

Club parlementaire sur la mobilité et le transport durables présidé par Yanick PATERNOTTE et Jean GAUBERT

LA CONTRIBUTION DU FRET FERROVIAIRE À LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES EN FRANCE ET EN EUROPE

Contexte

Largement inscrit dans la mondialisation, le transport de marchandises est en pleine croissance. Il augmente régulièrement à hauteur de 3 % par an. A l'échelle mondiale, il croît même 2 fois plus vite que la production de richesse.

Dans le monde, le transport routier domine largement le transport terrestre. C'est notamment le cas en France où 82 % du flux terrestre de marchandises traversant le territoire était en effectué dans des véhicules routiers laissant ainsi une faible contribution aux modes alternatifs, ferroviaire (11 %) et fluvial (2 %).

Ce monopole routier pose plusieurs problèmes environnementaux majeurs. En France, les poids lourds sont responsables de plus de 9 % des émissions nationales de CO₂, principal responsable de l'effet de serre anthropique. Il faut y ajouter les émissions d'une partie des véhicules utilitaires légers (au moins 6%). Le report modal du transport routier vers le transport ferroviaire permet des réductions majeures d'émissions (au minimum division des émissions par un facteur 7 en France). Selon la direction Développement Durable du gestionnaire du réseau ferré, Réseau Ferré de France (RFF), le transport ferroviaire permet de plus de diviser par 4 la consommation d'énergie. Le transport de marchandises par la route émet également sur les axes routiers et en milieu urbain de nombreux polluants locaux (essentiellement des oxydes d'azote et des particules fines). Là aussi, le report modal vers le rail permettrait de diminuer ces rejets nocifs à la santé.

L'Europe s'est fixé l'objectif d'améliorer l'efficacité énergétique de 20 % d'ici à 2020 et de diminuer les émissions de CO₂ de 20 %. Dans le domaine des transports, le recours au transport ferroviaire peut contribuer à atteindre cet objectif. Le report modal permet en effet, sinon de diminuer les émissions de CO₂, à tout le moins d'en freiner la progression.

Un mode de transport en déclin

Il est urgent d'inverser la tendance. En France, le transport ferroviaire de marchandises a en effet perdu du terrain depuis plus de 20 ans : en 1984, la part modale du transport plus sobre était de 42 % et a progressivement atteint 14 % en 2007.

Contrairement au fret ferroviaire, le transport ferroviaire de voyageur a pleinement bénéficié de la tendance à la hausse des déplacements : de 1970 à 1996, le trafic de voyageurs a augmenté de 50 % sur le réseau ferroviaire tandis que le fret ferroviaire a perdu 25 % de ses parts de marché.

Mais ce déclin du transport ferroviaire n'est pas homogène en Europe. Certes, le réseau ferré européen est n°3 mondial par sa longueur et achemine environ 8 % des marchandises contre 21 % en 1970. Néanmoins, certains États, aux politiques industrielles et réseaux ferrés différents, réussissent à développer le fret ferroviaire : de 2000 à 2006, son volume (en t.km) a augmenté de 52 % en Allemagne, de 25 % au Royaume-Uni et de 22 % en Suisse. Ces succès, essentiellement dans les pays du Nord de l'Europe sont par exemple dus à une réorganisation du système ferroviaire ou à un accès du fret ferroviaire aux ports internationaux. Par exemple, en Allemagne, l'organisation logistique et la traction ont été dissociées ce qui a introduit de la concurrence et permis le développement de l'opérateur public en Europe.

Un mode de transport pour quels usages ?

Le principal levier de développement du transport ferroviaire est la substitution du trafic routier longue distance. Sa capacité de massification et donc de baisser les coûts à la tonne transportée est un argument en sa faveur. Même si peu de centres de production et de consommation sont accessibles par des modes autres que routiers, ses possibilités existent : environ 20 % des marchandises transportées en France le sont sur des distances supérieures à 200 km. Sur ces distances, le transport modal peut être un complément précieux aux autres modes de transport. Le fret ferroviaire est également pertinent pour des usages "de niche" comme par exemple le transport de matières dangereuses (réglementé depuis 1996) ou le franchissement d'obstacles géographiques. D'ailleurs, de nombreux transporteurs continuent d'associer à tort l'intérêt du fret ferroviaire avec le seul franchissement d'obstacles naturels (autoroute ferroviaire alpine AFA et Eurotunnel sous la Manche). Enfin, le fret ferroviaire peut se prolonger vers les ports ou les aéroports afin de faciliter la multimodalité et limiter le recours à la route.

Les mesures législatives européennes

Le fait de se concentrer sur des trajets longue distance montre bien l'enjeu européen du développement des infrastructures de fret ferroviaire. En 2007, environ un tiers du transport routier de marchandises en France est international (transport international ou transit) et utilisent donc d'autres réseaux européens.

L'Europe a identifié le fret ferroviaire comme une priorité depuis plusieurs années. Le paquet ferroviaire, adopté par le Conseil et le Parlement européen en 2000 a permis l'ouverture à la concurrence à partir de mars 2003 de plus de 50 000 km de voies ferrées aux services internationaux de transports de marchandises ainsi que le développement d'un réseau transeuropéen de transport. Au 1^{er} janvier 2006, le transport international de marchandises (moitié du fret ferroviaire en Europe) a été ouvert à la concurrence sur l'ensemble du réseau ferroviaire européen ; au 1^{er} janvier 2007, ce fut au tour du marché de fret ferroviaire national. concurrence.

La Commission a proposé en 2002 un nouveau paquet de mesures (deuxième paquet ferroviaire) destiné à revitaliser le rail grâce à la construction d'un espace ferroviaire européen intégré. Il a été adopté en 2003. La Directive sur le développement des chemins de fer communautaires, adoptée en 2004, a pour objectif de constituer un espace ferroviaire européen intégré et de supprimer d'importants obstacles aux services transfrontaliers, tout en accélérant l'harmonisation des normes techniques. La définition de normes d'interopérabilité permet de rapprocher les systèmes techniques ferroviaires depuis 1996. Dans le cadre du

paquet logistique, la Commission a proposé en décembre 2008 la création d'un véritable réseau ferroviaire européen, composé de corridors internationaux. De même, un règlement européen pour "un fret compétitif" est-il en cours d'élaboration. Depuis, les différentes parties prenantes ont constaté la difficulté de la mise en place de cette interopérabilité. En 2009, la commission a adopté le plan de mise en œuvre du système européen de signalisation et de gestion du trafic ferroviaire "ERTMS 1". il prévoit l'équipement des principaux axes européens et l'amélioration de l'efficacité du système sur les longues distances transfrontières.

En France, du Grenelle de l'Environnement au Plan Borloo

Le Grenelle de l'Environnement a défini les mesures opérationnelles suivantes en octobre 2007 à l'issue d'une des tables rondes du processus :

Libération de sillons au profit du fret et nouvelles lignes dédiées à priorité fret et mise en place d'une autorité de régulation

Promotion du transport combiné (où seul le contenant est transbordé d'un mode de transport à l'autre)

- Mise en place de trains longs sur les deux axes Nord-Sud
- Développement des capacités sur l'axe Atlantique après la mise en service de la ligne LGV SEA entre Tours et Bordeaux
- Ouverture des sillons aux opérateurs du combiné
- Renouvellement du système d'aide au combiné

Création d'autoroutes ferroviaires (transport de camions sur des trains)

- Suppression à terme des trajets routiers longue distance (>500 km) des camions en transit ; suppression difficile à mettre en œuvre en Europe par un biais législatif ; elle se fera vis des mesures incitatives ou tarifaires (cf. la taxe allemande sur les poids lourds, la LKW Maut, mise en œuvre depuis le 1^{er} janvier 2005)
- Lancement du programme des autoroutes ferroviaires
- Conditions du programme : cadencement optimal d'un train toutes les 15 min, 50 millions d'euros de financement public consacrés aux infrastructures et 50 millions d'euros consacrés aux plates-formes de fret, mobilisation d'un prêt long terme (800 millions d'euros pour l'achat du matériel adapté)

L'État et RFF ont signé en 2008 un contrat de performance qui reprend ces engagements. Ce contrat définit les objectifs de modernisation de l'infrastructure et les modalités de développement d'une nouvelle offre commerciale du réseau.

En juin 2009, le député du Val d'Oise, Yanick PATERNOTTE a préconisé des pistes pour relancer le fret ferroviaire dans le rapport Remettre le fret sur le rail remis à l'Assemblée Nationale. Elles comprennent, entre autres :

1. Ouvrir la grande vitesse au fret ferroviaire, y compris la nuit
2. Réintroduire la mixité d'usage des rames et des infrastructures entre le transport de voyageurs et le fret
3. Confier à un établissement public la gestion des gares de fret et des embranchements fret pour favoriser l'entrée sur le marché de nouvelles entreprises ferroviaires
4. Faire des Régions ou des Chambres régionales de commerce et d'industrie (CRCI) qui le souhaitent les chefs de file de la gestion du fret de proximité, en vue de favoriser l'émergence de plusieurs plateformes de fret multimodales régionales (hubs régionaux)
5. Garantir au fret des sillons de qualité et proposer aux opérateurs ferroviaires de fret des tarifs de péages abordables
6. Favoriser la réalisation des embranchements nécessaires à l'activité des opérateurs ferroviaires de proximité, ainsi que d'opérations de contournement de certaines métropoles
7. Accompagner la régénération du réseau, en favorisant notamment les partenariats public-privé
8. Renforcer la réglementation sur les émissions de GES des poids lourds et faire échec à la généralisation des camions de très grande capacité en vue de préserver le wagon isolé
9. Généraliser les mesures de protection environnementale contre les nuisances sonores et visuelles, en vue de renforcer l'acceptabilité du fret - notamment nocturne - par les riverains

La plupart de ces mesures ont été écartées. En septembre 2009, le ministre Jean-Louis BORLOO a annoncé une aide de 7 milliards d'euros pour favoriser le développement du fret ferroviaire en France. Le but affiché est d'atteindre en 2022 une part de 25 % des moyens de transport alternatifs (ferroviaire + fluvial). Le gouvernement souligne que la mobilisation de tous les acteurs économiques est plus que nécessaire l'État exercera sa mission de contrôle via la mise en place d'un " régulateur ferroviaire ".

Le plan gouvernemental, portant *engagement national pour le fret ferroviaire*, s'articule en plusieurs grands axes :

Le développement du réseau d'autoroutes ferroviaires avec entre autres le lancement de l'appel d'offres de l'autoroute ferroviaire Lyon - Turin, la hausse des fréquences sur l'autoroute ferroviaire Perpignan - Luxembourg pour atteindre un train par heure et la réalisation de l'autoroute ferroviaire atlantique (sud de l'Aquitaine - Nord Pas de Calais) ;

Le doublement du transport combiné de marchandises d'ici à 2020 avec un programme d'adaptation des terminaux aux futurs besoins et l'augmentation des aides accordées aux exploitants de transport combiné pour compenser partiellement le surcoût du transbordement ;

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité pour gérer des services de transport ferroviaire, notamment des wagons isolés, dans des endroits peu denses et dans les ports (le premier a été créé en décembre 2009 et opérera autour du port de La Rochelle). Les équivalents américains, les short liners, ont réussi ce pari mais Proxirail, dans la région Centre, apparaît non compétitif face à la route ;

Le développement du fret à grande vitesse entre les aéroports en raccordant notamment les terminaux de Lyon Saint-Exupéry et de Roissy-Charles de Gaulle au réseau ferroviaire à grande vitesse ;

La création d'un réseau orienté fret en demandant à RFF de résorber les goulets d'étranglement (en développant les contournements ferroviaires de Nîmes, Montpellier et de l'agglomération lyonnaise), de s'engager sur des objectifs de qualité de service et de fluidifier les trafics en modernisant l'infrastructure existante.

Comment rééquilibrer l'investissement ferroviaire face à l'investissement routier ?

Certains doutent que ce plan soit suffisant. Les 7 milliards d'euros injectés pourraient ne pas être suffisants tant le manque d'investissements a été important ces dernières années. En 2008, le Sénat a souligné dans un rapport d'informations que le sous-investissement en infrastructures de transport terrestre menaçait la modernisation et le développement de l'économie française. Ainsi, depuis 2000, les investissements réalisés sur le réseau ferré (environ 2 milliards d'euros par an) ont été nettement inférieurs à ceux réalisés sur le réseau routier (environ 11 milliards d'euros par an). Au regard de l'efficacité énergétique de ces modes de transport, cette répartition des investissements peut susciter des interrogations. Selon le secrétaire d'État aux Transports Dominique BUSSEREAU, l'investissement total en infrastructures à envisager d'ici à 2020 devrait atteindre 97 milliards d'euros, dont 50 milliards pour le ferroviaire, 40 milliards pour la route et 7 milliards pour les autres modes. Ce déblocage sur dix ans n'apparaît pas significatif au regard de ces besoins.

Comment stabiliser les modèles économiques et rendre le rail compétitif ?

Depuis des années, le fret ferroviaire français a éprouvé de grandes difficultés à trouver un modèle économique stable. Ce manque de stabilité s'illustre par les résultats financiers de plus en plus mauvais de la branche Fret de la SNCF. Au premier semestre 2009, le transport de marchandises a représenté 6 % du chiffre d'affaires de la SNCF, soit un peu plus de 700 millions d'euros, mais 65 % de ses pertes (216 millions de pertes). Le déficit de la branche devrait même atteindre 600 millions d'euros en 2009. A ces problèmes financiers s'ajoutent des problèmes dont certains clients se plaignent : délai d'acheminement, manque de ponctualité et coûts du travail plus élevés. La SNCF a présenté un nouveau schéma directeur en septembre 2009 qui prévoit un investissement d'1 milliard d'euros (incluant 280 millions pour les autoroutes ferroviaires, 250 millions pour le transport combiné et 350 millions pour le TGV fret). Une réorganisation du wagon isolé (principal poste de pertes) a également été annoncée. La SNCF va ainsi restreindre l'offre de messagerie ferroviaire aux lots les plus importants tout en augmentant ses prix. La priorité sera donnée aux trains " complets ". Quel impact en termes de report modal peut avoir l'abandon partiel des wagons isolés ? La question reste entière et les points de vue divergent. Les marchandises ne pouvant plus être transportées par wagons isolés reprendront-elles la route ? Ou alors parviendra-t-on à grouper ces wagons et à rendre le transport combiné plus attractif ?

La question de la compétitivité du rail, et en particulier celle de l'opérateur historique qui perd des parts de marché par rapport aux nouvelles entreprises ferroviaires, est donc posée. Par exemple, la filière du transport combiné n'est

actuellement rentable qu'avec des distances d'au moins 600 km et un taux de remplissage des trains de 85 %.

Cette notion de compétitivité est bien sûr indissociable de la variation des prix de l'énergie. Là où les prix de l'électricité française varient peu, les prix du gasoil fluctuent en fonction du prix du baril de pétrole. Ce qui fait que depuis juillet 2008, le fret ferroviaire a perdu en compétitivité face au routier. Néanmoins, la raréfaction des ressources fossiles et l'augmentation associée des prix des produits pétroliers devraient réduire cette perte de compétitivité. La fiscalité environnementale est également une des réponses à apporter. Certaines mesures sont déjà prévues. A partir de 2011, les poids lourds de plus de 3,5 tonnes devront s'acquitter de l'éco-redevance (0,12/km) sur le réseau routier non concédé. La recette devrait servir à financer les infrastructures alternatives. La taxe carbone (dont les modalités et les éventuelles dérogations ne sont pas encore précisément connues pour le transport routier) contribuera également à réduire la différence de prix entre rail et routier sur certains trajets. Du niveau des allègements, dérogations et exceptions dépendra sans doute le succès ou non d'une partie du report modal.

En approfondissant les points essentiels de cette note préparatoire, nous tâcherons ensemble de répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les freins du développement du ferroviaire ? Les leviers d'amélioration de sa performance ?
- Quelles sont les incitations à mettre en œuvre pour une véritable multimodalité ?
- Comment assurer une réponse aux besoins de transport des clients de manière économique et responsable ?

QUARANTE-SIX PARLEMENTAIRES DÉJÀ MEMBRES : REJOIGNEZ-LE CLUB HERMÈS

TRENTE-NEUF DÉPUTÉS

Yanick PATERNOTTE

Député du Val-d'Oise

Jean GAUBERT

Député des Côtes-d'Armor

Jean-Claude BEAULIEU

Député de la Charente-Maritime

Roland BLUM

Député des Bouches-du-Rhône

Philippe BOËNNEC

Député de Loire-Atlantique

Christophe BOUILLON

Député de Seine-Maritime

Loïc BOUVARD

Député du Morbihan

Françoise BRANGET

Députée du Doubs

André CHASSAIGNE

Député du Puy-de-Dôme

Claude DARCIAUX

Député de la Côte-d'Or

Patrice DEBRAY

Député de la Haute-Saône

Stéphane DEMILLY

Député de la Somme

Laure de la RAUDIÈRE

Député de l'Eure-et-Loir

Philippe DURON

Député du Calvados

André FLAJOLET

Député du Pas-de-Calais

Claude GATIGNOL

Député de la Manche

Alain GEST

Député de la Somme

Marc GOUA

Député de Maine et Loire

Louis GUEDON

Député de la Vendée

Christian JACOB

Député de Seine-et-Marne

Denis JACQUAT

Député de la Moselle

Marietta KARAMANLI

Députée de la Sarthe

Jacques KOSSOWSKI

Député des Hauts-de-Seine

Michel LEJEUNE

Député de la Seine-Maritime

Bernard LESTERLIN

Député de l'Allier

François LOOS

Député du Bas-Rhin

Lionnel LUCA

Député des Alpes-Maritimes

Jean-René MARSAC

Député d'Ille-et-Vilaine

Patrice MARTIN-LALANDE

Député du Loir-et-Cher

Henri NAYROU

Député de l'Ariège

Jean-Pierre NICOLAS

Député de l'Eure

Daniel PAUL

Député de Seine-Maritime

Jean PRORIOU

Député de la Haute-Loire

Jacques REMILLER

Député de l'Isère

Marcel ROGEMONT

Député d'Ille et Vilaine

François de RUGY

Député de Loire-Atlantique

Philippe TOURTELIER

Député d'Ille-et-Vilaine

Jean-Michel VILLAUME

Député de la Haute-Saône

André WOJCIECHOWSKI

Député de la Moselle

SEPT SÉNATEURS

Marcel DENEUX

Sénateur de la Somme

Pierre HERRISSON

Sénateur de la Haute-Savoie

Yves KRATTINGER

Sénateur de la Haute-Saône

Gérard LONGUET

Sénateur de la Meuse

Louis NEGRE

Sénateur des Alpes-Maritimes

Jackie PIERRE

Sénateur des Vosges

Paul RAOULT

Sénateur du Nord