

entreprises ferroviaires confondues. La SNCF (seule en 2000 et 2005) a transporté 23 GTK en 2015. En 30 ans alors que le transports de marchandises a doubler, le fret SNCF a été divisé par 3 ! **La concurrence n'est pas la solution, bien au contraire !** Alors que la Direction s'attèle à la préparer pour le Voyageur et sort tous ces projets : ESV, EST, petits collectifs, fermeture de guichet, dédicace à une activité des moyens de production, la CGT revendique une organisation de la production qui s'appuie sur des établissements multi-activité, gage de souplesse, de réactivité pour répondre à tous les aléas de production et garantir la sécurité des circulations. Alors que 70% des pertes financières du fret SNCF sont imputables au frais financier, il y a urgence à désendetter le système ferroviaire national.

Sur PARIS SUD EST, des possibilités importantes de développement

À Paris, la CGT est de ceux qui s'opposent au démantèlement de la Petite Ceinture ferroviaire et des emprises de Bercy-Charenton. L'expérience menée avec la Halle Gabriel-Lamé doit être un levier pour développer l'arrivée au cœur de la capitale des marchandises en utilisant des infrastructures existantes et en les utilisant au service de tous : voyageurs ET marchandises. C'est une des conditions de faire reculer la présence de camions au cœur de Paris.

En Val-de-Marne, outre le Triage de Villeneuve, Valenton accueille la plus importante plateforme combiné rail-route d'Île-de-France, le MIN de Rungis mais aussi le port de Bonneuil, et la proximité avec Paris offre des possibilités de développement des trafics importants et de la multi-modalité.

En Essonne, comme en Seine-et Marne, de grandes zones logistiques mais aussi des zones industrielles bordent les voies, certains ne sont pas reliés au rail, d'autres le sont. Quelle politique de conquête commerciale pour capter ces trafics potentiels ?

Dans l'Yonne, bois, carrière, etc, même en zone rurale la multi-modalité doit et peut être développée notamment sur le port de Gron. Le développement de trafics fret sur les lignes du Morvan est une condition du développement des trafics voyageurs et même de leur pérennité.

Le wagon isolé, doit être reconnu d'intérêt général et permettrait d'être admissible à des subventions. Alors que des fonds publics servent, pour des wagons isolés, à créer des opérateurs ferroviaires privés, l'entreprise publique a toujours les compétences pour répondre à ces enjeux.

Chacune de nos luttes sont autant d'appui à de futures victoires, même partielles. Si les libéraux déclinent maintenant au Voyageur ce qu'ils ont expérimenté au Fret, la CGT persiste à porter son projet « La Voie du Service Public » qui s'appuie sur un désendettement du système ferroviaire et une organisation de la production basée sur la multi-activité pour répondre aux besoins de transport de la Nation et aux besoins sociaux des cheminots dont dépend la qualité du service public.

La CGT vous invite

JEUDI 18 MAI 2017

Salle Jean-Ferrat à MIGENNES

À 18H

PROJECTION DU FILM

« Transport de marchandises : changeons d'ère »

SUIVI D'UN DEBAT

« Quel avenir pour le service public ferroviaire dans l'Yonne ? »

La CGT invite les cheminots à renforcer le syndicalisme CGT de lutte et de propositions et à s'inscrire massivement dans les prochains rendez vous revendicatifs pour porter haut et forts ces exigences.



BULLETIN D'ADHESION à remettre à un militant CGT

NOM : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code Postal : _____ Ville : _____

Etablissement : _____ Qualif. Niveau Position : _____

Téléphone : _____ Mail : _____