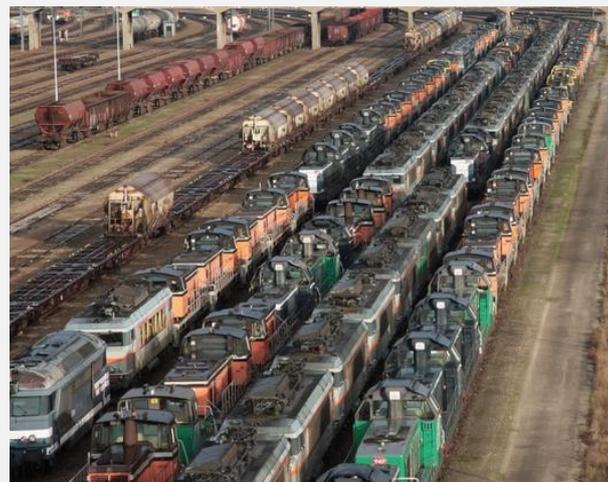


# Locotracteur : L'outil indispensable sur les embranchements ferroviaires

Sur les 2400 embranchements ferroviaires (ITE) que compte RFF, beaucoup doivent disposer d'un ou de plusieurs locotracteurs pour positionner les wagons sur leurs postes de travail. Ces locotracteurs sont inaccessibles en tant qu'engins neufs, ce qui oblige les embranchés à faire durer des matériels cinquantenaires, à bout de souffle. Pourtant la SNCF dispose de centaines d'engins garés sans utilisation qui sont de génération plus moderne. L'opacité de leurs attributions interpelle car l'amiante contenue dans ces matériels serait davantage un prétexte à rétention. L'octroi de ces matériels aux entreprises ne semble pas répondre à des critères normés de sélection.



La SNCF, entreprise d'Etat doit de toutes les manières assurer le désamiantage de ses matériels y compris pour les démanteler. Cette charge qui ne semble pas provisionnée, est inéluctable lors du démantèlement mais serait obligatoire et donc au même coût avant mise à disposition de ces précieux matériels sous forme de location ou de vente à des titulaires d'embranchements. Ces réhabilitations seraient une solution offerte aux chargeurs hésitant aujourd'hui à établir leurs coûts logistiques en intégrant de lourds investissements ferroviaires. La dynamique de développement ferroviaire se voit pénalisée par la SNCF qui ne sait organiser ce marché pouvant produire en interne ces heures de remise à niveau. Cette situation lui fait perdre les recettes liées à la désaffectation d'un mode ferroviaire qu'elle renchérit ainsi elle-même. Un scénario de revalorisation de ces matériels, devrait générer des plus values à porter à l'actif de la SNCF et un volume fret pouvant générer une amélioration de ses comptes. Pour le chargeur récipiendaire cela lui permettrait une visibilité ferroviaire à long terme. Cette posture de la SNCF, entreprise d'Etat, est doublement critiquable car en plus d'avoir décalé les coûts du ferroviaire traditionnel, elle alimente des intermédiaires en locotracteurs à bon marché qui se rajoutent à la chaîne ferroviaire pour créer de nouveaux surcoûts. Les chargeurs qui ont déjà depuis longtemps supprimé tout intermédiaire inutile ne comprennent pas cette stratégie.



En ne normalisant pas cette situation, la SNCF permet en outre que perdurent des méthodes de remise en service par une remise à niveau hors normes qui ne peuvent qu'interpeler. Ces tolérances décrédibilisent le ferroviaire.



Ci-dessus une vision habituelle de locotracteurs rencontrés chez les embranchés.

**Désamianger et remettre en état des séries de locotracteurs encore modernes sur les ITE permet de revaloriser la fonction ferroviaire. Il permet en outre d'optimiser des mutualisations de postes valorisantes dans les entreprises. Ces postes peuvent alléger les charges des entreprises ferroviaires en proposant sur site le train formé, ainsi que des agents de manœuvre à disposition.**

**Les premières clarifications à imposer sont les suivantes :**

- 1- **Obligation pour la SNCF d'inscrire les charges de désamiantage des locotracteurs qui ne doivent pas être supportées par un acquéreur éventuel**
- 2- **Etat du parc garé et inventaire des potentiels de réutilisation**
- 3- **Méthodologie de cession ou de location de ces matériels à des tiers, en l'état ou remis en fiabilité**
- 4- **Procédure pour candidater à une location ou à un achat.**

**Un achat en l'état permet de contracter un reconstruteur privé.** Cette option donne aux propriétaires d'embranchements la possibilité de continuer à traiter avec leur prestataire habituel et ainsi redistribuer une charge de travail à l'industrie de la rénovation ferroviaire qui aujourd'hui a conservé un savoir faire. Ce secteur d'activité est indispensable au ferroviaire pour pérenniser la pertinence au fret sur les ITE.