

La révolution verte du fret

Dans l'enceinte des Nations Unies puis au G20 de Pittsburgh, la semaine dernière, la France a demandé aux Etats du monde d'être « *au rendez-vous de la protection de la planète* ». Il y a urgence car le temps des ressources finies a commencé. Les hommes puisent de plus en plus dans les stocks de matières premières, dans les stocks d'énergie surtout. Ce qui se traduit toujours par produire davantage de CO². Les deux problèmes énergétique et climatique sont près de se percuter. La rencontre entre le manque d'énergie et l'excès de carbone promet d'être explosive pour les hommes.

Or, le secteur des transports qui est déjà responsable de 27 % des émissions, consomme toujours plus d'énergie et produit toujours plus de CO². C'est le seul secteur qui voit ses émissions croître depuis 1990, au point de mettre en danger l'objectif « facteur 4 en 2050 » de la France et de l'Europe. Le Salon Automobile de Francfort a présenté son habituelle armada de nouveaux modèles, néanmoins il a fait de la voiture électrique son porte-drapeau. Celle-ci ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt. L'urgence écologique nous oblige à agir vite, et à agir autrement.

On ne peut pas pour autant immobiliser les personnes ni les marchandises et pétrifier la société. La mobilité, c'est la vie. Il faut 'simplement' développer d'autres manières de se déplacer et de transporter, en prenant en compte les contraintes qui menacent les générations futures. Le transport collectif est vertueux parce qu'il permet de partager ces contraintes. Le passé récent montre néanmoins qu'il ne jouera un rôle que s'il se transforme. Radicalement.

Notre génération a décidé le grand retour du tramway : c'est lui qui révolutionne aujourd'hui les déplacements dans les villes. Grâce aux nouveaux matériels TER et Francilien et avec de nouveaux services, les conseils régionaux et nous avons relancé les trains de proximité. La grande

vitesse à la française a bouleversé la géographie des voyages en France et en Europe, et comme elle se prépare à le faire ailleurs dans le monde. Entre Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Lyon, Munich, Genève, Marseille, Bordeaux, il y a moins d'avions et de voitures et davantage de trains. Les Français ne se déplacent plus comme avant.

Ce que nous avons réussi pour les voyageurs, nous le faisons désormais pour les marchandises.

Qui peut accepter que la demande en transports de marchandises toujours en forte croissance soit absorbée par les transports routier et aérien ? C'est pourtant ce qui risquait de se passer en France. Si on ne faisait rien, c'est l'asphyxie sur les autoroutes, le fameux mur de camions, dans les ports et dans les grandes agglomérations. La France, carrefour de l'Europe, deviendrait un gigantesque embouteillage.

Pendant longtemps la SNCF a entendu cette demande mais elle n'a pas pris la mesure des opportunités que représentent les nouvelles solutions. Elle a manqué de clairvoyance et de détermination. C'en est terminé.

Le Gouvernement a pris une initiative radicale dans le prolongement du Grenelle Environnement : l'Engagement National pour le Fret ferroviaire, annoncé le 16 septembre par Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, change la donne. Pour la première fois, depuis cinquante ans, l'Etat investit massivement en injectant 7 milliards d'euros dans un réseau de lignes ferroviaires destinées aux marchandises. Cela est sans précédent et sans équivalent. Cela nous oblige. Le transport de marchandises constitue dès aujourd'hui une urgence et absolue priorité pour la SNCF,

Il a besoin pour cela de changer d'envergure et de rythme. L'engagement pour des transports durables est inscrit dans les gènes de la SNCF. J'ai donc décidé que la SNCF investirait un milliard d'euros pour faire tourner à plein ce nouveau Transport Ecologique des marchandises : mettre les semi remorques sur des autoroutes ferroviaires, transporter par rail les conteneurs qui arrivent par bateaux, doubler le transport combiné maritime, terrestre et fluvial, développer les transports de fret à grande et très grande vitesse, acheminer par train les marchandises jusqu'à la périphérie des villes, créer des opérateurs ferroviaires portuaires... Tout l'enjeu est de placer la SNCF sur les flux de marchandises du présent et de l'avenir, de capter les trafics qui arrivent dans les ports ou qui traversent le pays à la file indienne. Nous le faisons, en grand, pour tout changer dès maintenant.

J'entends parfois dire qu'avec la réduction de l'activité de transport « au détail », la SNCF se dégagerait du fret de proximité. Il n'en est rien. Dès cette première année 2010, le solde sera positif. D'ici 8 ans, il y aura un million de camions en moins sur les routes, plus de fluidité et moins de rejets de CO2. Chaque mode de transport pourra jouer pleinement son rôle en fonction de ses zones de pertinence.

Pourquoi ces nouvelles orientations réussiraient-elles ? Je sais le retard que nous avons pris, et je sais pourquoi. J'en ai tiré des leçons. Il y a aujourd'hui des innovations techniques qui permettent de faire en grand du transport écologique de marchandises, il y a un investissement de 7 Milliards sur un réseau fret, il y a un tournant dans la culture et les priorités de la SNCF. Pour les cheminots du Fret, c'est aussi une perspective d'avenir dans un secteur où les efforts n'ont pas manqué. A la SNCF, pour le nouveau Fret, nous avons besoin de tous les cheminots et des compétences de chacun.

Voir loin et agir vite. D'ici au mois de décembre, au moment où se tient le Sommet de Copenhague, la SNCF aura, sous l'autorité de Pierre Blayau, multiplié les fréquences du transport combiné, créé un opérateur portuaire au Havre et à La Rochelle, doublé le trafic de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, constitué un consortium pour lancer la Grande Vitesse Marchandises.

En faisant passer la France du train Corail à l'ère du TGV en moins de trois décennies, la SNCF a accompli une mutation historique qui a profondément amélioré la vie quotidienne de millions de personnes. Nous engageons aujourd'hui une mutation de même ampleur pour le transport des marchandises.

Guillaume Pepy
Président de la SNCF

Paris, mercredi 30 septembre 2009