



## POUR LA MULTIMODALITE ET CONTRE LA MISE EN CONCURRENCE DES MODES DE TRANSPORTS

La suppression du dernier « train des primeurs » aura comme première conséquence d'augmenter le trafic routier de transport de marchandises de manière significative afin de pourvoir à l'acheminement des fruits et légumes de Perpignan à Paris. La locomotive tirait 23 wagons, dont 16 étaient exclusivement pour le Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis et les 7 autres étaient destinés à des plateformes de la grande distribution. Pour le retour, et éviter de rouler avec des wagons vides, le train des primeurs était accouplé à un train à couchettes (TAC). De plus, nous assisterons à une dérégulation de l'organisation de ce fret par l'utilisation d'autres axes routiers « nord/sud » sur l'ensemble du territoire français.

Cette décision politique est une des conséquences de la gestion désastreuse de l'activité fret par la SNCF liée à la déréglementation de ce secteur d'activité et son ouverture à la concurrence. Elle est aussi la conséquence du manque important de moyens financiers dans l'entretien et la rénovation des matériels roulants. La SNCF n'ayant pas voulu investir dans des wagons ou dans des travaux de réparations, se retrouve, pour ce train des primeurs, avec un parc de 82 wagons considérés en fin de vie.

La direction de la SNCF, au travers de ses « choix stratégiques », porte une grande responsabilité sur cette question. Il en est de même du gouvernement dont l'action destructrice ou l'inaction coupable s'apprécie à plusieurs niveaux :

- ⇒ Confirmation de l'orientation politique du gouvernement de favoriser la mise en concurrence des modes de transports, à favoriser les déréglementations, quitte à augmenter le coût du transport qui sera répercuté sur les consommateurs et à négliger les incidences importantes et termes d'impact environnemental, de pollution, comme de saturation des réseaux routiers.
- ⇒ Poursuite du démantèlement du « pavillon français » du transport routier accompagné par une pénurie de conducteurs (30.000 conducteurs poids lourds manquent pour répondre aux besoins actuels). Une situation d'autant plus préoccupante au regard de l'augmentation prévisible des activités de « messagerie » (transports de colis), liées aux nouveaux modes de consommation (commande internet).
- ⇒ Recours massif à des travailleurs sous droit social inférieur à la réglementation française (dumping social), instituant une norme sociale défavorable pour l'ensemble des salariés de ce secteur d'activité. Cette « logique » libérale s'appuie sur la directive « travailleurs détachés » qui ne s'applique pas aux salariés du transport routier.

- ⇒ Le groupe SNCF, au travers de sa filiale GEODIS, est le premier transporteur routier en France. Cette position « dominante » met en lumière l'absurdité industrielle de mise en concurrence des modes « fer » et « route » par une même entité économique, de plus une entreprise nationale 100 % publique. Cela renvoie aussi à la question de la tarification de cette activité : sous-traitance et conditions sociales qui y sont liées.
  
- ⇒ L'augmentation massive des poids lourds renvoie aux conditions de circulation routière et de la sécurité sur routes ainsi qu'à l'usure et à l'entretien des infrastructures routières. Pour rappel, le passage d'un poids lourd équivaut à celui de 30.000 voitures. C'est aussi pour cette raison que la CGT partageait la mise en place de l'écotaxe qui avait pour finalité, entre autres, de financer l'entretien et la rénovation des routes, aider à financer une partie des coûts des travaux pour favoriser le rail/route par l'intermédiaire des collectes faites par les transporteurs. Même si le rail/route existe déjà, un bon nombre de remorques poids-lourds sillonnent tous les jours ou toutes les nuits la France.

La FNST-CGT dénonce l'absurdité de cette situation qui met en lumière l'absence de volontés politiques à organiser le fret de manière multimodale avec comme premières préoccupations la limitation des impacts environnementaux, la sécurité des personnes et des biens, l'efficacité d'une activité régulée et la garantie de normes sociales de haut niveau.

C'est encore une fois, au bout de la chaîne, qu'ils feront porter aux conducteurs routiers une augmentation de la charge de travail. Car avec une pénurie de conducteurs déjà installée et grandissante (environ – 30 000 pour la France) les conducteurs se verront dans l'obligation d'effectuer encore davantage d'heures supplémentaires ; pour rappel et selon les données du bilan social, un conducteur routier effectue en moyenne 48H15 de travail hebdomadaire.

A l'opposée d'une mise en concurrence des modes « Fer et route » et afin de ne pas opposer les travailleurs de ces différents secteurs, la FNST-CGT porte un projet de complémentarité des modes de transport pour l'acheminement des marchandises, surtout quand les décisions prises, le sont par le Gouvernement, les donneurs d'ordres, ...

C'est sur ces bases que la Fédération CGT des transports s'impliquera dans les modalités d'actions et d'interpellations qui seront définies par l'ensemble des fédérations concernées, l'UIT, la confédération et les organisations territoriales (CR, UD).