

**Les Fédérations CGT et UNSA des Cheminots,
La FGTE – CFDT et l'UIT - CGT, La F N A U T ,
Le Réseau Action Climat, France Nature Environnement, Agir Pour
l'Environnement, WWF, Les Amis de la Terre, Le Comité de Liaison
Energies Renouvelables...**

Paris, le 19 mars 2010

... Communiquent :

Fret ferroviaire :

Le Grenelle de l'Environnement aux oubliettes,
Les Gaz à Effet de Serre plébiscités !

« Schéma directeur **pour un nouveau transport écologique de transport** », c'est le titre du nouveau plan Fret SNCF. En quoi ce schéma est-il **écologique** lorsque, aujourd'hui, l'entreprise publique se fixe un objectif de réduction des trafics, abandonne la desserte de plusieurs territoires, se sépare de moyens humains et matériels (locomotives, wagons, installations...).

Ce n'est pas un objectif de croissance de la part modale ferroviaire qui est mis en œuvre, contrairement aux engagements du Grenelle, mais de pertes de parts de marché. Et cela va s'accroître avec l'abandon programmé de 60% de l'activité wagons isolés par la SNCF. De plus en plus se font sentir des propos de dirigeants de fret SNCF stigmatisant le Grenelle de l'environnement qu'ils prétendent être une scène de théâtre incompatible avec le business.

Ce nouveau plan se traduit sur le terrain par l'accélération avérée de la casse du réseau de messagerie ferroviaire SNCF qui organise le transport de wagons isolés. Cette activité permet d'assurer par rail le transport de lots de wagons issus de flux diffus. Son abandon, du fait du report modal sur le transport routier et les poids lourds, va provoquer des rejets supplémentaires de gaz à effet de serre de l'ordre de 300 000 tonnes éq CO₂/an selon une étude « Carbone 4 »⁽¹⁾ commanditée par la SNCF. C'est un contresens absolu avec les objectifs du Grenelle de l'environnement. De surcroît, les conséquences sociales, en emplois et en perte de savoir-faire seraient considérables, et l'abandon d'installations et d'infrastructures va rendre la situation irréversible.

Les états généraux du transport routier, auxquels participent les chargeurs, doivent aborder la question de la tarification du transport. Le report modal, l'organisation multimodale sont à ce prix, c'est aussi le sens du Grenelle de l'Environnement.

Le Fret ferroviaire de proximité, cette technique du wagon isolé, est stratégique pour relever le défi de la lutte contre le changement climatique et celui de l'aménagement du territoire. S'en désengager pour un opérateur public, comme la SNCF, est absurde et cela constitue une faute lourde pour la France. L'Europe l'a compris, 7 des grands opérateurs ferroviaires s'unissent pour construire un projet de nouveau modèle économique dans ce domaine, la SNCF s'y refuse. Cette coopération (nommée X Rail) va être influente dans 11 pays. La France, avec la SNCF, aurait-elle raison contre tous en restant à l'écart ? C'est impensable !

L'étude « Carbone 4 », soigneusement dissimulée, propose pourtant un scénario alternatif, sans casse du wagon isolé, qui soit écologiquement viable, socialement acceptable et économiquement efficace. Ce scénario suggère de « *maintenir un portefeuille large d'offres de fret prémi*

d'évolutions socio-économiques imprévisibles. » et de « Garder la messagerie et bénéficier d'une spécificité française du réseau maillé fin ... »

Le gouvernement, engagé par l'objectif du Grenelle de l'Environnement, désormais force de loi, de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre de 20% d'ici 2020 dans le secteur des transports (soit le retour à la situation de 1990), ne peut ignorer cette situation. Pour notre part, cet objectif n'est pas renégociable.



Nous réaffirmons que les effets bénéfiques à long terme du plan ferroviaire d'avenir (combiné, autoroute ferroviaire...) ne doivent pas être anéantis par l'abandon du fret de proximité. Il y a deux choses différentes. Seule l'addition plan fret d'avenir et wagon isolé en proximité peut permettre de relever le défi du report modal. L'option, cautionnée par le gouvernement, sur laquelle s'obstine la SNCF, provoquera d'ici à 2020 une émission supplémentaire de 3 millions de tonnes équivalent CO₂, et encore sous réserve que le plan d'avenir réussisse. **Ce n'est pas acceptable !!**

La France, qui sur la scène internationale prétend devenir la meilleure élève en matière d'environnement, ne peut pas continuer sur cette voie.

Il faut donc revoir d'urgence la copie du plan fret SNCF :



En réaffirmant l'intérêt de la SNCF, seule à même d'assurer un maillage du réseau, pour le wagon isolé et en organisant une complémentarité avec les opérateurs de fret de proximité (OFP) à positionner sur les créneaux où la SNCF est absente pour activer concrètement un report modal. Ces OFP ne doivent pas être des low cost contournant les standards sociaux, environnementaux et de sécurité actuels par dumping. En l'absence de cette synergie, ce sera l'échec assuré avec, en plus, 8000 emplois SNCF bradés.

→ NOUS RÉCLAMONS :

- ⊖ Le respect des objectifs de réduction de Gaz à Effet de Serre du secteur des transports, inscrits dans la loi Grenelle,
- ⊖ Un moratoire immédiat sur la partie « wagon isolé » du plan Fret SNCF/Gouvernement,
- ⊖ La transparence et un débat public objectif, notamment sur les conséquences en terme d'émissions de GES, la mise à disposition et l'approfondissement des études « carbone »,
- ⊖ La préservation des installations ferroviaires en situation de réutilisation, afin d'être capable de disposer d'alternative à la route en réponse aux changements de comportement demandés aux chargeurs,
- ⊖ L'examen d'organisations nouvelles de la production SNCF en proximité, spécialement adaptées et en coopération avec les opérateurs nouveaux pour, ensemble, donner de la pertinence économique aux convois.

Sur ces bases, nous appelons à un véritable débat public associant élus et citoyens, professionnels et utilisateurs du rail, militants salariés et associatifs. Cette mobilisation est essentielle pour construire un avenir durable.

⁽¹⁾ Réalisée en septembre 2009 par le Cabinet «Carbone 4 » (Jean-Marc JANCOVICI) et présenté au Comité stratégique fret SNCF le 15 janvier 2010.