



avril 2021

## Le fret ferroviaire, un avenir encore bien contrasté

Jean-Louis ROHOU

*Dans le cadre de la relance industrielle et écologique envisagée après la crise sanitaire, Lasaire a repris sa réflexion sur la question de la reconquête du fret ferroviaire visant à réduire les transports routiers. La présente Note ouvre la discussion sur ce qu'il est advenu du fret ferroviaire en 50 ans et les perspectives de reconquête. Une deuxième Note montre l'intérêt pour les syndicats à participer à cette reconquête et à encadrer par des règles sociales l'évolution des conditions de travail. Une troisième Note abordera la question sous l'angle territorial en relation avec le projet européen de liaison ferroviaire Lyon-Turin.*

Le fret ferroviaire est depuis de nombreuses années dans une situation de régression continue en France, avec une part de marché réduite à 9%.

Il y a 50 ans à peine, le transport de fret était dominant sur le réseau ferroviaire français et constituait la principale recette pour la SNCF. Mais les gros trafics de pondéreux, qui constituaient une part essentielle du trafic, se sont effondrés et la désindustrialisation a eu des conséquences très négatives. La SNCF, de plus, s'est bien désintéressée de cette activité ces dernières années.

Cette attitude d'un certain abandon de la part de l'opérateur ferroviaire historique a évidemment concouru à renforcer l'opinion de certains milieux économiques et professionnels assurant que le transport de fret par chemin de fer était aujourd'hui dépassé.

Une politique du « tout routier » s'est donc progressivement mise en place. La route représente 89 % du transport de fret en France. A noter que ce très mauvais résultat ne profite qu'assez peu aux routiers français, très concurrencés par les transporteurs d'Europe de l'Est...

*Une large partie du développement qui suit provient des interventions recueillies au colloque d'Objectif OFP, toujours passionnant, qui s'est tenu le 19 novembre 2020, sous la présidence de Jacques Chauvineau, son Président. Merci à André Thinières, son délégué général qui a permis l'organisation de ce colloque à distance et la mise en ligne de toutes les interventions.*

## **I - CETTE POLITIQUE DE TOUT ROUTIER LAISSE DES TRACES PROFONDES**

- **1.1 La logistique de production-distribution s'est organisée en fonction de cette situation.**

Ainsi, par exemple, alors que la Région Centre-Val de Loire se montre plutôt exemplaire pour le dynamisme de sa politique ferroviaire pour les voyageurs, mais aussi – c'est plus exceptionnel – pour le fret, des zones logistiques se sont assez massivement implantées aux sorties d'autoroutes dans cette région, en rase campagne :

Exemple sur l'A 10

- Allaines-Janville
- Artenay (voie ferrée proche)
- Orléans-nord (voie ferrée proche)
- Meung sur Loire (voie ferrée proche)
- Mer (Chambord) (voie ferrée proche)

Évidemment, tout le trafic qui s'effectue à partir de ces zones au moyen de l'autoroute ne pourra être reconquis que difficilement par le train, compte-tenu des investissements réalisés et des organisations de stockage-distribution mises en place.

Et des exemples comme celui de l'A 10, on pourrait en retrouver bien d'autres sur les grands axes autoroutiers nationaux.

N'est-ce pas un obstacle sévère au report modal et comment le lever ?

Pour limiter les émissions de gaz à effet de serre engendrées par les mouvements de gros véhicules routiers desservant les grands centres logistiques, pour réduire la croissance de la circulation de ces véhicules sur les axes routiers, le moment ne serait-il pas venu de conditionner au moins les nouvelles implantations de ces grands centres à l'existence d'un raccordement au réseau ferroviaire ?

Ce pourrait être réalisé au moyen de concertations entre les collectivités intéressées, le gestionnaire du réseau ferré, SNCF Réseau, les promoteurs de tels projets, avec une adaptation du cadre réglementaire et de celui des mécanismes de subventions publiques

- Des secteurs entiers de transport reposent exclusivement sur la route. C'est notamment le cas de l'alimentaire :
  - les produits d'élevage (lait, viandes, etc.), provenant des Régions Bretagne, Pays de la Loire et Normandie sont acheminés par camion avec des organisations logistiques bien en place
  - pour les fruits et légumes du Midi, ou de Bretagne, il en va de même
  - tout l'approvisionnement des Halles de Rungis s'effectue par voie routière (le fameux ex-train Perpignan-Rungis n'est qu'un simple symbole !), alors que le MIN dispose de branchements ferroviaires dédiés, d'un faisceau de voies et d'une gare spécialisés et que les pavillons des différents marchés sont desservis par des voies ferrées...

Il y a quelques exceptions pour les boissons (eaux minérales) où Danone et Nestlé-Waters ont recours au train pour certains acheminements.

- La très forte croissance de la vente sur Internet, encore renforcée depuis la crise sanitaire, s'effectue entièrement par voie routière pour la distribution, mais aussi pour les acheminements vers les plateformes. Tout ce secteur en plein développement échappe au rail.
- Il en va de même, pratiquement, pour toute la grande distribution (supermarchés, hypermarchés), grands magasins de bricolage, centres commerciaux (certains pouvant se situer le long de voies ferrées, comme Rosny 2)

Même si le rail est évidemment mal adapté à la distribution urbaine, il reste que beaucoup d'acheminements sur des distances longues ou moyennes, qui donnent lieu à de très importantes circulations de poids lourds sur le réseau routier, pourraient théoriquement faire appel, au moins pour partie, au transport ferroviaire. Mais cela supposerait un profond bouleversement de l'organisation logistique actuelle.

## II-UN «ALIGNEMENT DES PLANÈTES» FAVORABLE AU FRET FERROVIAIRE ?

2.1 La préoccupation écologique est de plus en plus partagée dans l'opinion publique et dans les milieux politiques, notamment vis-à-vis du réchauffement climatique et de ses conséquences sensibles pour la population.

Or le transport, et en tout premier lieu les véhicules routiers, est particulièrement émetteur de gaz à effet de serre. Le transport ferroviaire faisant majoritairement appel à la traction électrique représente un avantage certain.

Le mouvement écologique et ses responsables qui ne semblaient pas très préoccupés par l'avenir du transport ferroviaire de fret semblent s'y intéresser davantage aujourd'hui.

Les conséquences de la pandémie et la place qu'a occupée le transport ferroviaire dans les acheminements de biens durant cette situation de crise ont amené les responsables politiques à se poser des questions. Même le Président Macron qui n'avait guère parlé chemin de fer depuis son élection a évoqué le fret ferroviaire et les petites lignes.

2.2 Au plan européen, les choses bougent aussi, notamment sous l'impulsion de Karima Delli, Présidente de la Commission Transport du Parlement européen. L'année 2021 est proclamée *Année du Train* (on se demande néanmoins si, en France, l'opérateur historique s'en est aperçu, alors que nos voisins, notamment les Allemands, avancent ...)

On a même cru voir resurgir le grand projet Eurocarex, surnommé le Thalys du Fret, qui permettrait de relier les 5 aéroports d'Amsterdam, Londres, Liège, Paris et Lyon (le maillage pouvant s'étendre ensuite à l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne), dans la perspective de transférer 100 % du fret aérien intra-européen vers le train et 20 % du trafic routier express. Mais la France s'y montre peu favorable pour Roissy et, du coup, la Belgique semble y renoncer pour Liège.

Karima Delli souhaite une redevance poids lourd au kilomètre pour financer le fret ferroviaire et estime cette proposition peu soutenue par le gouvernement français. Elle

insiste sur le rôle des corridors fret européens, l'amélioration de leur gouvernance, celle du contrôle-commande, la baisse des redevances pour rendre ces corridors vraiment performants et compétitifs. Elle propose aussi de développer la formation aux métiers du fret ferroviaire par la création d'instituts spécialisés.

Le ministre portugais des infrastructures qui préside le conseil transports au premier semestre 2021 a estimé qu'il faut en faire beaucoup plus pour atteindre nos objectifs environnementaux, constatant aussi des approches très différentes parmi les 27. La commissaire européenne aux transports a appelé, de son côté, les Etats membres à réserver une place importante au rail dans leurs plans de relance, mais la Commission européenne reste centrée sur les infrastructures et un réseau intégré.

Du coup, 16 Etats membres, à l'initiative de la France, dans une déclaration commune, début avril, invitent la Commission européenne à bâtir un « mécanisme de soutien aux opérateurs de fret ». Le ministre français estime que soutenir financièrement le fret ferroviaire, pour le rendre plus compétitif que le routier, serait une opération vertueuse et à coût nul car le coût des aides serait compensé par les gains environnementaux (moins de pollution, de bruit, de congestion des routes, etc.).

2.3 L'alliance « 4 F » (Fret Ferroviaire Français du Futur) qui associe tous les acteurs de la filière (entreprises de transport ferroviaire de marchandises, y compris la SNCF, opérateurs de transport combiné, groupements, associations, syndicats professionnels, gestionnaires de réseaux, y compris SNCF Réseau, etc.) constitue un moteur déterminant de ce qui peut devenir un véritable renouveau du transport ferroviaire de fret.

« 4 F » a pour objectif de doubler la part de marché du fret ferroviaire d'ici 2030, passant de 9 % aujourd'hui à 18 % en 2030. Cet objectif est repris par les pouvoirs publics.

Le retard français par rapport à ses voisins est énorme, puisqu'aux 9 % français, correspondent 18 % en Allemagne, 32 % en Autriche et 35 % en Suisse ! Et Karima Delli de rappeler, que pour le Parlement Européen, l'objectif pour la France doit être au minimum de 30 % à l'horizon 2030 !

2.4 Du côté de la SNCF, on semble un peu timide et surtout préoccupé par le trafic voyageurs en berne. Même si un dynamisme semble se dégager du côté du responsable Fret, lequel, comme SNCF Réseau, participe activement à 4 F, on ne voit pas apparaître une véritable stratégie de reconquête.

Outre le travail de Fret SNCF, on notera aussi parmi les 4 orientations stratégiques de SNCF Réseau : « l'orientation clients absolue » (« toute décision ou action part du client ») et « l'exigence de qualité de production » (« afin de garantir des sillons et une exploitation robustes »), qui correspondent bien aux attentes des entreprises ferroviaires et des chargeurs.

2.5 Pour le transport combiné les objectifs et les enjeux sont très importants : le doublement de la part de marché du fret ferroviaire signifie le transfert de 1 200 000 UTI

(unités de transport intermodal) de la route vers le rail, ce qui représente un million de tonnes de CO<sup>2</sup> épargnées et 5 000 camions.

Il y a besoin de 15 terminaux supplémentaires par rapport aux 35 existants !

On trouvera en annexe du présent document une présentation de la très belle organisation des transports Lahaye pour le transport multimodal de voussoirs en béton, depuis Rennes jusqu'à Gennevilliers, pour les tunnels ferroviaires en construction en Ile de France. Cela illustre bien le dynamisme, l'esprit de développement et d'innovation qui animent le monde du transport combiné aujourd'hui.

2.6 L'État, au-delà du discours officiel positif, s'engage sur la perspective du doublement de la part de marché du ferroviaire en 2030, avec des financements nouveaux et importants :

-170 M€ d'aide à l'exploitation, prise en charge à 70 % des péages dès 2021 ; trois nouvelles autoroutes ferroviaires prolongées vers les pays voisins ; aide au transport combiné et au wagon isolé (ça, c'est vraiment nouveau, de reparler du wagon isolé !)

-1 G€ sur 2020-2024 pour la modernisation des voies de service, des triages, la mise au gabarit, les lignes capillaires (1 000 km remis à niveau pour une durée de 10 ans) la circulation de trains longs, les voies portuaires, les ITE, la digitalisation de l'exploitation ferroviaire, voire l'attelage automatique...

-Promesse d'un effort sur la qualité de service (durée des accords-cadres, limitation de l'impact des travaux sur les circulations fret)

2.7 Sur les 11,5 milliards d'euros du plan de relance du gouvernement pour les transports, 4,7 vont au secteur ferroviaire, mais beaucoup pour les voyageurs - c'est plus lisible (cf. les trains de nuit) – et peu pour le réseau fret (250 M€).

Les 30 milliards d'euros de France Relance pour la transition écologique respectent les 4 priorités :

- rénovation énergétique des logements privés
- rénovation thermique des bâtiments publics
- décarbonation de l'industrie
- véhicules propres

Donc, rien pour le transport ferroviaire...

2.8 Les engagements du ministre semblent bien relayés et commencent à être mis en œuvre par l'administration, ce qui est important. Il faut dire qu'il était temps, car l'article 178 de la LOM (loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019) prévoyait de telles mesures. Cf encadré ci-dessous.

#### article 178 de la LOM

La France définit une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Cette stratégie prévoit notamment les mesures nécessaires ;

1° A la mise en place de mécanismes d'aides ou de soutien au transfert modal et le développement du transport combiné, dans le respect des règles européennes relatives aux aides d'État

2° Au développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations ;

3° A la modernisation et la mutualisation des infrastructures territoriales, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les installations terminales embranchées et les terminaux de marchandises

4° Au développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux

5° Au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland

6° Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux

Cette stratégie est définie par voie réglementaire

Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone. Elle définit les territoires et les réseaux ferroviaires prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret ferroviaire et cible notamment les infrastructures devant faire l'objet d'investissements prioritaires à cette fin.

Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire, puis la transmet au Parlement, au plus tard le 1er janvier 2021.

2.9 On est encore loin de l'application de cette belle disposition législative. Cela d'autant que le projet de loi « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets », préparé par le gouvernement suite à la fameuse convention citoyenne est assez décevant. Pour la partie transport, il est essentiellement consacré aux déplacements individuels (place de la voiture, véhicules plus propres, organisation des déplacements), au transport aérien de passagers (limitation des émissions de gaz à effet de serre et compensation) et très peu de mention du transport ferroviaire, même après adoption par l'Assemblée Nationale.

Rien sur le transport ferroviaire de fret, et, pour le transport routier de marchandises, la suppression progressive (jusqu'en 2030) du remboursement de la taxe sur le gazole, la limitation des émissions et la possibilité pour les régions et d'autres collectivités de péages pour le transport routier de fret.

Ce n'est pas rien, bien sûr, mais il semble dommage que, dans un texte qui devrait donner un cap important pour la transition écologique, la question du transport de fret soit finalement éclipsée par le sujet des déplacements de personnes. C'est sans doute la conséquence des préoccupations des 150 citoyens, reprenant majoritairement les thèmes habituels du mouvement écologique qui ne s'est pas beaucoup intéressé au fret. Mais ce projet de loi est abondamment commenté et discuté, et la vraie question du report modal et de la stratégie pour y parvenir n'y est pas posée...

2.10- Du côté syndical, l'attention se porte d'abord sur les revendications internes et il y en a, surtout dans une période de profonds bouleversements institutionnels et statutaires- avec une tonalité évidemment défensive. Les inquiétudes du personnel cheminot sont encore renforcées par la crise sanitaire actuelle, laquelle frappe paradoxalement beaucoup plus le transport de voyageurs que le fret.

La CGT Cheminots avait néanmoins publié en septembre dernier un plan de développement pour le fret ferroviaire « Ensemble pour le Fret », comprenant 13 « révolutions » pour développer le fret ferroviaire. Il ne semble pas y avoir eu d'actions menées sur le sujet depuis la sortie de ce document. L'activité fret ayant été touchée par de très fortes réductions d'emploi, cela n'aide pas les personnels concernés, devenus peu nombreux au sein de l'entreprise, à se mobiliser pour dessiner un avenir pour cette activité.

Cette initiative de la CGT mérite d'être notée. Elle reste néanmoins un peu tournée vers le fonctionnement passé, s'attache à l'exclusivité de la SNCF et appelle à une intervention forte de l'Etat sur le marché du transport. Mais il faut aussi observer que ce plan de développement a été élaboré avant les prises de position de 4F et les grandes perspectives dégagées pour le fret ferroviaire par les pouvoirs publics français et européens

Ce travail de 4 F est tout à fait déterminant pour l'avenir du fret ferroviaire et on ne peut que s'en féliciter. Mais 4 F, c'est pour l'essentiel une organisation patronale. Et l'intérêt du fret ferroviaire passe aussi par l'intervention des organisations syndicales, des cheminots et personnels associés qui continuent de faire vivre cette activité dans des conditions vraiment difficiles.

### **III QUELQUES ÉLÉMENTS OU CONDITIONS FONDAMENTAUX POUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE FRET**

3.1 Le report modal. Même si c'est considéré comme implicite, il ne faut pas avoir peur de prononcer les termes de « report modal ». Le report modal est bien employé pour les déplacements individuels, mais finalement beaucoup moins pour le fret. Or le rapport entre les émissions de gaz à effet de serre du transport routier et celles du transport ferroviaire est tel que ces termes de transfert modal doivent être réhabilités, car ils étaient devenus quasiment dépassés, presque honteux dans les milieux techniques et politiques.

3.2 Le réseau ferroviaire est globalement sous-utilisé. Une plus grande utilisation est source de revenus pour son gestionnaire et c'est fondamental pour l'entretien et le développement. Et ce n'est pas en calculant charges et recettes ligne par ligne (et donc en tentant de « couper les branches mortes ») qu'on arrivera à un meilleur équilibre global du réseau., en particulier pour le fret dont au moins 20% du trafic vient des lignes capillaires.

3.3 Le rôle de SNCF Réseau est à cet égard fondamental. D'abord parce que le réseau est la base du service public ferroviaire. Parce que c'est SNCF Réseau qui a la vision de l'utilisation optimale du réseau, donc des besoins de modernisation et d'extension, en fonction des demandes des différents utilisateurs (ce ne sont pas que des opérateurs privés, il y a les régions, autorités organisatrices de la mobilité). C'est d'ailleurs lui qui démarche

ces utilisateurs actuels et potentiels, qui optimise son usage et peut définir une vision stratégique du réseau.

3.4 Le lien avec les territoires est un élément important pour l'avenir du fret ferroviaire. Ce lien a été quasiment coupé depuis une bonne vingtaine d'années, au profit d'une gestion nationale du fret, certes indispensable pour quelques gros chargeurs, mais qui fait perdre la relation avec beaucoup de clients potentiels. Là encore, SNCF Réseau a un très grand rôle à jouer pour la relation avec les collectivités pour promouvoir le réseau, avec les chargeurs, les ports et leurs organisations.

3.5 Le train a beaucoup de vertus écologiques, mais il a aussi des défauts... Il fait du bruit, transporte, parfois en masse, des produits dangereux. Il vient en pleine ville, ce qui est très bien pour les déplacements de personnes, nettement moins bien pour le passage de trains de fret la nuit... C'est une difficulté à laquelle le fret ferroviaire sera confronté si, comme on le souhaite, il se développe, car un certain nombre de riverains se satisfont bien du faible niveau actuel de circulations fret. Ce ne sera plus le cas quand le trafic se développera.

Cela renvoie à l'état et à l'entretien du matériel roulant fret, souvent ancien (roulement, freinage), à l'absence de protections contre le bruit le long des voies. Rappelons que depuis plus de 50 ans, des déviations routières ont été construites pour les grandes, moyennes, voire petites villes, renforcées plus récemment par des murs anti-bruit. Rien de cela pour les infrastructures ferroviaires, sauf à Nîmes-Montpellier, mais pas à Lyon, notamment.

C'est une difficulté avec laquelle il faut absolument compter.

Ainsi, il y a plus qu'un frémissement dans le fret ferroviaire. Des perspectives importantes sont ouvertes. L'association de tous les acteurs concernés dans l'alliance 4 F est notamment un aspect nouveau et essentiel. Il y a une convergence de visions politiques, techniques et écologiques. Cela n'élimine pas toutes les pesanteurs et cette situation d'abandon ; il y a beaucoup de contradictions et de freins. Mais il ne faut pas laisser passer cette opportunité d'une vraie relance de cette activité.



## ANNEXE

### **Les Transports Lahaye à Rennes**

Voilà un transporteur routier traditionnel, Patrick Lahaye, à la tête d'un groupe familial fondé il y a bientôt 70 ans, qui a mis en place une organisation de transport multimodal innovante et exemplaire.

Pour transporter des voussoirs en béton fabriqués à Bruz, près de Rennes, vers Paris pour les tunnels de RER en construction, M. Lahaye a jugé préférable de recourir à un transport multimodal. En effet, chaque voussoir pesant 8 tonnes, il n'est pas possible d'en transporter 4 à la fois sur un semi-remorque classique (32 t + le poids du véhicule) pour respecter la réglementation, mais seulement 3.

M. Lahaye a donc fait construire des conteneurs, en fait des plateaux simples légers (et empilables) munis d'un dispositif de préhension pour leur manœuvre à l'aide d'une grue. Ces plateaux peuvent accueillir 4 voussoirs. Le trajet d'approche depuis Bruz jusqu'au chantier de transport combiné de la Plaine de Baud à Rennes fait moins de 20 km ; il en va de même pour le trajet d'approche du chantier parisien depuis Gennevilliers.

Cela représente environ 300 trains sur 2 ans, à raison de 2 à 3 par semaine. Cela évite environ 12 000 camions lourds sur le trajet entre Rennes et Paris !

On trouvera ci-dessous le lien permettant de regarder une courte vidéo présentant cette opération.

**[https://www.youtube.com/watch?v=6\\_p7pnbFxSo](https://www.youtube.com/watch?v=6_p7pnbFxSo)**