



EN 2021, LE TRAIN DES PRIMEURS SUR LES RAILS !

IL Y A DEUX ANS

Quasiment jour pour jour, en 2019, la Direction de FRET SNCF annonçait la fin du train des primeurs reliant Perpignan à Rungis. Deux ans auparavant, le second train des primeurs avait déjà été supprimé. Ces trains desservait le Marché d'Intérêt National (MIN), 1^{er} marché de produit frais au monde, avec 1,73 million de tonnes traitées en 2017.

Un non-sens économique, à l'opposé des besoins industriels en matière de transports de marchandises dans le cadre des enjeux environnementaux.

LA SITUATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

En 20 ans, le volume total de marchandises transportées a progressé de 10%.

Durant cette même période, la part modale du ferroviaire s'est effondrée en passant de 17% à 9%.

L'ouverture à la concurrence du Ferroviaire n'était donc pas la « SOLUTION »

Les différentes entreprises ferroviaires sont toutes dans une situation économique difficile, incapable d'investir pour développer l'activité. Ces mêmes entreprises exercent une pression en interne sur les salariés visant à diminuer les droits sociaux et à développer une concurrence qui ne vise que le dumping social.

De plus, l'état de l'infrastructure se dégrade sur un réseau principalement utilisé par le Fret ferroviaire. Additionné à une baisse d'activité, cela pousse le Fret ferroviaire dans une impasse mortifère sur le plan organisationnel et financier.



LES PROPOSITIONS DE LA CGT

PLAN DE DÉVELOPPEMENT POUR LE FRET SNCF

DÉVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE, C'EST POSSIBLE EN 2021 !

L'URGENCE ENVIRONNEMENTALE

Le transport dans son ensemble est responsable d'un tiers des émissions totales de Gaz à Effet de Serre (GES) et la principale cause de pollution devant l'industrie (26%), l'agriculture (19%) et l'énergie (11%). L'impact du transport sur l'environnement étant considérable, il faut contraindre les acteurs économiques d'utiliser le rail, solution qui participe à l'abaissement des émissions de GES et au report modal.

Si la part du train était aujourd'hui de 25% au lieu de 9%, la France diminuerait ses émissions de CO2, de 5 milliards de tonnes par an. Le Fret Ferroviaire est en effet 20 fois moins polluant que les poids lourds. Il est aussi 29 fois moins mortel que la route.

L'URGENCE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

Le mode de transport ferroviaire est un outil vital d'aménagement du territoire, favorisant l'implantation et la création d'activités économiques. À contrario, l'abandon de ce mode de transport conduit à la fermeture des lignes de desserte fine du territoire, d'usines et d'entreprises ayant un effet direct sur l'emploi.

Au-delà du Site de Perpignan St Charles mais de Cerbere et de Le Boulou, le potentiel de relance du fret ferroviaire est bien réel dans nos territoires :

- Sur le bassin audois avec la tuilerie de Limoux, une des plus importantes productions d'Europe avec pas moins de 130 000 tuiles/jour qui sortent des fours,
- Sur les besoins de transport autour du port de Sète avec la ligne Béziers-Neussargues, de Port La Nouvelle et Port Vendres, avec une forte augmentation des flux d'import et d'export,
- Sur le bassin Nîmois avec les différentes bases logistiques en lien avec la ligne des Cévennes.

D'autres potentiels existent, autour de l'industrie pharmaceutique, du vin, des déchetsLa relance du Fret Ferroviaire redonnerait de la vigueur à l'industrie ferroviaire, créatrice d'emploi, dans la construction et la maintenance des trains.

25 %

C'est l'objectif que fixe la CGT
en termes de volumes de marchandises
transportées par le rail public d'ici 2050.

C'est l'équivalent de plus de 1 000 Perpignan-Rungis !

ENSEMBLE

POUR LA RELANCE DES TRAINS PRIMEURS
POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE SNCF

MARDI 25 MAI 2021

À PERPIGNAN St CHARLES À PARTIR DE 11h30