

APPEL en faveur du fret ferroviaire (octobre 2009)

Fret ferroviaire : agir dès maintenant pour un report modal de la route vers le rail

Refuser les dispositions du plan SNCF/Borloo qui prévoit plusieurs milliers de camions supplémentaires sur les routes dès 2010 avec la suppression des 2/3 des wagons isolés

Les investissements prévus dans le plan Fret devraient permettre de transférer sur le rail près de deux millions de parcours de camions par an, mais seulement à l'horizon 2020. Le quasi abandon du wagon isolé envisagé par la SNCF aurait pour incidence, un transfert mais dans le sens contraire, cela dès 2010 et d'une façon irréversible suite à la suppression de moyens de production (fermeture de triages, de gares, ...) et de 6 000 emplois. Ce n'est pas acceptable !

C'est dès maintenant qu'il faut agir pour préserver l'existant et mettre en œuvre le transfert modal de la route vers le rail.

La SNCF est entreprise publique, il est donc de la responsabilité de la représentation nationale et de l'Etat d'assurer ses responsabilités

Nous demandons :

- Un moratoire du plan de la SNCF quant à la suppression du wagon isolé avec l'étude concrète de nouvelles offres structurées de dessertes de territoire.
- une subvention versée par l'Etat à RFF destinée à compenser un montant des péages ramenés au plus bas niveau européen tant que la qualité des prestations offertes aux opérateurs de fret ferroviaire opérant en France ne s'est pas améliorée. Le niveau de qualité de référence pourrait être la situation allemande (date de réservation du sillon, qualité du sillon, fiabilité de la réservation, ...).
 - o En 2008, les péages payés par Fret SNCF se sont élevés à 228 M€, soit 14% des produits du trafic. En prenant en compte la médiocre qualité des prestations de RFF, les ramener, par exemple, à 5% des produits du trafic aurait permis à Fret SNCF d'économiser 150 M€ sur cet exercice (soit près de la moitié du déficit 2008 ...). Face à un déficit prévisionnel 2009 de près de 600 M€, cela pourrait être un élément conséquent de transition entre une situation actuelle extrêmement dégradée et un possible rebond à moyen terme.
 - o Pour prendre en compte la médiocre qualité de l'accès aux infrastructures par les opérateurs de fret ferroviaire, l'Etat envisage aujourd'hui de stabiliser en euros constants le montant des péages jusqu'en 2015, un effort de l'Etat en faveur d'un report modal suppose d'aller plus loin en réduisant significativement le prix unitaire des péages. Mise en œuvre depuis plusieurs années en Suède, une telle action publique a eu des effets importants. Adressée

- à l'ensemble des opérateurs de fret ferroviaire opérant sur le territoire français, cette mesure serait conforme aux règles communautaires
- Une partie des ressources issues de la « taxe carbone » pourrait être utilisée à cet effet dès 2010.
 - Une application rapide et un renforcement des dispositions de la loi Grenelle concernant 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.
 - La mise en place d'une réelle concertation avec les 5 composantes du Grenelle à la fois au niveau national et régional.

Merci de signer et de faire signer cet appel (ci-dessous et ci-joint).

Signatures à envoyer à Jean Yves Petit : chapetit@club-internet.fr - 06 45 71 65 22

Signataires :

Jean Dessessard, sénateur (Vert), Noël Mamère, député (Vert), Jean Pierre Girault, président de la commission transport du conseil régional IdF (Vert, Jean Yves Petit, conseiller municipal 13420 (Vert)