

Pour la mise en service  
de la rive droite du Rhône  
aux trains de voyageurs !



Édito de la Présidente

Laurette BASTAROLI

**Pour la défense des Services publics !**

Chers amis, chers collègues,

Il n'y a ... finalement ... pas de pause pour la défense des Services Publics. D'où cette décision de bulletin de liaison N° 5 pendant cette période des vacances...

Ainsi, je me permets de vous faire parvenir la lettre envoyée le 16 juillet par la Fédération CGT des Cheminots à l'intention des associations d'usagers. La Fédération envisage d'organiser le 10 septembre le lancement au cours d'une Conférence de presse d'une « *votation citoyenne* » avec « *déploiement sur le terrain* » et participation des associations.

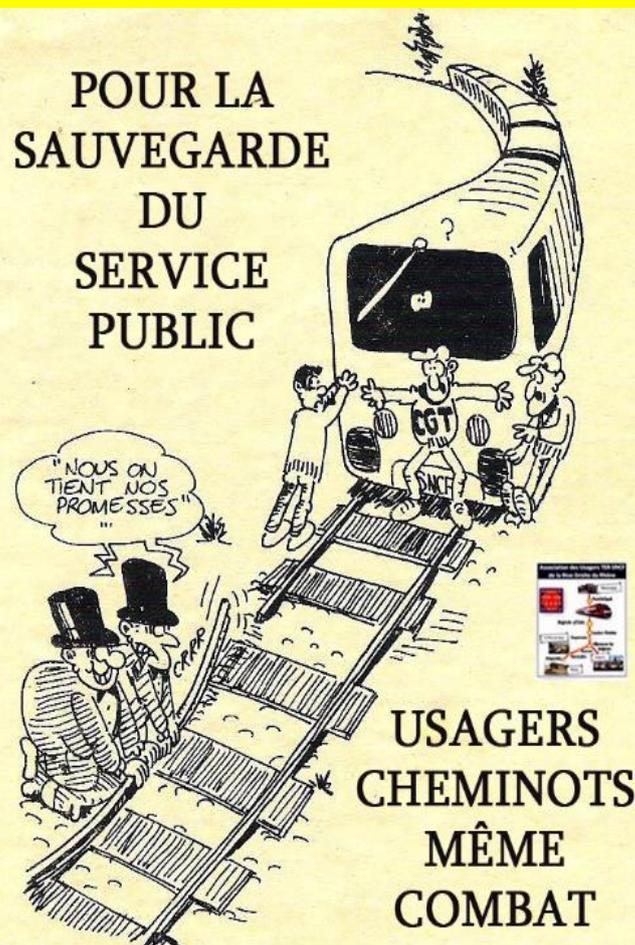
Soutenir les actions des cheminots fait partie des engagements pris à l'unanimité des deux derniers conseils d'administration. Certes, les formes de luttes ne conviennent pas aux directions. Vous découvrirez dans ce bulletin qu'elles ont l'intention de sanctionner lourdement les grévistes. Aussi notre solidarité aux cheminots doit s'exprimer en relayant leurs demandes.

Par ailleurs, l'été, les congés, propices aux déplacements, sont l'occasion de mesurer encore et encore la dégradation de l'environnement, la pollution, la dangerosité des routes et en particulier, l'axe Nord-Sud du Gard Rhodanien avec la multiplication des véhicules et des poids lourds.

La Convergence Nationale Rail met en exergue la politique de casse organisé du fret de la part des gouvernances successives et fait des propositions d'amélioration.

Pourtant pour terminer sur une note d'optimisme et de satisfaction, nous pouvons souligner les efforts de la Région Occitanie pour promouvoir l'intermodalité préconisée lors des États Généraux lancés il y a deux ans. Vous découvrirez que cela bouge vraiment.

Cordialement



## Présentation du Rapport 12 en Assemblée Plénière du 22 Juin 2018

La Région est propriétaire de 3 sites ferroviaires : les voies ferrées des ports de Sète, Port la Nouvelle et celles de la ligne Colombiers/Maureilhan.

Depuis leur transfert à la Région et à titre transitoire, les opérateurs jusqu'alors en charge de l'exploitation et de la maintenance de ces 3 sites ferroviaires sont restés en place pour assurer la continuité de service. A compter du 1er Juillet 2018, un nouvel opérateur (groupement des entreprises Sferis, RDT13, ETF et SNCF Réseau avec SFERIS comme mandataire), désigné au terme d'un appel d'offre, prendra la suite des opérateurs actuels (dont notamment SNCF Réseau pour les 2 sites portuaires). Ce changement d'opérateur impose une mise à jour et une mise en conformité réglementaire des documents régissant l'exploitation et la sécurité des 3 sites ferroviaires régionaux.

L'objet de ce rapport est ainsi de présenter à l'approbation de l'assemblée régionale les 3 documents obligatoires pour chacun des 3 sites ferroviaires. Ces 3 documents sont :  
Le document de référence du réseau qui détaille toutes les règles administratives que doivent respecter les entreprises ferroviaires pour utiliser les voies ferrées.

Le règlement de sécurité de l'exploitation qui détaille toutes les procédures de sécurité lié au domaine ferroviaire.

La consigne locale d'exploitation qui présente un mode d'emploi opérationnel d'usage des installations à l'attention des entreprises ferroviaires. Ces documents sécurisent la

Région en sa qualité de propriétaire des voies ferrées et professionnalise la gestion des infrastructures ferroviaires au bénéfice de l'activité économique régionale.

Ces lignes concrétisent la volonté régionale de développer très sensiblement le fer routage.

A ce titre, permettez-moi un éclairage sur les réalisations sur le Port de Sète. En 2 ans, dans le prolongement de la ligne maritime Sète Izmir, la gestion des remorques débarquées a beaucoup évolué.

En 2016, 35 sur les 150 hebdomadaires étaient acheminées par train. Depuis Mars 2018 une seconde escale hebdomadaire est mise en place. L'allongement des trains et l'augmentation du nombre des trains permet d'atteindre un ration de 50 % par le train, nous dépasserons rapidement le transfert de plus de 13 000 remorques sur les 25 000 débarquées. Cela vient s'ajouter aux trajets ferroviaires les classiques de trains complets vrac sur le vin, le charbon, les céréales.

**C'est bien la mise en œuvre d'un des chantiers EGRI, au-delà des déclarations, l'intermodalité nous y croyons, nous la faisons.**



**JEAN-LUC GIBELIN**

Vice-Président aux Mobilités et  
Infrastructures de Transports



Exploitation et sécurité du  
réseau ferré portuaire régional



Adopté

**Chantier 9 des EGRIM**

**Soutien au développement  
du fret ferroviaire**



## POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITE

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5, rue Paul Dukas 75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tel. (Didier Le Reste, Président) : 06 08 03 91 82

Blog : <http://www.convergence-nationale-rail.fr>

### **FRET SNCF : COMMENT FAIRE MAIGRIR LE MALADE AVANT DE LE TUER !**

Dans le prolongement de l'annonce le 16 Avril dernier du Gouvernement de filialiser à terme (antichambre de la privatisation ou de l'abandon pur et simple) le transport de marchandises de la SNCF (FRET), et au moment où les cheminots luttent pour défendre l'intérêt général, la Direction a dernièrement informé qu'elle allait de nouveau supprimer des emplois dans cette activité à hauteur de 700 unités d'ici 2020 !

**Pépy et le gouvernement sonnent l'hallali** ou comment faire maigrir le malade avant de le tuer !!!

#### **De 2003 à nos jours**

En 2003, pour les trafics internationaux et en 2006 pour les trafics intérieurs, les intégristes de l'ouverture à la concurrence expliquaient la main sur le cœur que celle-ci allait se traduire par une amélioration de la qualité de service, une augmentation des trafics et une baisse des coûts d'exploitation. Force est de constater qu'ils refusent toujours de faire un bilan objectif et pour cause !

#### **Qu'en est-il aujourd'hui ?**

En 2000, la part modale du Frêt ferroviaire dans le marché des transports en France était de 20.6 %. En 2016, le rail transporte moins de 10 % de marchandises (3 % en Île-de-France !).

Depuis 2009, 8 000 emplois de cheminots ont été supprimés, plus de 400 gares de fret ont été fermées, sur 21 grands triages il n'en reste plus que 3 en activité qui triaient avant 2 000 wagons par jour, aujourd'hui entre 500 et 1 000 par semaine

#### **Le coût de la route pour la collectivité**

Cette stratégie de casse planifiée, délibérée de l'appareil de production a conduit à mettre plus de 1 million de camions chaque années sur les routes alors que l'on annonce un doublement des camions sur ces mêmes routes d'ici 2050 !!!

Le transport routier est hyper dominant, responsable de 27 % d'émission de gaz à effet de serre qui tuent prématurément 48 000 personnes chaque année en France !

Rappelons que les accidents corporels liés à la route représentent pour la collectivité 37 milliards d'euros par an et la congestion des routes occasionne un coût de 20 milliards d'euros chaque année.

35.9 milliards d'euros, c'est le coût annuel de l'entretien, de la régénération et des travaux sur les routes à la charge des contribuables !!!

#### **De reniements en abandons**

Où sont passés les objectifs du Grenelle de l'Environnement (2009 et 2010) (25 % de marchandises transportées par rail et voie fluviale d'ici 2022 !!!) ?

Quid de nos engagements internationaux (COP) de lutter contre le réchauffement climatique en réduisant l'impact des émetteurs de pollutions (transport routier...) !?

Le rail public, son activité de transport de marchandises pâtit de l'abandon de l'État de son rôle de stratège, de la mainmise de la technocratie et des lobbys routiers et pétroliers !

Face à l'enjeu de société que cela représente, dans aucun pays, le chemin de fer, ses activités voyageurs et fret ne fonctionnent ni ne se développent sans financements publics !

Ainsi, la France est le seul pays européen où le transport de marchandises par rail a considérablement baissé ces dernières années au moment où en Suisse le train capte 40 % du transport de marchandises !

**Pour Macron, le gouvernement et Pépy, l'avenir du rail, c'est la route !**

### **La CNR à l'offensive**

Pour la CNR, cette stratégie de casse doit être stoppée ainsi que la logique comptable car en poursuivant le démantèlement de l'appareil industriel de production, on ne pourra pas engager le report modal du transport de marchandises de la route vers le rail !

**Pire, si on n'arrête pas cette spirale de déclin, dans quelques années la SNCF ne sera plus en capacité de transporter des marchandises par train !**

**C'est peut être d'ailleurs l'objectif que se fixent Macron et son gouvernement !**

La CNR considère que la production peut et doit être améliorée, fiabilisée dans des organisations adaptées aux besoins des chargeurs (embranchements particuliers...), en lien avec les attentes du tissu économique et industriel des territoires.

D'où la relance de la technique dite du « wagon isolé » (trafic diffus) permettant à des chargeurs (sociétés, entreprises...) de confier leurs marchandises à la SNCF.

Cela passe par des investissements dans l'appareil de production (infrastructures, chantiers fret, triages, wagons, locomotives...) et la mise en place de moyens humains en qualité et en quantité.

Le ferroutage (camions sur les trains) doit être relancé ainsi que l'interaction entre les ports maritimes et le rail.

Tous les grands ports en Europe s'appuient sur le rail pour se développer. La France possède une façade maritime exceptionnelle qui doit permettre de nouer des coopérations entre entreprises publiques des Grands Ports Maritimes et la SNCF.

Le transport de marchandises par train constitue un ensemble logistique complexe de l'expéditeur au destinataire final. Il faut donc raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multimodale.

Pour la CNR, l'irrigation du territoire par le rail constitue un enjeu majeur dans les politiques publiques d'aménagement et de cohérences territoriales.

C'est pourquoi le transport de marchandises par train qui relève de l'intérêt général doit être géré par les principes du Service Public et doit bénéficier d'un plan d'investissement public, d'un rééquilibrage vis-à-vis de la politique de concurrence « libre et complètement faussée » en faveur de la route !

**La CNR appelle** ses collectifs, ses comités, ses adhérent-e-s à créer sur les territoires, en lien avec d'autres forces progressistes, les conditions d'un rapport de force apte à mettre en échec les politiques de dépeçage du bien public impulsées par Macron, son gouvernement et la direction de la SNCF et à imposer d'autres orientations tournées vers l'intérêt général !

Paris, le 17/07/2018

Didier LE RESTE Président ; Laurent RUSSEIL Secrétaire ; Vincent JOUILLE Trésorier ; Aurélien DJAMENT Vice-Président ; Francis PORTES Secrétaire-adjoint

---

**A propos de la ligne ferroviaire Rive Droite,** "Dédiée au FRET uniquement depuis 1973", notons que la réouverture aux voyageurs concernerait une population de ...

Gare	Habitants
MARGUERITTES	12577
REMOULINS	16183
ARAMON	9629
VILLENEUVE	33777
ROQUEMAURE	15250
L'ARDOISE	15887
BAGNOLS	24546
PONT ST ESPRIT	15983

La Rive Droite SNCF du Rhône, partie gardoise, dessert directement par une gare ou indirectement sans gare (rabattage par bus/EDGARD, piste cyclables), 56 communes, soit 143832 habitants : 38389 hab dans la zone sud, 49027 hab pour le Gard Avignonnais et 56416 hab pour le Gard Rhodanien et en plus, via Villeneuve les Avignon, le Grand Avignon environ 200 000 hab !

Si on part du principe que 1% de cette population prend le train tous les jours, on arrive à 1438 habitants jour, cela fait 103 voyageurs par train minimum sur une base de 7 allers retours / jour, rien que pour la partie gardoise + G.A 3438 hab / 245 voy/train.

**Ceci étant une prévision très basse !**



# SYNDICAT CGT DES CHEMINOTS DE NIMES

15 Rue Benoit Malon 30900 Nîmes

[cgt.cheminots.nimes@gmail.com](mailto:cgt.cheminots.nimes@gmail.com)

Tel : 04 66 21 24 49 Fax : 04 66 21 65 93

## TOUS A PARIS !!!

### LA GUERRE EST DECLAREE

### NOUS NE LAISSERONS PAS TOMBER NOTRE CAMARADE

Le 18 juillet 2018, lors du conseil de discipline qui s'est déroulé à Lyon, les trois lieutenants de la direction, sous les ordres directs de Pépy, ont décidé de continuer dans la répression envers les cheminots grévistes, et particulièrement notre camarade Jeff, en validant la sanction demandée par le DET de l'InfraLog, à savoir, la radiation des cadres de l'entreprise !!!

Cependant, le processus de licenciement est loin d'être terminé. La prochaine étape se tiendra le **27 juillet 2018 à 08h30 au CE maintenance et travaux à Paris** (Proche de la gare du Nord).

Nous appelons **TOUS** les cheminots à se mettre massivement en grève, et à se joindre au rassemblement organisé sur place !!!

### CONTRE LA REPRESSION ET CONTRE L'INJUSTICE

**N'importe lequel d'entre nous pourrais se retrouver à la place de Jean-François !!!**

En cette période de vacances, chacun d'entre nous a des raisons pour ne pas être présent, mais **chacun d'entre nous SE DOIT d'être présent.**

### LA REPRESSION NE PREND PAS DE VACANCES



## STOP A LA REPRESSION

Depuis le 03 avril, début du conflit contre la réforme du ferroviaire, la direction SNCF fait preuve de répression envers les grévistes et plus particulièrement envers les représentants du personnel.

Sur la région de Montpellier, un mandaté CHSCT est convoqué devant un conseil de discipline le 18 juillet 2018, pour la simple et unique raison : avoir tenu une torche à flamme rouge sur le quai de la gare de Nîmes, le 14 mai dernier, journée « sans cheminots ».

La sanction demandée pour ce conseil de discipline est la « radiation des cadres de l'entreprise », soit le licenciement pur et simple malgré un dossier vide.

Cette sanction est directement demandée par le cabinet de Guillaume Pepy, et a pour but de faire « un exemple » dans une région où le rapport de force est élevé depuis le début du conflit.

Cette pétition sera remise à la direction SNCF afin de démontrer que les cheminots se battent toujours contre la répression et contre l'injustice !

NOM	PRENOM	ETABLISSEMENT	SIGNATURE

**STOP!**