

## Préserveons la planète, réinventons le service public ferroviaire!

**Didier Le Reste**

**Porte-parole de la Convergence nationale rail (CNR)**

À l'évidence, le transport occupe une part croissante dans l'émission des gaz à effet de serre. En France, la part est passée de 33 % en 2000 à près de 40 % en 2019, dans une situation globale qui ne cesse d'évoluer à la hausse. Et pour cause, les transports les plus polluants sont les plus subventionnés par l'État! En revanche, l'usager du train paye 10 % de TVA sur son billet et supporte toutes les charges liées au remboursement de la dette de l'État portée par la SNCF, qui correspond à 25 % du prix du billet.

La question des gaz à effet de serre est d'autant plus alarmante que les prévisions, si rien n'est fait, pourraient atteindre les 50 % dans la prochaine décennie. Le président Macron propose quant à lui de construire de nouveaux types de camions, à l'échelle européenne. On voit de quelle manière l'urgence climatique est traitée! Rien de bien surprenant, quand la politique mise en place ces dernières années a consacré le choix de démanteler l'entreprise publique SNCF.

Le rapport alarmant du Sénat intitulé « Pollution de l'air, le coût de l'inaction », estimée à plus de 100 milliards d'euros et liée au décès prématuré de près de 60 000 personnes, devrait interpeller les décideurs politiques. Depuis 2007 circulent 4 millions de camions de plus sur nos routes et les gaz à effet de serre augmentent chaque année de 1,5 %. Dans le même temps, le transport de marchandises par train a chuté, passant de 50 milliards de tonnes/km en 2002 à moins de 19,9 milliards en 2015. La part modale du ferroviaire est passée en dessous des 10 %. Loin d'être une fatalité, c'est le résultat des politiques conduites par les gouvernements successifs. L'opérateur historique réalisait 12 % de son chiffre d'affaires

en 2016 à l'international, l'objectif est d'atteindre 50 % en 2022.

Au contraire de ces politiques libérales, nous revendiquons la nécessité de reconstruire une entreprise publique SNCF, avec un fonctionnement intégré et une gestion démocratisée, à la fois pour satisfaire l'exigence sociale de transport pour tous et pour aménager le territoire et ainsi rentrer dans le cercle vertueux des mobilités économes en énergie.

Pour se donner les moyens de cette politique, et participer au débat public, la Convergence nationale rail vient d'éditer un document intitulé: « Préserveons la planète! Réinventons le service public ferroviaire! ». Un ensemble de propositions élaborées qui demande avant tout de placer l'humain au centre de la démarche, en s'appuyant sur le retour aux métiers génériques pour les cheminot(e)s dans un cadre social bien défini. Mais aussi sur la nécessité de trouver les financements indispensables pour la remise à niveau du réseau, la poursuite de son électrification et la modernisation du matériel roulant.

Cela impose à l'État de reprendre sa dette qui pèse sur les comptes de la SNCF, la renationalisation des concessions d'autoroutes pour alimenter l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), l'utilisation des fonds européens de développement et le retour sous certaines conditions de l'écotaxe. Il convient également de réorienter la manne de 2800 milliards d'euros, attribuée aux banques par la BCE pour la spéculation, afin de les affecter aux investissements dans les modes les moins polluants comme le ferroviaire.

Il faut également une politique tarifaire à caractère social pour encourager les déplacements en train. Il est clair que cela oblige à changer de paradigme et nécessite l'engagement de nombreux acteurs politiques et citoyens. L'heure est à la mobilisation, articulant priorités sociales et urgences climatiques, comme le portent aujourd'hui de plus en plus de personnes. •

**100 milliards d'euros  
et le décès prématuré  
de près de  
60000 personnes.**

**Tel est le coût de  
la pollution de l'air.**