

Confirmer le Financement du plan Fret d'Avenir et ne pas anéantir ses effets bénéfiques, par des choix à contre sens sur le wagon isolé

En 2007, lors des travaux du Grenelle de l'Environnement, nos organisations ont travaillé ensemble pour faire admettre que seule une vraie rupture avec la politique des transports, actuellement basée sur le tout routier, permettrait de lutter, efficacement, contre le réchauffement climatique. Le secteur des transports est, en effet, responsable du tiers de nos émissions de CO<sub>2</sub>. En juin 2008, nous avons organisé ensemble, au Conseil Economique, Social et Environnemental, un colloque intitulé « agir pour des transports écologiquement, socialement et économiquement durables » avec la participation du ministre des Transports et de nombreux acteurs dont la SNCF. Les conclusions de ce colloque ont confirmé notre détermination à mettre fin à la politique du tout routier.

Le plan Fret d'Avenir, présenté le 16 septembre par le gouvernement, est une initiative prometteuse qui correspond à des engagements du Grenelle : création d'autoroutes ferroviaires, fret à grande vitesse, relance du transport combiné et de la desserte des ports, modernisation du réseau ferré, traitement des points de saturation. Ces mesures structurelles, dont certaines bénéficieront aussi aux voyageurs, devraient contribuer à enrayer le déclin du fret ferroviaire, faciliter son développement et provoquer un report modal depuis la route et l'aérien.

Le financement, à hauteur de 7 milliards d'euros, peut incontestablement enclencher la dynamique de rupture attendue. Encore faut-il qu'il soit confirmé concrètement, ce qui, à ce jour, est loin d'être cas, et mis en place dans le cadre d'une politique cohérente. Certains choix restent incohérents avec les décisions prises lors du Grenelle. Ainsi, l'Etat comme des collectivités territoriales n'infléchissent pas leurs programmes routiers et autoroutiers, concurrents des investissements ferroviaires, à hauteur des ruptures annoncées. D'autre part, les dispositions de la loi Grenelle 1 affaiblissent la portée de l'éco-redevance poids lourds. Si les coûts/avantages écologiques et sociaux de chaque mode de transport ne sont pas pris en compte, les investissements ferroviaires prévus ne seront pas suffisants pour provoquer un report modal à la hauteur des ambitions affichées.

Enfin les effets bénéfiques du plan ne doivent pas être anéantis par un quasi abandon du fret ferroviaire de proximité : la technique wagon isolé répond, avec le ferroutage, à des besoins complémentaires des chargeurs. Elle représente actuellement 42% du volume fret ferroviaire, mais recèle un important potentiel de report modal puisque 220 milliards de tonnes kilomètres/an sont acheminées par la route sur ce domaine d'influence. Une part non négligeable doit faire l'examen d'un report modal.

Les investissements prévus dans le plan Fret d'Avenir devraient permettre de transférer sur le rail près de deux millions de parcours de camions par an, mais seulement à l'horizon 2020. L'abandon du wagon isolé envisagé par la SNCF provoquerait, lui, un transfert du même ordre de grandeur mais en sens inverse, de manière immédiate et irréversible.

En définitive :

- à court terme, cette évolution serait un message terriblement négatif et incompréhensible donné à l'opinion ;
- comment inciter, demain, les producteurs et les distributeurs à changer de comportement modal si l'irrigation des territoires par la technique du wagon isolé a disparu et s'il n'y a plus d'alternative à la route ?
- à moyen terme, le bilan carbone du plan Fret d'Avenir serait nul. Il affaiblirait les capacités de la France à respecter ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il est impératif de s'engager résolument vers un développement massif du fret ferroviaire combinant les acheminements massifiés et l'acheminement des lots de wagons. Le fret ferroviaire de proximité doit, impérativement, être non seulement maintenu mais développé. Ne faisons pas de ce dossier la grande occasion ratée du Grenelle de l'Environnement

**L'urgence est là ! Nous demandons un moratoire sur l'abandon par la SNCF des trafics diffus par wagon isolé et son engagement volontariste vers de nouvelles organisations de production pour rendre économiquement pertinentes les opérations de groupage/dégroupage des wagons au plus près des territoires. La SNCF ne peut s'affranchir de cette responsabilité, au moins tant que la structuration avec des opérateurs de proximité reste virtuelle.**

Paris, le 21 septembre 2009