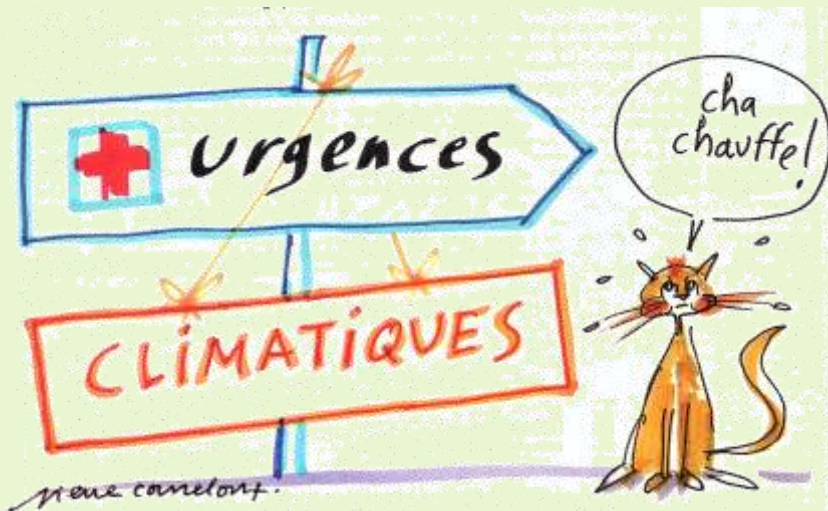


Préservons la planète !



Face aux transports polluants Réinventons le service public ferroviaire !

Le coût de la pollution : plus de 100 milliards



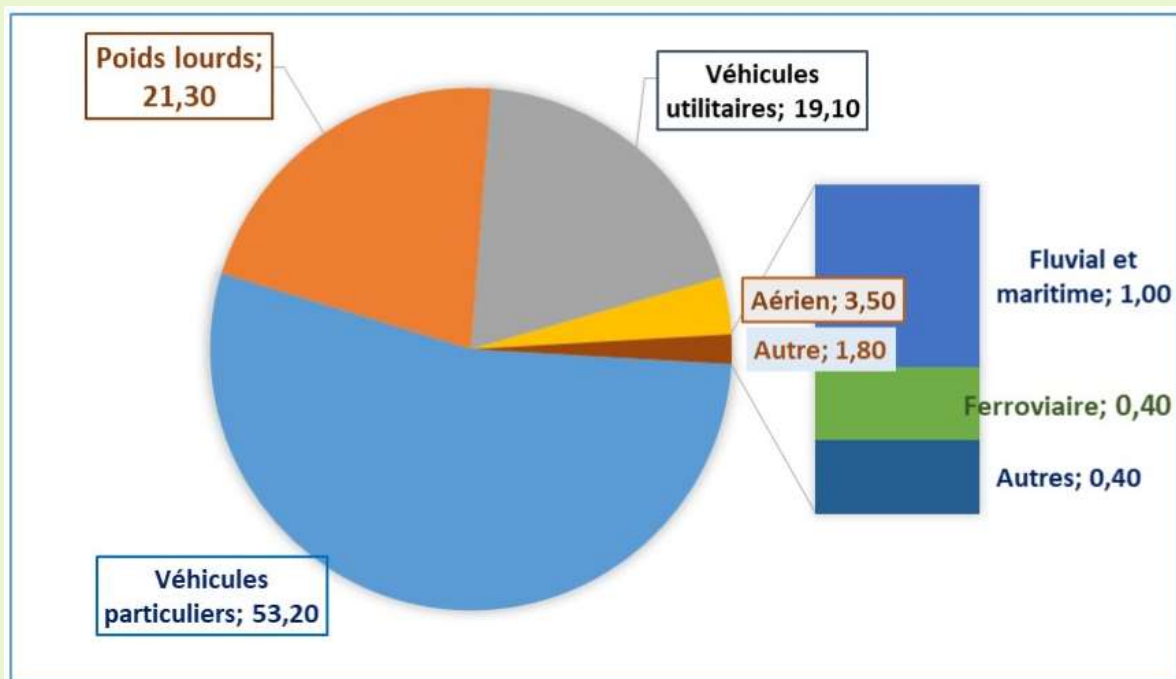
Un rapport sénatorial qui alerte le gouvernement

Pollution de l'air, le coût de l'inaction :

- Bronchite chronique, asthme, cancer du poumon, accident vasculaire cérébral, infarctus du myocarde...
- 60 000 décès par an,
- 3 à 4 milliards pour l'impact sur la Sécurité Sociale,
- Une baisse de 10% des rendements agricoles etc.

Le transport principal émetteur de gaz à effet de serre

25 % des gaz à effet de serre viennent du transport,
dont 70 % sont imputables au transport routier.





Les transports les plus polluants sont les plus subventionnés par l'Etat !

L'aérien:

- le transport, un des plus polluant : dioxyde de soufre, monoxyde de carbone, oxyde d'azote et hydrocarbures imbrûlés,
- Il est dispensé de TVA sur le Kérosène sur les vols internationaux et TVA à 10% sur les vols intérieurs (manque à gagner 3,5 milliards).

Les transports les plus polluants sont les plus subventionnés par l'Etat !

Le transport routier :

- Absence de TVA sur le gazole
- Remboursement de la TICPE : 21€ par hectolitre de gazole,
- Taxe à l'essieu réduite de 900 à 350€,
- Réduction de cotisations sociales sur les salaires,
- Exonération de cotisations sociales sur les heures supplémentaires.



Les transports les plus polluants sont les plus subventionnés par l'Etat !

Le transport maritime : le transport le plus pollueur !

- 100 000 navires consomment près de 2 milliards de barils de fuel lourd, le plus sale du raffinage du pétrole brut,
- Les 200 plus gros navires produisent autant de dioxyde de soufre que l'ensemble de toutes les automobiles en circulation dans le monde,
- Les porte-conteneurs géants, leur pollution va de 7 à 12 millions de voitures et plus.

Ce mode de transport est exonéré de TVA et de TICPE



Les modes de transport respectueux de l'environnement

Le transport fluvial, il permet :

- D'économiser de l'énergie, de réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les émissions polluantes,
- De réduire les nuisances sonores dans les villes.

Les transports ferroviaires sont des transports collectifs émettant peu de CO₂, et sont considérés comme un mode de transport durable.

- Il émet 1,3 % des émissions de CO₂ liées au transport en France métropolitaine, contre 53 % pour les voitures.
- Il nécessite très peu d'énergies fossiles.
- il consomme 2 à 3 fois moins d'énergie que le transport routier.

La voiture électrique : est-elle vraiment écologique ?

70% de plus d'énergie pour construire une voiture électrique.

En cause : la batterie, qui compte pour moitié dans les besoins énergétiques pour sa fabrication,

Une émission de pollution importante par l'abrasement des pneus,

L'effet joule (production de chaleur en lien avec la résistance des matériaux)

Une perte d'énergie de la production à la transmission de plus de 50%,

Un rendement inférieur de 10 à 12% qu'un moteur thermique,

La déconstruction et le stockage...



La voiture électrique : des financements estimés à terme à 70 milliards d'€

- La prime versée par l'Etat va de 2500 à 5000€, la ville de Paris 6000€,
- Le financement de bornes publiques de 4200 à 6000 € pour une seule borne, l'Etat en prévoit 7 millions,
- Jusqu'à 43 000 € pour une station de recharge rapide.
- une défiscalisation de l'ordre de 1200 à 1800€ pour les particuliers et les entreprises,
- Pour chaque million de bornes et de voitures électriques, de l'ordre de 10 milliards.
- Une nouvelle forme de subventions de plusieurs dizaines de milliards aux multinationales de l'automobile !

Le fret ferroviaire

En 20 ans, le fret ferroviaire est passé de 57 milliards à 19,9 milliards de tonnes-kilomètres.

Le niveau du fret ferroviaire en 2017 était le même qu'en 1923, avec des parts de marché qui sont passées de 80 % à moins de 10 %",

La croissance externe de la SNCF est essentiellement dirigée, pour le fret vers la route, par le rachat d'entreprises de transport routier.

Le Fret c'est aussi une dette de 5 milliards,

c'est aussi la conséquence d'une politique européenne qui a organisé la libéralisation du rail avec l'ouverture à la concurrence en 2006...



Le fret ferroviaire

La part modale du fret SNCF a reculé de 20,6 % en 2000 à 14 % en 2009, tous opérateurs confondus. Dans la même période, plus de 10 000 emplois ont été supprimés.

Une politique européenne qui favorise le mode routier, par des décisions en termes d'infrastructures, de tarification, de réglementation, conduisant à une sous-rémunération du transport de marchandises.



La SNCF, des choix politiques depuis 20 ans, contraires à la démarche environnementale !

La stratégie de la SNCF et ses filiales : favoriser le tout routier !

un tiers de son chiffre d'affaires à l'international, contre 12 % il y a dix ans. « *Le décollage a été rapide et la perspective, d'ici à 2022, est d'atteindre 50 % de l'activité !* »

la loi « Nouveau Pacte Ferroviaire »: depuis le 1er janvier 2020 a été créée la SAS Fret SNCF.



Une politique européenne qui a organisé la libéralisation du rail : **4 paquets ferroviaires depuis 1995**

1^{er} : Séparation entre gestion de l'infrastructure et activités de transport,

2^{ème} : séparation comptable pour l'activité fret avec compte de résultat,

3^{ème} : Libéralisation à partir de 2010 du transport ferroviaire international de passagers avec l'introduction du cabotage,

4^{ème} : Refonte de la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (séparation du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise exploitante) et ouverture des réseaux ferroviaires nationaux à la concurrence et donc aux opérateurs privés.



Une politique européenne qui favorise le mode routier !

Des décisions en termes d'infrastructures, de tarification, de réglementation, conduisant à une sous-rémunération du transport de marchandises,

L'ouverture à la concurrence n'a fait que favoriser le mode routier,

Le transport ferroviaire de marchandises n'a cessé de régresser, passant de 56 à 19,9 milliards de tonnes/kilomètre en 2017.



La SNCF, des choix politiques depuis 20 ans, contraires à la démarche environnementale !

**La stratégie de la SNCF et ses filiales :
favoriser le tout routier !**

- la SNCF est présente dans 120 pays notamment avec le groupe GEODIS de transport routier,
- Aujourd'hui, un tiers du chiffre d'affaires réalisé à l'international, contre 12 % il y a dix ans.
- *la perspective, d'ici à 2022, est d'atteindre 50 % de l'activité de la SNCF,*
- Le rachat et la création de sociétés privées de bus, Ouicar, Ouibus, et Bablacar.



la Loi dite « Nouveau Pacte Ferroviaire» (NPF) adoptée le 27 juin 2018.

Transforme les 3 EPIC (Tête, Mobilités, Réseau) constituant le Groupe Public Ferroviaire SNCF en Groupe Public Unifié (GPU) avec 5 Sociétés Anonymes : SA SNCF Immobilier qui détient 3 filiales de 1er rang :

● SA SNCF Voyageurs avec 4 branches (Voyageurs, Transilien, TER, Direction Industrielle),

● SAS SNCF participations (Géodis, Kéolis...),

● SA SNCF Réseau qui détient : SA « SNCF Gares et Connexions » filiale de 2ème rang,

● SAS Fret,

● Décide des Investissements en fonction de leur rentabilité.



La réforme ferroviaire de 2018 : une impasse sociale et environnementale !

- Suppression massive des effectifs en gares,
- Fermeture des « petites gares » et de centaines de guichets et des boutiques,
- Annonce des fermetures de lignes
- Rationalisation des dessertes TGV
- Segmentation du TER avec développement du bus
- Rationalisation de l'offre inter cités par une diminution du nombre de trains.



Une politique tarifaire qui taxe les usagers !

La nouvelle application COSMO amplifie le maquis déjà existant,

Une multiplication de tarifications régionales,

Des usagers victimes des fermetures de guichets qui se voient taxés dans les trains de 10 à 100€,

Des billets électroniques délivrés qui ne sont ni échangeables et ni remboursables.



Pour une autre politique de transports au service des peuples et de l'environnement!

La satisfaction des besoins de transport oblige à sortir de l'approche libérale,

La dette doit être entièrement reprise par l'Etat,

La relance du ferroviaire nécessite un véritable plan de modernisation,

Les coûts des transports polluants doivent être réinternalisés,

Le financement du système ferroviaire doit s'accompagner d'une baisse des tarifs.



Pour un autre financement des infrastructures !

Depuis 1970 les financements s'élèvent à 54,6 Md € pour le ferroviaire contre 88,2 Md pour la route, une différence de 34 milliards.

Trouver de nouvelles sources de financement pour l'AFTIF :

Par la renationalisation des concessions d'autoroutes, *27 milliards d'euros de dividendes ont été distribués aux actionnaires entre 2006 et 2017*

Par le retour à l'écotaxe

Par des financements publics



Assurer des financements pérennes

Faire participer les entreprises, les banques et autres acteurs économiques qui bénéficient du transport pour leurs activités

Elargir le versement transport payé par les entreprises vers les régions

Utiliser le FEDER , Fonds européen de développement régional

Orienter l'argent déversé par la banque centrale européenne (2800 milliards orientés vers la spéculation) vers les investissements publics d'infrastructures ferroviaires entre autres.



L'état du Fret en 2020 !

En 1980, le fret ferroviaire représentait 60 milliards de TK

Entre 1989 et 1993, la SNCF ferme environ 2 800 gares au service du fret,

En 2012 , 32 milliards de TK,

En 2017, 20 milliards de TK tous opérateurs confondus,

En 1994 : près de 25 000 cheminots

En 2014 : ils ne sont plus que 8 000,

Fin 2019 : Il sont moins de 5400.



L'avenir de Fret SNCF incertain !

Au 1er
janvier
2020, FRET
SNCF est
devenue
une SAS...

- Fret garde l'endettement historique de 5,2 milliards dans ses comptes,
- Si Bruxelles refuse la recapitalisation, Fret SNCF se retrouverait en faillite, 30 à 50% de son activité basculerait vers la route.
- Une situation totalement contraire au besoin d'un transport durable et écologique.

L'état du réseau en 2019

28 800 km de voies ferrées exploitées,

Le réseau comprend 15 687 km de lignes électrifiées,

Les lignes groupe 1, supérieure à 120 000 t/jour (Paris-Lyon-Marseille)

les lignes des groupes 2 et 3 (entre 120 000 et 50000 t/J) constituent un ensemble relativement limité,

Les autres lignes sont classées de 7 à 9 (entre 7000 et 1500t/J) soit 44% du réseau, 3400 km n'accueillent que des trains de fret. Elles sont vitales pour les territoires.

L'âge moyen du réseau français est de 33 ans, contre 17 ans en Allemagne.

5 000 kilomètres de voies subissent des ralentissements.

Pour le développement de nouvelles technologies respectueuses de l'environnement



- Poursuivre l'électrification du réseau,

- Développer les coopérations pour développer de nouveaux matériels bi mode électrique et hydrogène,

- Développer les partenariats avec les autres collectivités, Régions, grandes agglomérations pour la production d'hydrogène.



Construire un nouvel outil, pour une gestion démocratisée de l'entreprise publique SNCF.

**Mise en place
d'un conseil
d'administration
avec :**

- Les représentants de l'Etat, des régions, des usagers et les syndicats de cheminots,
- Une répartition des sièges qui garantissent une réelle démocratie,
- Des investissements et une politique sociale en lien avec la nécessité de satisfaire l'exigence environnementale.



Reconstruire le service public ferroviaire à partir des besoins des usagers, des territoires et du respect de l'environnement !

Mettre fin aux suppressions d'emplois, et réaliser un plan d'embauches avec un haut niveau de formation,

Revenir à un entretien préventif systématique pour le réseau et le matériel,

Réouverture des lignes fermées et régénérer les voies.

Développement du fret SNCF avec :

- La réouverture des triages fermés,
- La relance du wagon isolé,
- le développement de l'intermodalité avec train + camion ou train + péniche etc., pour la desserte terminale par exemple.

Le transport de voyageurs

Pour cela, Il faut:

- Le retour d'une tarification simplifiée et unifiée, avec un tarif au kilométrique et dégressif.
- Faire baisser le prix du billet avec une tarification sociale pour faire du train un transport écologique,
- Optimiser les correspondances,
- Assurer la complémentarité avec les autres modes, Bus, vélo etc,
- Remettre en place les trains de nuit pour les longs trajets,
- maintenir et développer l'autotrain