



FRET SNCF est toujours là !



Dès novembre 2003, lors de l'annonce du plan VERON, la CGT avait dénoncé les responsabilités de la direction et du gouvernement sur le déclin du fret ferroviaire et a organisé depuis de nombreuses initiatives revendicatives.

Le gâchis social, économique, financier et humain de ce plan fret a été constaté par tous.



Malgré ce constat d'échec, sous l'impulsion du gouvernement et de la direction de la SNCF, la même politique de réduction des coûts et de casse de l'outil de production a été poursuivie et amplifiée par les directeurs du fret qui se sont succédés. Dès 2007, on a vu la fermeture de plus de 400 gares fret au wagon isolé, s'en sont suivies, la fermeture de triages, la mise au rebut de locomotives. En 2008, l'activité fret est isolée du reste de l'entreprise, la privant ainsi d'une organisation de la production mutualisée. Par ses choix, la direction déstructure les collectifs de travail, chasse les techniques et les savoir faire de l'entreprise. Et que dire des coupes sombres que subissent les effectifs, en effet, nous étions environ 30 000 à travailler pour le Fret jusqu'à l'arrivée de VERON en

2003. La création de la branche Fret dans l'EPIC en 2008 s'est faite avec moins de 15 000 cheminots ! Pour la direction, ce nouveau plan de casse consiste à dédier des cheminots à l'activité Fret. Les premiers effets n'ont pas tardé à se faire sentir. Des ADC ont été sortis du domaine traction et sont exclusivement dédiés au Fret avec d'autres cheminots de l'exploitation. Cela entraîne des pertes de connaissances et la casse des parcours professionnels. **Comme d'habitude dans notre histoire, quand les autorités déraillent les cheminots reprennent les choses en main. Avec la CGT Les cheminots vont contester les différents plans de réorganisations et se mobiliser.** Malgré cela, le gouvernement et la direction jouent l'autisme et continuent leur entreprise de destruction. Les

cheminots vont alors engager, avec la CGT et parfois dans l'unité syndicale, une série d'actions de grève, mais aussi d'interpellations de la population, des pouvoirs publics, toujours sur la base de propositions de développement. Nous avons marqué des points malgré d'incécentes attaques : **le RH 0077 est toujours notre référence. Les cheminots avec la CGT ont su résister et mettre la direction en échec sur son projet de nouveau RH.** L'opinion publique, les élus politiques sont très attentifs à ce que disent et ce que font les cheminots, le schéma directeur de casse de la direction n'a pas pu être développé. Le temps nous a donné raison puisque VEOLIA seule véritable entreprise privée sur le marché a fait faillite ! Comme quoi le Fret ferroviaire ne peut être que public !

Les cheminots RÉSISTENT avec la CGT



En septembre 2009, un schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises est annoncé en parallèle avec l'engagement du gouvernement. Ce plan consiste en l'abandon du maillage du réseau du wagon isolé au profit de relations « multi lots/multi clients » entre 11 sites seulement. Le reste du territoire est livré à des OFP (que la SNCF est sommée de financer) et aux camions après transbordement des marchandises dans des « ports rail » créés dans les 11 sites.

Depuis la création d'un « CE national Fret » lors des dernières élections professionnelles de Mars 2009, la direction n'a eu de cesse, à travers cette instance, de vouloir mener des dossiers lourds de conséquences pour l'entreprise et pour les cheminots. Le CE national Fret a été créé de toutes pièces par la direction avec l'objectif d'accélérer la séparation du Fret du reste de l'EPIC SNCF. Durant ces deux années, de 2009 à 2010, la direction a procédé à la vente à la découpe au sein même de l'activité FRET en créant des entités dédiées par produit : APC (Agriculture Produit de Carrière) AUTO PGC (Auto et Produit Grande Consommation) belle île (charbon acier) PACE (combiné), sol et rail, Auto-chem et Multi-lots / Multi-clients. A fin 2010, seul « belle île » a pu être déployé, alors que la direction s'était donnée comme objectif d'aboutir sur l'ensemble des dossiers à fin juin 2010.

UNE RÉSISTANCE IMPULSÉE PAR LA CGT

Devant la résistance des cheminots avec la CGT durant 2009, qui a freiné le déploiement du projet de la direction, le Président NADAL a été débarqué et remplacé en Février 2009. Pour l'année 2010, la baisse des effectifs a été de 18,5 % L'ensemble des chargeurs, PME/PMI dénonce fortement l'abandon du wagon isolé, par l'organisation de multi-lots/multi-clients, qui fera passer le volume de wagons isolés de 600 000 unités par an à environ 200 000. **Les cheminots, avec la CGT, avaient une nouvelle fois, eu raison trop tôt.** Les différentes actions menées tout au long de ces dernières années et particulièrement depuis les élections de 2009, ont permis de démontrer **qu'une autre politique de transport est possible.** Quand la direction a voulu

passer en force comme avec Combi Express, la CGT avec les cheminots a organisé la résistance y compris devant les tribunaux. Aujourd'hui, GEVREY, SOTTEVILLE, SOMAIN ne sont pas fermés. MIRAMAS trie toujours à la gravité ! Sur le site de CERBERE et malgré les pertes de trafics, les cheminots avec la CGT exigent le maintien de l'emploi pour mieux rebondir ! La CGT vient d'obtenir une table ronde production au plan national, le Fret n'en sera pas exclu : c'est un des résultats de la lutte d'avril 2010. **Fort de la majorité que vous avez su donner à la CGT en 2009 dans toutes les instances du Fret, nous avons, tous ensemble, écrit de belles pages de résistance !**



LISTE DES CANDIDATS CGT

EXÉCUTION

Titulaires		Suppléants	
BERANGER Pierre-Henri	ADC (DF Est)	DEFAIT David	ADC (DF Sud-est)
Dijon - DP 5		Lyon - DP6	
LAZZARO Dominique	Sédentaire (DF Sud-est)	PETIT Olivier	Sédentaire (DF IDF Normandie)
Chambéry - DP8		Normandie - DP 15	
BELBACHIR Thami	Sédentaire (CRLO IDF Normandie)	DETAIL Franck	ADC (DF IDF Normandie)
Paris Nord - DP 13		Reims - DP 16 -	
LEBORGNE Mickaël	ADC (DF Charbon - Acier)	BALCON Sebastien	Sédentaire (DF Sud est)
Lille - DP 1		Marseille/Miramars- DP 9	
MILBEO Frédéric	ADC (Normandie IDF)	CANCEL Eric	ADC (DF Atlantique)
Paris Sud-est- DP 14		Toulouse - DP 10	
MAS Lucas	ADC (Combi express)	DIEUDONNE Jean-Michel	Sédentaire (DF Charbon Acier)
Montpellier (Perpignan) - DP 19		Nancy - DP 4	
ANTHOINE Arnaud	ADC (DF Est)	GLEYROUX Thierry	ADC (DF Atlantique)
Strasbourg - DP4		Bordeaux - Hourcade - DP 10	
BOUHOURS Patrick	Sédentaire (DF Atlantique)	MOLLET Dominique	Sédentaire (DF Charbon - Acier)
Nantes (Le Mans) - DP 12		Lille - DP1	
LASNIER David	ADC (DF Atlantique)	ROBERT Yannick	Sédentaire (Combi-Express)
Tours-Vierzon - DP 11		Montpellier-Cerbères - DP 19	

MAÎTRISE

Titulaires		Suppléants	
BREVIERE Pascal	DF Charbon Acier	HOPPLEY Thierry	Sédentaire
Lille - DP 2		Paris Saint Lazare - DP 14	
ESPOSITO Bruno	DF nationale	ANDRIOT Fabrice	Sédentaire (DF Est)
Strasbourg -		Dijon - DP 5	
TRINCAL Jean-François	Sédentaire (DF Sud-est)	MICHALAK Philippe	DF IDF Normandie
Clermont-Ferrand - DP 7		Rouen - DP 15	

CADRE

Titulaires		Suppléants	
MARTIN Laurent	DF Sud-est	MOREL Gilles	DF Nationale
Montpellier - DP 9		Centraux -	
TRANKLE Fabrice	DF Sud est	DELABY Christian	DF Normandie IDF
Marseille - DP 9		Paris-Nord - DP 13	
LE BONHOMME Yannick	DF Atlantique	GREGOIRE Jean-Louis	DF Charbon - Acier
Rennes - DP 12		Metz - DP 3	

Les CHEMINOTS avec la CGT ont imposé des reculs à la direction !

Entre 2000 et 2010, la part du Fret ferroviaire a été divisée par deux, passant de 55,4 milliards de tonnes kilomètres (GTK) à 26,5 (GTK).

Une détermination sans faille de la CGT aura permis de modifier le calendrier infernal que voulait nous imposer la direction.



La politique des transports, singulièrement le transport des marchandises, constitue un des piliers de l'aménagement du territoire, un facteur de cohésion sociale, un levier indispensable à une politique soucieuse du développement durable. Face à un risque de marginalisation, la CGT propose de raisonner en système de transport et de considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multi modale. Dans le même temps, l'intervention publique doit assurer les cohérences territoriales en incitant les chargeurs et les industriels à réfléchir en commun à leurs transports. Des convergences peuvent

alors se développer entre l'intérêt général en orientant les flux vers des modes respectueux de l'environnement et l'intérêt des chargeurs qui peuvent bénéficier de ces mises en commun. Seule une politique des transports basée sur des valeurs de service public permet de respecter ce choix.

POUR STOPPER LA CASSE DU FRET, LA CGT PROPOSE :

- Le développement de l'emploi au statut pour améliorer les conditions de travail ;
- La réintégration des activités filialisées dans l'EPIC SNCF ;
- Le développement d'une logistique territoriale de proximité pour drainer les flux dans les territoires et les massifier (système du wagon isolé) ;
- L'arrêt des transferts de charges et de trafics vers les filiales ;

- Le développement de l'ensemble des activités du fret pour répondre aux besoins des entreprises et à l'aménagement du territoire ;
- La réouverture des installations ferroviaires fermées (gares, triages, plates-formes multimodales) et la création de nouvelles ;
- Un nouveau système de production à deux niveaux (en proximité pour rassembler les wagons et en réseau pour les acheminer) ;
- Une nouvelle approche commerciale permettant de s'adresser à tous les chargeurs potentiels ;
- La mutualisation des moyens.

A la SNCF, mais aussi dans les entreprises ferroviaires, la mobilisation des cheminots doit franchir un pas pour contraindre la Direction de la SNCF et le Gouvernement à changer de politique et créer les conditions d'un développement du fret ferroviaire avec l'entreprise publique SNCF.

Le 24 mars 2011, VOTEZ MASSIVEMENT CGT !