



SNCF VOYAGEURS POLITIQUE ÉNERGIE CARBONE UNE AMBITION LOUABLE & DES ORIENTATIONS À AMÉLIORER

La politique de développement durable a toujours été revendiquée par la CFDT Cheminots. Analyse.

Pour rappel, c'est la CFDT Cheminots qui a revendiqué et obtenu – notamment par l'intermédiaire de ses représentants dans les conseils d'administration et de surveillance – l'ouverture d'une négociation de groupe en vue d'un accord sur la responsabilité sociale et environnementale à la SNCF. La transition énergétique est un élément central de cette politique pour passer des engagements aux actes.

QUELQUES REPÈRES TECHNIQUES

Jusqu'en 2000, la société hydro-électrique du Midi alimentait les caténaires du tiers ouest de la France. Les locomotives CC 6 500 étaient dotées d'un 3^e rail pour permettre la récupération de l'énergie électrique lors du freinage dans la vallée de la Maurienne. Les ingénieurs du matériel et des installations fixes de traction électrique ont été des précurseurs du développement durable. Une grande partie du matériel est équipé du dispositif permettant la récupération d'énergie au freinage et la plupart de nos sous-stations permettent également ce dispositif qui ne fonctionne qu'en 25 000 V alternatif. ⚡⚡⚡



SNCF VOYAGEURS POLITIQUE ÉNERGIE CARBONE

UNE AMBITION LOUABLE & DES ORIENTATIONS À AMÉLIORER

Depuis plusieurs années, les conducteurs sont formés à la logique d'écoconduite et l'opticonduite en est aujourd'hui une version digitalisée.

LE PROJET ÉNERGIE CARBONE S'ARTICULE AUTOUR DE SIX ÉLÉMENTS

- #1 **Opticonduite** : aide à l'écoconduite digitalisée pour les conducteurs.
- #2 **Fermeture temporisée** des portes des trains (économie chauffage et clim à bord).
- #3 **Recherche d'autres modes de traction** que le gazole (carburant vert à base de colza, trains hybrides couplés avec de la caténaire partielle).
- #4 **Compteurs** électriques embarqués.
- #5 **Solution** d'écostationnement.
- #6 **Diminution** de la consommation des rames.

POUR LA CFDT CHEMINOTS, IL FAUT ALLER ENCORE PLUS LOIN LE TRAIN HYDROGÈNE

Cette solution n'est écoresponsable qu'à condition de créer une filière hydrogène décarbonée (la production d'hydrogène ne doit pas générer plus de CO₂ qu'une solution thermique). La CFDT rappelle que du matériel roulant bimode existe déjà. Il est nécessaire de veiller à ce que le matériel soit utilisé en mode électrique lorsqu'il est sous caténaire.

SNCF VOYAGEURS PARIE SUR UNE RÉORIENTATION DE LA PRODUCTION DE COLZA POUR PRODUIRE DES BIOCARBURANTS

Cette perspective engendre pour la CFDT deux influences néfastes : notre responsabilité sociétale doit aussi tenir compte de la transformation de l'agriculture française à des fins industrielles et son impact sur la capacité mondiale à produire la quantité pour nourrir la population. De surcroît, cette politique aura pour effet l'importation de colza génétiquement modifié pour la consommation humaine et animale, engendrant une empreinte carbone liée à son transport. Le bilan carbone d'une politique de transport responsable doit aussi intégrer l'empreinte carbone liée à l'acquisition du matériel roulant, de sa conception jusqu'à son élimination.

LA POLITIQUE ÉCORESPONSABLE DES ACHATS SE DOIT D'ÊTRE AMBITIEUSE

Toute pièce de réparation du matériel possède une empreinte carbone : il faut orienter la politique

d'achat vers des fournitures ayant une faible empreinte carbone.

L'OBSOLESCENCE PROGRAMMÉE POSSÈDE AUSSI SON EMPREINTE CARBONE

La politique d'achats se doit d'être exigeante afin que les fournisseurs augmentent la durée de vie de leurs composants. Pour la CFDT Cheminots, une politique sociétale d'entreprise doit être mise en œuvre dans sa globalité et négociée avec les partenaires sociaux. C'est l'objet d'un futur accord de groupe SNCF sur la responsabilité sociale et environnementale.

L'HYDROGÈNE, VRAIE SOLUTION OU FAUSSE BONNE IDÉE ?

Une rame Régiolis compatible hydrogène coûte environ deux fois et demie plus cher qu'une rame classique bimode. Ce matériel dispose d'une autonomie d'environ 400 kilomètres, hors lignes à forte pente, ce qui va rendre complexe le montage des plans de transport. La production d'hydrogène est assurée par le traitement de produits pétroliers, alors que des solutions par électrolyse sont plus écologiques. La pile à combustible nécessaire à la traction hydrogène possède une empreinte carbone élevée, de sa conception à sa destruction.

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES EXISTENT

L'alimentation frugale est une électrification partielle, donc plus économique, qui s'affranchit des ouvrages (absence de caténaire sous les ponts et tunnels par exemple). Celle-ci doit être utilisée avec du matériel hybride (électrique sur batterie) ou du matériel roulant doté de supercapacités, tel le projet Smartilien porté par le CIM pour le matériel roulant d'Île-de-France. Les autorails de type BGC Bombardier peuvent être modifiés pour être rendus hybrides. La réutilisation de matériel existant diminue d'autant l'empreinte carbone. Dans le cadre des négociations sur l'accord relatif à la responsabilité sociale et environnementale, la CFDT revendique un comité de pilotage et de suivi de l'accord ouvert aux partenaires sociaux et à toutes les parties prenantes. Ces évolutions doivent pouvoir être partagées avec le personnel, dans les territoires, ainsi qu'avec les représentants des citoyens et des associations de défense de l'environnement. Pour la CFDT, c'est la condition d'une politique de développement durable réfléchi et assumé par l'ensemble des acteurs de la société. ●

