

A hand is holding a green rectangular sign with white text and logos. The sign is slightly tilted. The background is white.

la  
cgt



# ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX & TRANSPORT

L'autre manière d'en parler

Une autre façon d'agir

# ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le réchauffement du système climatique est sans équivoque, beaucoup de changements observés sont sans précédent depuis des décennies, voire des millénaires.

19 des 20 dernières années figurent au palmarès des 20 années les plus chaudes depuis 1850.

Il est extrêmement probable que l'influence humaine soit la cause principale du réchauffement observé depuis 1950.

La modélisation climatique à l'échelle de la France prévoit, à l'horizon de la fin du siècle, une hausse significative des températures pouvant varier de +0,9 à 3,6 °C en hiver et +1,3 à 5,3 °C en été.

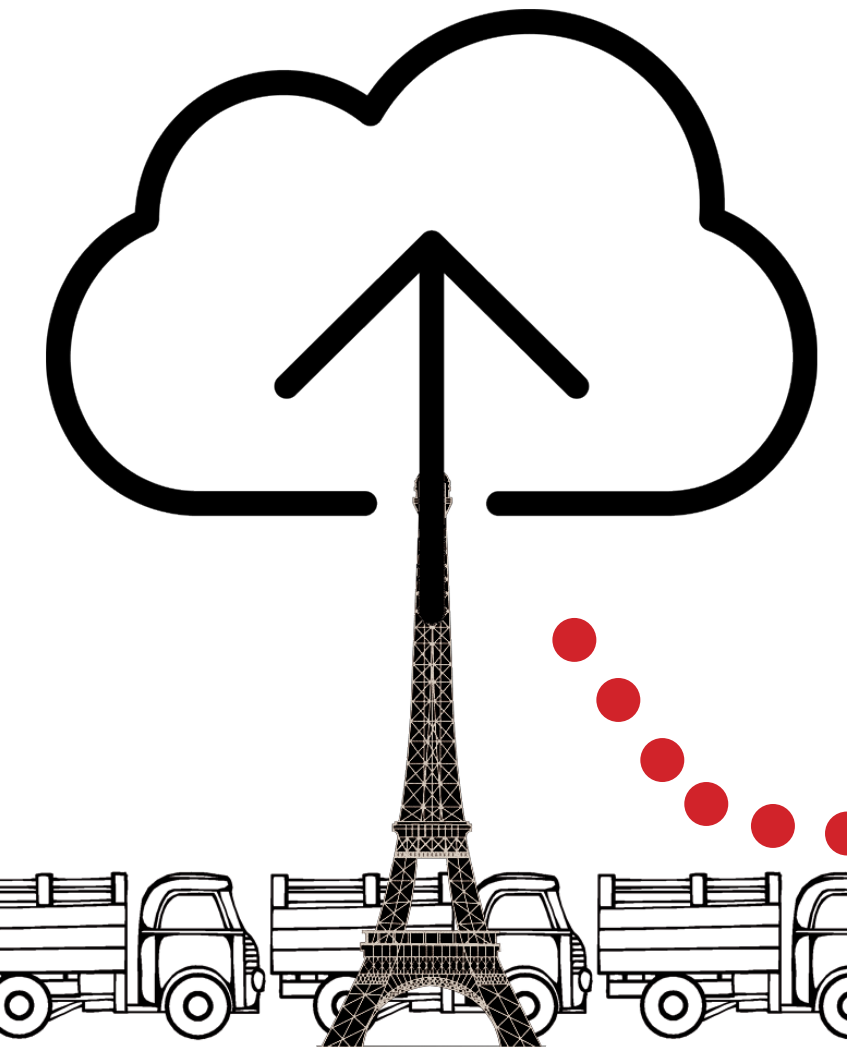
À Brest comme à Marseille, le niveau de la mer s'est élevé de 20 cm au cours du dernier siècle et le taux d'élévation s'accélère, ce qui augmente l'exposition des communes déjà en situation de vulnérabilité face aux risques littoraux...


L'adaptation au changement climatique a également un coût : à l'échelle mondiale, entre 150 milliards de dollars d'ici 2030 et 500 milliards par an d'ici 2050 seraient nécessaires.

Les dépenses pourraient être doublées si la tendance actuelle n'est pas infléchie : c'est le coût de l'inaction !



La pollution de l'air en France coûte chaque année 101,3 milliards d'euros. Les particules fines et l'ozone, deux des principaux polluants atmosphériques, sont à l'origine de 42 000 à 45 000 décès prématurés par an en France.

Sans remise en cause des modes de production et de consommation, ce sont les conditions de vie de l'ensemble de l'humanité qui seront bouleversées.





La commission européenne a engagé une procédure de contentieux à l'encontre de la France pour non-respect des valeurs limites pour les particules et insuffisance des plans d'actions. Ce contentieux a franchi une étape supplémentaire, le 29 avril 2015, avec la notification d'un avis motivé. Dix zones sont concernées en France, dont Paris. **Cet avis précise que « la Commission considère que la France n'a pas adopté les mesures qui auraient dû être appliquées depuis 2005 pour protéger la santé de ses citoyens ».**



Le transport routier de marchandises est le principal émetteur de pollutions sur la zone de Paris et la petite couronne (53 % des émissions d'oxyde d'azote et 40 % des particules fines).

# Des activités humaines au réchauffement

**27 %**

En France, le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES).

**129,8**

millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>, dont 122,6 millions sont directement imputables aux transports routiers (soit 94,4 %), sont émis par le transport en 2013.

**44,7**

Mtep (Millions de tonnes équivalent pétrole) en 2014, c'est la consommation des transports.

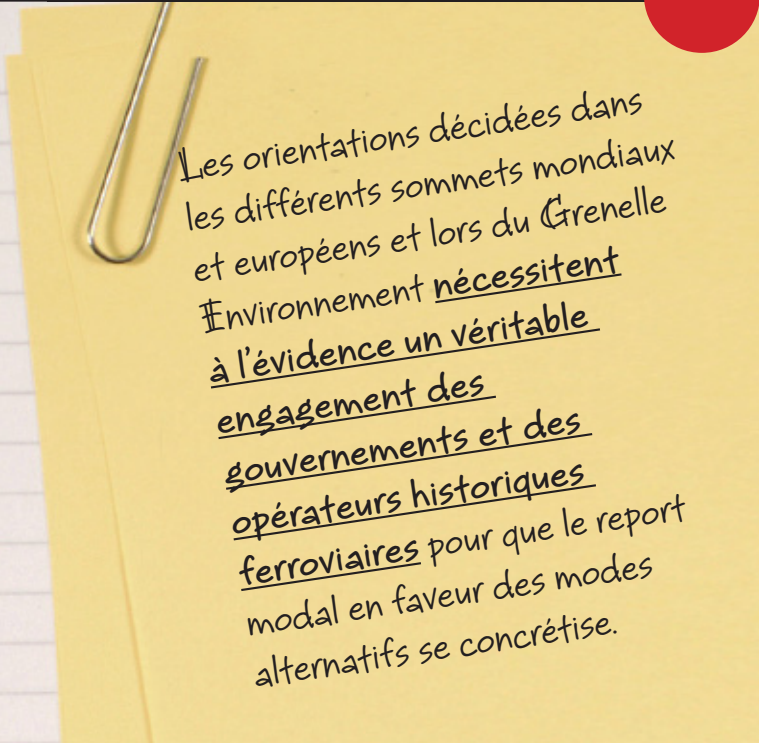
Soit près des trois quarts de la consommation finale de produits pétroliers en France.

**95 %**

C'est la part que représente à elle seule en 2012, la consommation d'énergie des transports. Le mode de transport représentant la plus grande part de la consommation d'énergie est le transport routier.

# qui contribuent climatique.

## ET LES TRANSPORTS DANS TOUT ÇA ?



Les orientations décidées dans  
les différents sommets mondiaux  
et européens et lors du Grenelle  
Environnement nécessitent  
à l'évidence un véritable  
engagement des  
gouvernements et des  
opérateurs historiques  
ferroviaires pour que le report  
modal en faveur des modes  
alternatifs se concrétise.

# La part des modes non chuté au cours des deux

**24,7%**  
en 1995



Elle est  
passée de  
24,7 %  
des t-km  
intérieures en  
1995 à 15 %  
en 2013,  
dont 9,4 %  
seulement  
pour le  
transport  
ferroviaire de  
marchandises.

**15%**  
en 2013



# routiers a fortement dernières décennies



En 2013, **340 milliards de tonnes-kilomètre (t-km)** ont été transportées sur le sol français, dont près de **289 milliards par la route.**

Pour ce qui concerne le transport voyageurs, depuis 2008 (année qui suit le Grenelle Environnement) le trafic en voyageurs-km (Vkm) par mode de transports a augmenté au total de 12 %. Mais là aussi, ce sont les modes les plus polluants qui progressent le plus :

- voitures particulières + 14 %,
- aérien + 12 %,
- contre seulement + 2 % pour le ferroviaire.

Une étude, commandée par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), met en évidence les avantages environnementaux du rail par rapport à d'autres modes de transports.

***Les coûts externes liés au transport routier sont au moins 4 fois plus élevés que ceux du transport ferroviaire (4 fois pour le fret, 6 pour le transport de passagers).***

Le total des coûts externes liés aux transports en 2008 a été estimé à 510 milliards d'euros.

Le secteur routier génère 93 % du total des coûts externes. Le rail environ 2 %, le secteur aérien de passagers 4 % et le trafic par voie navigable 0,3 %.

# Coût externe moyen par en France en

Transport aérien	63
Voiture	56,3
Bus	31,9
Transport ferré	6,9

\* Centimes d'€ par millier de voyageurs - kilomètre



OÙ EST LA LOGIQUE

# mode de transport 2008\*



Les accidents corporels des transports (2013) :

## La route

56 812 accidents, 3 653 tués et 75 851 blessés.

## Le ferroviaire

437 accidents, 85 tués et 53 blessés.



ÉCOLOGIQUE ?

BUS



**La stratégie  
actuelle ne  
répond pas aux  
enjeux !**

**Il y a une  
responsabilité  
historique conjointe  
de l'État, de l'Europe  
et de la direction  
de la SNCF.**

# L'EUROPE ET LA CONCURRENCE À TOUT PRIX !

Les « paquets ferroviaires » (ensemble de règlements européens) se sont enchaînés sans jamais qu'on fasse le bilan de l'ouverture à la concurrence par rapport aux objectifs affichés. La concurrence intra-ferroviaire que la Commission Européenne impose est catastrophique : elle affaiblit la SNCF par l'arrivée de nouveaux opérateurs sur les flux les plus profitables, elle n'oriente pas l'énergie de tous les acteurs vers la promotion du transport ferroviaire.

La Fédération CGT des cheminots, avec ETF, branche transport de la Confédération Européenne des Syndicats, demande toujours qu'un bilan soit fait de l'application des premiers paquets ferroviaires avant d'aller plus loin.

# L'État a toujours favorable

## CONSTAT :

Le réseau autoroutier a été développé alors que le réseau ferré national, utilisé par Fret SNCF, a stagné.

Les efforts comparés de l'État dans l'infrastructure depuis 1970 s'élevaient à 54,6 Md €\* pour le ferroviaire contre 59,3 Md € pour l'aérien et 88,2 Md € pour la route.

La réforme ferroviaire adoptée en août 2014, que la CGT a combattue avec les cheminots, devait permettre *« de moderniser le service public ferroviaire, pour le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français »*.

Ses effets les plus néfastes, dénoncés par les cheminots en juin 2014, se font déjà ressentir :



**Hausse des tarifs SNCF de 2,6 % dès janvier 2015.**



**Des dysfonctionnements qui traduisent les réductions de moyens humains et matériels.**



**Désengagement des pouvoirs publics : libéralisation du transport par autocar avec comme conséquences prévisibles des suppressions de trains grandes lignes et TER, de nouvelles hausses des tarifs pour les usagers...**

\* : Md € : milliard d'euros

# mené une politique à la route

**LA SNCF S'ENTÊTE DEPUIS DES ANNÉES  
DANS UNE POLITIQUE DE RÉDUCTION  
DES COÛTS ET DE CASSE DE L'OUTIL  
DE PRODUCTION.**

**Ce sont 11 000 km de lignes qui sont  
directement menacées d'après deux  
rapports d'experts publiés pour le CCE  
de la SNCF.**

**L'activité historique ferroviaire  
de transport de marchandises s'est peu  
à peu délitée au sein de SNCF Geodis.  
Au fil des années, les restructurations  
SNCF ont jeté des millions de camions  
supplémentaires sur les routes.**

# LE FRET

**IL Y A DIX ANS, LA DIRECTION EXPLIQUAIT QUE LA CONCURRENCE ALLAIT ÊTRE UNE BONNE CHOSE, QU'ELLE ALLAIT DYNAMISER L'ACTIVITÉ FRET.**

Le résultat à ce jour :

- Le nombre de tonnes de marchandises transportées a été divisé par deux ;
- Dans le transport de fret, la part du ferroviaire est passée de 17 % à 9 %, des pans entiers du territoire ne sont plus desservis.
- Entre 2009 et 2014, ce sont 6 300 postes de cheminots qui ont été supprimés, soit près de 45 % des effectifs, dans une course effrénée aux gains de productivité.
- Dans la même période, les trafics de FRET SNCF ont reculé de 27 %.
- La productivité, réalisée essentiellement sur le dos des cheminots (+ 20 %/agent en 3 ans), a atteint ses limites !

L'expertise des comptes clos 2014 met en évidence « *une politique engagée depuis plusieurs années dans la trajectoire à la baisse des parts de marché, une évolution qui pose la question de la trajectoire de l'entreprise à court et moyen terme* ».

**Le transport ferroviaire de marchandises et les peu que l'Etat joue pleinement son rôle en dot ces missions dans l'intérêt de la Nation et de sa**



# TET (Corails-intercités)

**LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET) PARTICIPENT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AU MÊME TITRE QUE LES TGV ET LES TER. POUR AUTANT, LE DÉSENGAGEMENT CONTINU DE L'ÉTAT ET LA RECHERCHE DU PROFIT MAXIMAL DE LA SNCF METTENT EN PÉRIL L'AVENIR MÊME DE CES TRAINS.**

Un rapport public commis en 2005 préconisait de supprimer un certain nombre de relations et le transfert de 25 lignes aux régions. En 2011, l'État devient Autorité Organisatrice de Transport. La contractualisation portait en 2011 sur 40 relations. En 2015, seules 33 (23 relations de jour et 10 de nuit) ont survécu à l'absence de financement et d'investissement dans le renouvellement du matériel. Le financement de l'exploitation de ces lignes repose essentiellement sur les résultats financiers. Le rapport DURON commandé par le gouvernement pour « *clarifier durablement l'avenir des TET* » reprend les mêmes recettes que celui de 2005 à savoir transfert de certaines relations aux régions, réduction voire abandon de dessertes notamment de nuit, mise sur route massive facilitée par les dispositions de la loi MACRON libéralisant le marché des autocars.

Ce rapport s'appuie sur le déficit financier (350 M€ en 2015) pour justifier cette casse sans s'interroger sur le manque de financement du système ferroviaire et le poids de la dette supportée à la place de l'État.

**Trains d'Équilibre du Territoire ont un avenir pour  
ant la SNCF des moyens nécessaires pour assurer  
population.**

# LIBÉRALISATION



Seulement  
12,2 % des  
autobus roulent  
au gaz naturel  
ou avec une  
énergie hybride.

Seulement 35 %  
du parc des  
autocars  
et des autobus  
a moins de  
5 ans.

Le CESE \* dans une recommandation de mai 2015 demande au gouvernement

\*Conseil Economique Social et Environnemental

# DES AUTOCARS



**ILS ONT DIT LES BUS SONT  
« PROPRES  
ET MODERNES »**

**44 % du parc des autobus  
ainsi que des autocars se situent  
dans la fourchette des véhicules  
de normes environnementales  
les moins exigeantes  
(en dessous de la norme Euro IV).**

**un audit sur l'impact climatique des investissements publics... CHICHE !**

# Les tarifs subventionnés de RYANAIR !

La compagnie irlandaise Ryanair, qui reste le premier transporteur européen en termes de trafic, incarne le low cost « pur ». Son secret : ne s'implanter que sur des aéroports secondaires éloignés des métropoles, ce qui lui permet de réduire les taxes aéroportuaires, de baisser les temps de rotation et surtout d'obtenir des collectivités locales des aides généreuses à l'ouverture des lignes.

Le mécanisme est bien rodé : Ryanair fait miroiter à un aéroport isolé des milliers de passagers chaque année et lui demande en contrepartie des « aides au marketing ».

Le total de ces subventions représente 800 millions d'euros par an en Europe, dont cinquante pour la France.

Si le voyageur fait une bonne affaire en tant que client, il paie donc cher son billet en tant que contribuable. Ainsi, « 20 % du chiffre d'affaires de Ryanair provient de ces subventions déguisées. »

Si on les soustrait de son bénéfice, on s'aperçoit que Ryanair perdrait 300 millions d'euros par an. Autrement dit, sans les aides publiques, le modèle low cost façon Ryanair n'est pas si rentable que ça...

La politique des transports, plus particulièrement le transport des marchandises, constitue un aspect essentiel de la relance de l'activité industrielle, de l'économie et de l'emploi. Elle est aussi un des piliers de l'aménagement du territoire, un facteur de cohésion sociale, un levier indispensable à une politique soucieuse du développement durable.



C'est dans cette conception que la **CGT** revendique une politique des transports multimodale et complémentaire au service des hommes.

la  
cgt

La Fédération CGT des Cheminots a construit un projet complet pour développer le service public SNCF avec de nouvelles sources de financement, un pôle public des transports pour développer une réelle complémentarité entre les différents modes, une autre organisation de la production qui parte des besoins exprimés par les populations et qui favorise les synergies, les mutualisations.

FÉDÉRATION  
DES CHEMINOTS



[www.cheminotcgt.fr](http://www.cheminotcgt.fr)



la  
cgt

FÉDÉRATION  
DES CHEMINOTS



C'EST L'INTERÊT GÉNÉRAL

QUI DOIT DEVENIR

UNE PRIORITÉ !