



Fret ferroviaire pérenne, c'est l'affaire de TOUS!

MOBILISÉS POUR LE SOCIAL, MOBILISÉS POUR LE CLIMAT GAGNONS LA BATAILLE DU RAIL!

À l'heure où la préoccupation environnementale est forte, l'État et les dirigeants de la SNCF se compromettent dans un scandale écologique, en voulant mettre fin au train des primeurs et le remplacer par le transport exclusivement routier de 140 000 tonnes de fruits et légumes de Perpignan au marché de Rungis.

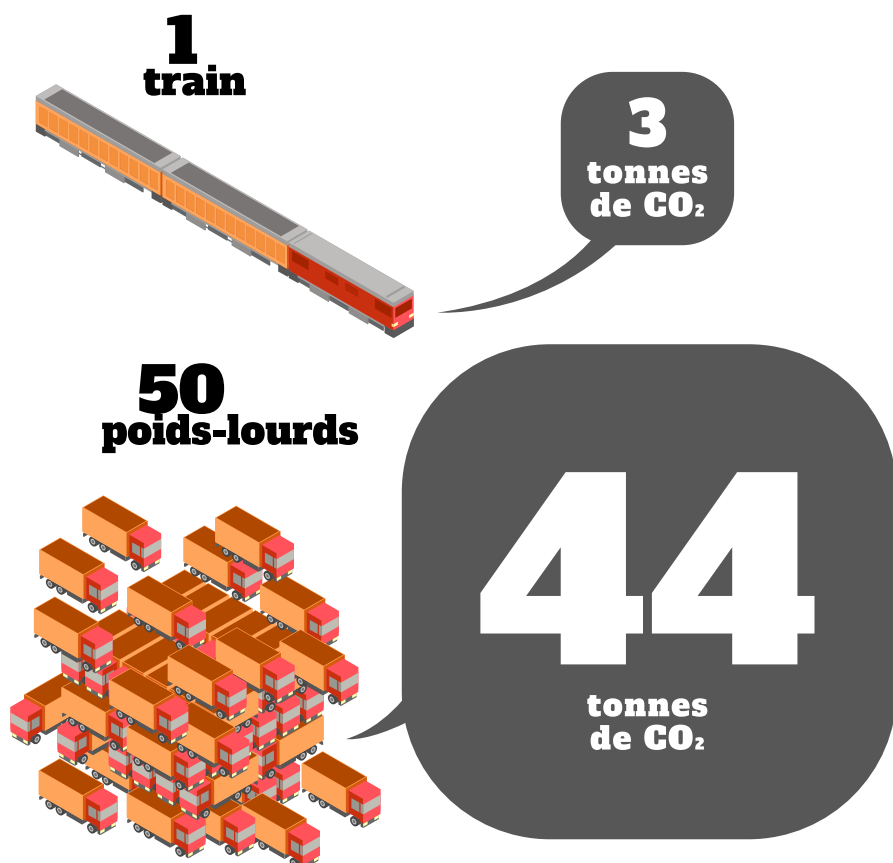
La mobilisation syndicale, citoyenne et de politiques a rompu le silence. Le train des primeurs est devenu un symbole. Il est surtout un symptôme des conséquences des politiques de casse du fret ferroviaire et de sa privatisation.

La CGT l'affirme : enjeux sociaux et enjeux environnementaux vont de pair. Autrement dit, social et climat, même combat. C'est bien la logique économique qu'il faut changer pour sortir des griffes de la financiarisation, pour gagner le progrès social et préserver la planète.

L'abandon du train des primeurs représenterait près de 14 000 poids lourds en plus chaque année qui traverseraient le pays sur des axes déjà saturés et qui aggraveraient les nuisances que subissent déjà les riverains et les usagers!

Ce serait aussi :

- la remise en cause de la plateforme de Perpignan concernant les fruits et légumes au profit de Barcelone, ce qui affaiblirait également le port de Port-Vendres ;



- la mise en danger de 2 000 emplois sur Saint-Charles, de 6 000 emplois directs dans la filière fruits et légumes des Pyrénées-Orientales et de 14 000 emplois induits ;
- une fragilisation continue des industriels français et des PME spécialisés dans la fabrication de locomotives et de wagons (Alstom, Sogefor, Rolanfer, ateliers de Joigny, ateliers d'Occitanie, Socofer, MG Valdunes, Titagarh, AFR...).

La CGT persiste à défendre un modèle de services publics répondant aux besoins de la population, exige l'arrêt du démantèlement de la SNCF et le développement du fret ferroviaire public.

Pour faire face à l'urgence climatique et répondre à l'urgence sociale, la CGT propose :

- le développement d'une véritable politique commerciale de la SNCF pour pérenniser et développer ce trafic et cette technique ferroviaire ;
- la réouverture des terminaux combinés (containers frigorifiques) sur Perpignan-Saint-Charles et le MIN (marché d'intérêt national) de Rungis, qui est essentielle au maintien de cette liaison mais aussi pour permettre l'intermodalité ferroviaire ;
- une politique générale de relance du fret ferroviaire qui tisse des liaisons entre les ports d'im-

ports-exports, les zones de concentration de la production nationale (entrepôts et coopératives) et les zones logistiques desservant les principales métropoles françaises (MIN) ;

- le rétablissement du monopole SNCF pour construire une visibilité de l'activité à long terme et permettre l'amortissement des investissements ;
- la remise en état et la construction d'installations techniques, de lignes ferroviaires électrifiées et aptes aux grandes vitesses sur les parcours identifiés pour la desserte de ces installations ;
- de donner une impulsion nouvelle à l'industrie ferroviaire par la réorientation des investissements de la SNCF et une entrée au capital des entreprises du secteur ;
- de doter l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport en France) de moyens financiers nouveaux pour la reconquête du fret ferroviaire (renationalisation des autoroutes, utilisation d'une partie de la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques...);
- la création d'un label écoresponsable pour inciter au transport par rail et favoriser la production nationale.

Aujourd'hui le transport des marchandises alimentaires est le second poste impactant l'empreinte carbone de notre alimentation (19 %) avec 30,4 millions de tonnes de CO₂. 23 millions de tonnes sont liées au mode routier.

Fret ferroviaire pérenne, c'est l'affaire de TOUS !

