

Un "Livre blanc"



**pour le Fret ferroviaire SNCF
et le triage de Miramas/Fos**

**RENCONTRE
DEBAT**

**Vendredi
3 MARS 2017
17h30 à MIRAMAS**



Transport et environnement

Totalement absent de la loi sur la transition énergétique, le secteur des transports est pourtant responsable des $\frac{3}{4}$ de la consommation de produits pétroliers en France (44,7 millions de tonnes équivalent pétrole). Il est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (27 %) et a émis 130 millions de tonnes équivalent CO2 en 2013. Le transport routier est très majoritairement responsable de cette situation, compte tenu d'une part modale hégémonique, particulièrement dans le transport des marchandises (85 %). Il faut inverser la tendance à la baisse continue du rail par rapport à la route.

➤ **Le transport contribue aussi à une catastrophe sanitaire de grande ampleur. On estime que la pollution de l'air en France est responsable de 45 000 décès prématurés par an. Le coût sanitaire global se situe entre 70 et 100 Milliards. L'impact pour la Sécurité Sociale se monte à 3 milliards d'euros par an et 650 000 journées d'arrêt de travail.**

L'environnement et la santé sacrifiés sur l'autel du profit

Si personne ne discute le constat, rien de sérieux n'est fait pour redonner une place plus importante aux modes de transport les plus vertueux en matière d'environnement que sont le ferroviaire et la voie d'eau.

Ce n'est pas le lancement de vignettes automobiles de toutes les couleurs qui inversera l'abandon de l'Écotaxe Poids-lourd. Ce recul désastreux est symbolique d'un renoncement politique total en la matière. Or, l'enjeu ne peut se réduire à des mesures à la marge, la politique des transports constitue un choix de société !

Les communistes considèrent que les préoccupations environnementales ne sont pas compatibles avec le libéralisme économique dont la seule boussole est la recherche du profit maximal et à très courts termes. Ainsi, dans le domaine du transport des marchandises, les raisons qui creusent le déséquilibre entre route et rail sont connues :

► Le mode routier externalise une très grande partie de ses coûts. Cela est vrai de l'infrastructure routière financée par l'impôt, alors que le système ferroviaire doit autofinancer son propre réseau, ce qui est illusoire. C'est vrai des coûts induits par la route que la collectivité prend en charge : accidents, pollution, congestion routière, impacts sur la santé... Le secteur routier génère 93 % du total des coûts externes du transport contre seulement 2 % pour le rail.

La vérité des coûts est que le transport routier revient 7 fois plus cher que le rail. Un exemple parlant : Concernant les péages pour une liaison Lyon- Nantes un train de voyageurs va payer environ 10 500€ parce qu'il paye tout (de l'utilisation des rails à la police ferroviaire). A contrario, un car va payer uniquement 150€ de péage parce que la majorité des coûts est payée par la collectivité !

Et le gouvernement continue à pénaliser lourdement le Rail !

Le secrétaire d'Etat aux Transports, vient d'annoncer: "Concernant les péages ferroviaires les tarifs payés en France sont très largement inférieurs à la moyenne européenne. Nous sommes obligés d'avoir un rattrapage, puisque l'Europe exige qu'il y ait un prix qui corresponde à ce que ça coûte"...

Ainsi, les péages du fret ferroviaire en France doivent augmenter entre 2018 et 2027 de l'ordre de 4,6% par an, soit environ 56,8% sur dix ans (et hors inflation !).

Seulement la vérité des coûts n'est pas celle des prix. Comment dans ces conditions, favoriser l'émergence de modes alternatifs à la route ? En refusant de prendre à sa charge la dette du ferroviaire, lors de la réforme ferroviaire de 2014, le gouvernement a accentué la libéralisation des transports aussi bien avec les cars Macron qu'avec les camions.

Sortir le transport des marchandises de la jungle du marché



En regard des défis environnementaux, sociaux, économiques, d'aménagement du territoire et de sécurité (matières dangereuses...), le transport des marchandises est un enjeu d'intérêt général qui ne peut pas être abandonné au marché et aux opérateurs privés. Le transport des marchandises a besoin d'une véritable maîtrise publique.

Il faut revenir à une tarification routière davantage en rapport avec la réalité des coûts. L'utilisation de l'argent public doit être évaluée en fonction de l'efficacité économique, sociale mais aussi environnementale. Ce faisant, les choix d'investissements entre réseaux routier et ferroviaire seraient certainement très différents d'aujourd'hui. Voilà un projet qui serait une vraie ambition en matière de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution en général.

Enfin, la SNCF, entreprise publique de service public, doit être le bras armé de l'État pour mettre en œuvre une politique des transports conforme à l'intérêt général, ce qui est loin d'être le cas puisqu'elle dilapide son argent pour acheter une compagnie de cars en Australie pour 113 Millions, un opérateur Fret aux USA pour 717 Millions

Et manque d'argent pour investir en France !



Le triage de Miramas se trouve à la porte de la zone Industriale-portuaire d'Ouest Provence, Martigues Fos et malgré ses atouts la part modale du transport par Rail sur le Port de Marseille est de 9% contre 87% pour les Camions ! Une industrie qui elle aussi n'est pas en grande forme !

La France se désindustrialise, la production a reculé de 11 points en 25 ans, 1 million d'emplois détruits en 15 ans, 400 000 directement menacés aujourd'hui. Ce déclin est le choix délibéré de privilégier les logiques financières contre l'emploi, contre la défense de nos filières industrielles : licenciements, délocalisations, mise en concurrence, abaissement du droit social ... Il faut stopper cette hémorragie.



Pour un développement industriel, économique, social et environnemental

Le développement industriel ne peut se concevoir sans une politique de transport ferroviaire répondant aux besoins des entreprises. Le transport doit être organisé et régulé à partir des besoins réels et non des profits immédiats à réaliser.

Le Rail est un atout pour le développement du Port de Marseille et les sites industriels de notre département.

L'industrie est bien le moteur du développement économique de notre pays, créatrice de richesses, pourvoyeuse d'emplois. La casse des emplois industriels conduit à ce que notre pays connaît : un chômage endémique, la pauvreté qui s'accroît...

Sur Ouest Provence, Martigues Fos, tous les atouts sont présents pour mener une politique industrielle ambitieuse, créatrice d'emplois, répondant aux besoins des populations :

- ▶ Un complexe portuaire performant avec le Grand Port de Marseille Fos ;
- ▶ Un territoire industriel qui possède un potentiel insoupçonné, des richesses, des savoirs faire
- ▶ Un réseau ferré, des installations ferroviaires capables de transporter des wagons isolés ou de massifier les trafics,

Un nouveau projet industriel pour notre pays, plaçant en son cœur l'écologie, doit être construit. C'est la crédibilité du retour au plein emploi qui est en jeu. Débattre de la politique industrielle, c'est débattre de la remise en route de notre pays. C'est débattre d'une nouvelle espérance pour ces milliers de femmes, d'hommes, de jeunes, qui aspirent à trouver toute leur place dans la société par le travail.



Le saviez-vous ?

En Suisse le Fret Ferroviaire bat des records

En Suisse le Rail n'est plus en déclin bien au contraire ; en 2015 le transport ferroviaire capte désormais plus de 70 % du trafic de transit international dans les Alpes. Le nombre de camions est descendu pour la première fois sous les 500.000 et le ferroviaire a dépassé les 70 % de part modale ! Il a représenté exactement 71,2 % des 20,75 millions de tonnes qui sont passées par les Alpes helvétiques sur l'axe européen Nord-Sud, un record depuis 2001.

L'office fédéral (Ministère) des Transports, qui a publié ces chiffres, y voit « l'efficacité tangible » combinée de deux mesures : la RPLP écotaxe à la Suisse, la « modernisation de l'infrastructure ferroviaire et des terminaux ».

**La France a fait le choix de l'ouverture à la concurrence
du Fret ferroviaire c'est tout !**



Pourquoi un service public de marchandises ?

Le service public ferroviaire a permis le maillage de nos territoires et la construction d'un outil industriel performant répondant aux besoins croissants de la mobilité. Il faut construire un modèle économique qui réponde aux nouveaux défis que nous avons à relever. Avec d'autres, comme le fluvial, il doit désormais, apporter une réponse aux questions de préservation de notre environnement.

Le secteur ferroviaire n'est pas un marché comme les autres. L'État a fait le choix d'offrir à chacun l'accès aux biens essentiels, le réseau ferré en fait partie. Le marché n'a pas pour vocation de répondre aux besoins, dans la mesure où il exclut de fait les zones éloignées, les moins rentables ainsi que ceux qui n'ont pas les moyens économiques de s'offrir le luxe d'être des clients.

Parce que chacun doit pouvoir accéder aux biens essentiels, seul un organisme public peut prendre en charge cette mission de service à la population et assurer le respect du principe d'égalité. C'est pourquoi nous nous opposons à la dissolution du service public dans le marché et à sa banalisation.

Nous réaffirmons donc la nécessité du maintien durable d'une entreprise nationale des chemins de fer à statut intégralement public, intégrée et porteuse de missions affirmées de service public pour les voyageurs mais également pour les marchandises.

Reconnaitre le wagon isolé comme intérêt général !

Du point de vue de l'aménagement du territoire, le fret ferroviaire et surtout l'activité de wagon isolé permettent la desserte des territoires les plus isolés et contribuent au maillage de nos territoires. Le fret ferroviaire est un outil précieux de développement durable, qui permet sans « polluer » de soulager la route de sa saturation croissante par les poids lourds.

L'ouverture à la concurrence n'a pas enrayé le déclin de l'activité de fret bien au contraire, ce modèle économique n'est donc pas pertinent. Le fret ferroviaire et l'activité de wagon isolé ne peuvent et ne doivent pas être réduits aux seuls axes de transport rentables.

C'est pourquoi nous demandons que ces activités soient reconnues d'intérêt général, afin de remédier à cette situation et de répondre aux attentes de nombreuses entreprises de nos territoires.

Ne pourrait-on pas envisager, dans une logique de service public, d'étendre au wagon isolé les mêmes mécanismes que ceux qui ont été utilisés pour les trains d'équilibre du territoire ?

D'autant que tous les trains voyageurs et de Fret empruntent les mêmes voies !

Il faut changer de modèles économiques.

Le Parti communiste français, ses élus et militants, versent au débat public une série de propositions qui se fondent sur une logique inverse de celle de la libéralisation du transport ferroviaire :

- ▶ Il faut arrêter avec le dumping social et les déséquilibres structurels entre les modes de transport. En particulier les coûts routiers qui n'intègrent pas les coûts externes.
- ▶ Il ne peut donc être envisagé d'apporter une réponse sérieuse pour un rééquilibrage durable en faveur des modes de transports les moins polluants et les plus économes en énergie sans traiter de la fiscalité, de la tarification, des droits sociaux dans ce secteur à l'échelle nationale et européenne.
- ▶ Un moratoire doit être décidé sur les projets Fret de la SNCF. Le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire doit être réactivé. Un vrai débat public national sur la politique des transports en France et sur la place et le rôle de la SNCF doit être organisé.

Il faut une autre politique des transports avec un financement pérenne !

- ▶ Un Pôle public national des transports : c'est-à-dire une politique publique des transports assumée par l'État (création d'une Direction réseau ferroviaire) ayant pour base de réflexion la complémentarité des modes et non leur mise en concurrence exacerbée.
- ▶ Nous proposons la renationalisation du réseau autoroutier (qui, en 2032, au terme de la concession aura rapporté plus de 40 milliards d'euros de bénéfices aux sociétés Privées...), nationalisation assortie d'un principe d'affectation des dividendes à l'Agence de financement des infrastructures de transports française (AFITF).

Les députés Front de Gauche

Nos députés ont déposé à l'Assemblée nationale des propositions de loi :

- ▶ Désendetter la SNCF
- ▶ Réorienter l'argent
- ▶ Assurer un financement pérenne !



▶ 1 cheminot sur 5 travaille pour les banques !
En 1er lieu débarrasser le ferroviaire de sa dette structurelle qui rapportent chaque année 1,7 Milliards d'€ aux banques. C'est l'équivalent de 29 000 emplois de Cheminots! Avec des taux bancaires extrêmement bas, les banques s'engraissent sur notre dos ! Cette dette étouffe financièrement la SNCF, l'empêchant d'investir et l'obligeant à des suppressions massives d'emplois.. L'Etat allemand a pris à sa charge la dette de la DB !

▶ la création d'un nouveau livret d'épargne défiscalisé dont les fonds seraient en partie centralisés par la Caisse des dépôts et consignations. Une telle mesure permettrait la mise à disposition de prêts à très long terme pour le financement des projets retenus au schéma national d'infrastructures du transport (SNIT).

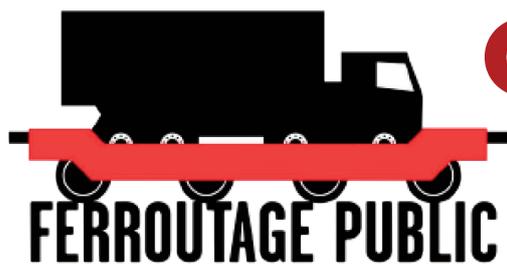
▶ **La création d'un Versement transport régional (VTR) pour le financement des TER et liaisons inter-villes,** créant au profit des régions une part de versement transport des entreprises de 0,3% de la masse salariale.

▶ **Une action offensive en faveur du ferroutage** en fixant le prix unique au kilomètre et la mise en place d'un plan de ferroutage Espagne-France-Belgique et d'un Corridor Europe Atlantique.

▶ **la démocratie : participation des Cheminots aux décisions de l'entreprise publique, de même que celle des usagers, citoyens et élus.**

La SNCF peut, de par sa vocation de service public, contribuer à des innovations majeures en matière de démocratie sociale, au niveau des choix stratégiques du système ferroviaire.

Assez de discours



changons d'air !

Des actes

changeons d'ère !

RENCONTRE - DEBAT

**Vendredi 3 MARS 2017
17h30 à MIRAMAS**

**Salle Ambroise Croizat
4 Av du Maréchal Juin**

Avec la participation de :



Gaby Charroux
Député Communiste
auteur d'un livre blanc
sur l'industrie



Sylvie Charles
Directrice du Pôle
Transport Ferroviaire
de Marchandises SNCF
Logistic



Thierry Nardy
Président de la Commission
Economique du CE National
Fret SNCF



Frédéric Vigouroux
Maire de Miramas



Gilbert Garrel
Cheminot Communiste
et militant CGT