

## **Intervention CGT au Ceser du 20 septembre 2011 Fret Ferroviaire**

Mesdames messieurs les conseillers,

Le gouvernement est 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).

Or la politique des transports mise en œuvre, les choix de la SNCF en déclinaison, anéantissent cet engagement.

En effet, depuis 2003, les plans FRET SNCF, dont on connaît le triste bilan, ont entraîné la fermeture de nombreuses gares marchandises, de triages, de voies ferrées et la suppression de milliers d'emplois.

Certaines lignes, certains sites se trouvent en situation de non retour.

Ces dernières décennies, l'évolution économique de la France caractérisée par le recul des industries lourdes et la faible densité d'implantation industrielle dans de nombreuses régions, ont favorisé le mode routier bien adapté à la demande d'envois fréquents, de taille réduite, vers des destinations diversifiées.

Les politiques des transports au plan national et européen ont accentué cette tendance par des décisions en termes d'infrastructures, de tarification, de réglementation, conduisant à une sous rémunération du transport de marchandises quel que soit le mode.

L'avis qui nous est soumis, est pour notre délégation l'occasion de nous exprimer sur la conception que nous avons sur la problématique du transport du fret et du service public

Le transport est un ensemble complexe logistique de l'expéditeur au destinataire final.

Il est donc nécessaire de raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multi modale.

Il faut optimiser tous les maillons et lever les contradictions entre les uns et les autres SNCF, groupe SNCF, RFF, autres entreprises ferroviaires, autres modes de

transport afin d'élargir l'exigence d'autres choix pour le développement du fret ferroviaire SNCF.

Ainsi l'intervention publique doit inciter les chargeurs et les industriels à réfléchir en commun à leurs transports.

Des convergences peuvent se développer entre l'intérêt général qui vise à orienter les flux vers des modes respectueux de l'environnement et l'intérêt des chargeurs qui peuvent bénéficier de ces mises en commun.

Seule une politique des transports basée sur des valeurs de service public permet de respecter ce choix.

La SNCF et en particulier fret SNCF peuvent y contribuer.

Cela doit s'appuyer sur une volonté forte en matière d'infrastructures et un concept de logistique territoriale associé à un système de production performant irrigant le territoire.

L'avenir du ferroviaire en terme d'efficacité économique et environnementale réside dans sa capacité à traiter des flux de moyenne, voire de petite taille et de les rassembler dans des trains massifiés.

La production ferroviaire nécessite donc de traiter le drainage des territoires et leur mise en réseau par un système d'acheminement massif entre les différentes régions françaises et européennes.

Rappelons que la SNCF avait lancé en 2007, un projet sous l'égide de l'Union Internationale des Chemins fer appelé XRAIL, cette alliance a été signée le 19 février 2010 par sept entreprises ferroviaires européennes mais sans la SNCF. Ceci en dit long sur la volonté de la SNCF de travailler sur le FRET avec les pays de l'UE

Le premier l'objectif que nous devons atteindre est « l'augmentation de la part modale du fer en créant un produit lotissement attractif entre grands centres économiques locaux, régionaux, nationaux et européens afin d'apporter une juste réponse aux attentes fondamentales des clients en matière de fiabilité et d'information ».

Le deuxième objectif est l'organisation de proximité regroupant des gares, des points de desserte et des installations terminales embranchées d'une même zone géographique.

Cette nouvelle approche devrait nous permet d'optimiser les dessertes en les mutualisant par une évolution des organisations de la production et du travail en lien direct avec les besoins des chargeurs.

Elle nécessite une évolution des métiers existants en développant une plus grande autonomie et en intégrant des missions pluridisciplinaires logistique.

Là où le fret ferroviaire est traditionnellement absent, l'émergence d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité pourrait contribuer au report modal.

A condition toutefois qu'ils ne se créent pas sans la SNCF et contre elle.

En effet, l'assemblage de l'offre et de la production nécessite qu'ils soient complémentaires de la SNCF.

Ils ne peuvent en aucun cas être une alternative au retrait de la SNCF.

Le troisième objectif est l'organisation d'un réseau de points d'échanges munis d'équipements modernes soit connectés au réseau de l'alliance XRAIL, reliés par des trains massifs réguliers et cadencés.

Ces points d'échanges devrait permette l'efficacité du système grâce à une meilleure rotation du matériel moteur ou remorqué et l'optimisation de l'utilisation des sillons et par le retour d'un seul métier de conducteur comme le préconise le rapport.

Pour redonner sa place au fret, nous nous satisfaisons que l'avis de notre CESR prennent en compte l'organisation d'un vrai débat public sur l'avenir du fret.

Sous la pression des ONG et des os le gouvernement a accepté d'organiser les assises ferroviaires.

Mais avant son ouverture, la ministre du transport s'est répandu dans la presse, sous couvert d'ouverture à la concurrence, préconisée par le rapport Grignon concernant le TER, en stigmatiser les cheminots sous l'angle de leur statut particulier leur permettant d'assurer leur mission de service public n'effaceras la responsabilité de L'Etat qui doit s'engager à désendetter le système ferroviaire afin de permettre le développement du service public SNCF

Cet enjeu nécessite que le Fret ferroviaire SNCF bénéficie d'un vrai projet de développement par la maîtrise complète du transport, du réseau principal à l'embranchement particulier.

Pour ne prendre qu'un seul chiffre, on estime que 98 % des entreprises en France ne sont pas embranchées.

Je pourrais aussi vous parler des trains de paille qui n'ont pu être acheminé dans les meilleures conditions, la plus part du transport s'est réalisé par la route par manque d'infrastructure et de matériel

La CGT votera le rapport car il contribue au débat que nous souhaitons mener avec l'ensemble des acteurs qui souhaitent que le fret ferroviaire retrouve sa place dans le cadre du développement durable et humain.

Je vous remercie

