

Blog temporaire : <http://cgtcheminotsh76.hautetfort.com>

Lettre aux élus

La question environnementale mobilise les opinions publiques et cela confère une responsabilité particulière aux acteurs socio-économiques et politiques autour des enjeux sur l'évolution du climat et de ses conséquences sur la biodiversité et les populations.

Les transports contribuent de manière différenciée selon leur empreinte carbone à la production de gaz à effets de serre.

Force est de constater, depuis que le débat porte sur les modes de consommation d'énergie en lien avec le Grenelle de l'environnement, la stratégie affichée en terme de transport de marchandises s'éloigne des objectifs. Dans son ensemble le transport ferroviaire a perdu 50% de sa part modale. L'ouverture à la concurrence n'a en rien réglé le déséquilibre entre les différents modes de transport. Notre société est confrontée à un recul considérable de l'intervention publique dans un secteur affirmé comme stratégique face au réchauffement climatique. Il faut une politique active qui repose sur une tarification juste, un transfert modal qui rentre dans la promotion de chaînes de transport multimodal. Depuis 10 ans, la SNCF a voulu reconfigurer son outil de production Fret pour satisfaire aux directives européennes. Les différents plans dits de sauvetages se sont avérés successivement plus désastreux les uns que les autres. Aucun des objectifs de transports et financiers n'a été atteint. Celui de la disparition massive d'emplois affaiblit l'outil de production, déstructure le plan de transport et limite les capacités réactives de l'entreprise publique.

Depuis 2006, ce sont 2 millions de camions de plus sur les routes !

La création de filiales à la SNCF, y compris sous la forme d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité, intègre l'ensemble de la chaîne de transport et valide l'organisation de la SNCF avant la mise en place de la gestion par activités. La différence réside dans la baisse des coûts par le moins-disant social et par la prise en charge des coûts de structures par la SNCF. Au final, cette privatisation ne prouve ni son efficacité organisationnelle et encore moins sa pertinence économique.

La gestion par activités trouve également ses limites puisque le transport voyageur fait aujourd'hui face aux mêmes difficultés concernant les charges d'infrastructures à travers l'augmentation des péages, effet de la dette héritée du désengagement de l'État au cours des dernières décennies. La disparition de la péréquation amplifie les difficultés pour toutes les activités de la SNCF.

La Normandie avec sa façade maritime, son tissu industriel, la pétrochimie, son activité agricole et son industrie agro-alimentaire a besoin d'infrastructures de transports. Elles doivent satisfaire les exigences de l'activité économique et répondre aux attentes environnementales. La SNCF dispose du potentiel d'infrastructures, de personnel qualifié et poly compétent pour parfaire aux besoins de transport.

Après celui de Mézidon... le triage de Sotteville, qui est l'un des plus importants d'Europe, est menacé de disparaître. Il est pourtant situé au cœur d'une zone industrielle composée de plusieurs usines classées SEVESO. Les triages normands doivent retrouver leur fonction d'intégrateur par le regroupement et la distribution géographique, du wagon au train complet.

Le maillage des triages définit les itinéraires en utilisant au mieux le réseau par l'optimisation des infrastructures en fonction de leur taux d'occupation. Ce maillage met en capacité de capter tous les trafics et de s'adapter à leurs évolutions.

La Normandie est l'une des principales régions productrices d'électricité, son réseau ferré cumule de nombreux retards en matière de modernisation et d'électrification. La nécessité de mise à niveau pourrait se faire par des partenariats avec des financements publics, mais également en relation avec RTE EDF comme ce fut le cas pour le TGV Est.

L'abaissement des coûts énergétiques donnerait toute sa pertinence au transport sur faible distance.

Comme pour la régionalisation avec les TER, la mise en place d'outils de régulation démocratique en lien avec une volonté politique à tous les niveaux, relayée au sein de la direction de la SNCF, permettrait de trouver une cohérence territoriale et nationale. La CGT l'affirme : les cheminots sont prêts à relever le défi, pour peu que l'on y mette réellement les moyens. Le contrat social doit être respecté et l'organisation de la SNCF doit garder son unicité. Les métiers transverses garantissent sécurité, sûreté, fiabilité de toutes les circulations, et cela, 24h sur 24h et 7 jours sur 7.

Devant l'urgence, la CGT a souhaité à nouveau interpeller les élus sur la dimension globale du service public et plus précisément sur l'avenir du Fret SNCF. Les préoccupations environnementales communes nécessitent un débat, des solutions pour satisfaire l'ensemble de la collectivité dans le court et long terme.

Avec les cheminots, la CGT porte de nombreuses propositions. Nous souhaitons connaître votre vision sur l'avenir du service public ferroviaire, et nous sommes disponibles pour un échange.