Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes

La société civile dans sa diversité

Points stratégiques pour le fret ferroviaire en Rhône-Alpes

20 Septembre 2011

Les **Avis** et **Contributions**

Rhône-Alpes Région

Conseil économique, social et environnemental régional

Points stratégiques pour le fret ferroviaire en Rhône-Alpes

Rapporteur

M. Georges EROME

Président du groupe de réflexion « Fret ferroviaire »

Contribution n° 2011-14

20 Septembre 2011

Le CESER en quelques mots…

Le CESER concourt à l'administration de la région aux côtés du Conseil régional et de son Président.

Il s'agit d'une assemblée consultative qui émet des **avis** (saisines) et **contributions** (autosaisines). Elle est représentative de la vie économique et sociale de la région.

Expression de la société civile dans toute sa diversité, les propositions du CESER éclairent les choix des décideurs régionaux.

Vous souhaitez suivre l'actualité du CESER Rhône-Alpes,
inscrivez-vous à la lettre@rhonealpes.fr
ou
retrouvez les informations sur
le site Internet de la Région Rhône-Alpes : www.rhonealpes.fr

Cette contribution a été adopté à l'unanimité

par le Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes

lors de son Assemblée plénière du 20 septembre 2011.

Sommaire

		Pages
1.	**Diagnostic sur le fret ferroviaire en France et en Europe**	**7**
1.1.	Le déclin, singularité française	7
1.2.	Une atonie du fret ferroviaire français explicable en partie par une désindustrialisation dans l'hexagone	9
1.3.	Analyse comparée des entreprises ferroviaires de transport allemandes et françaises	11
1.3.1.	En Allemagne	11
1.3.2.	En France, la situation est très différente	12
2.	**La problématique du fret ferroviaire en France : coûts et services**	**15**
2.1.	La question des coûts : des frets ferroviaires dans le marché et d'autres hors marché	15
2.2.	Une question primordiale de qualité de service	16
3.	**Les spécificités de Rhône-Alpes**	**17**
3.1.	Une position remarquable à l'intersection de deux corridors fret européens	18
3.2.	Au carrefour des courants d'échanges Allemagne / Péninsule ibérique ou Grande Bretagne – Italie, Rhône-Alpes est très attractive pour les activités logistiques	18
3.3.	La question primordiale du nœud ferroviaire lyonnais	20
3.4.	Un réseau devant tenir compte du relief	23
3.5.	L'enjeu d'une liaison ferroviaire transalpine à haute capacité avec tunnel de base	23
3.6.	Des opérations innovantes	24
4.	**Préconisations**	**25**
4.1.	Le CESER souhaite que soient menés à bien les engagements nationaux intéressant le fret ferroviaire en Rhône-Alpes, dans le cadre de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement	25
4.2.	Le CESER lance quelques pistes pour dynamiser le fret ferroviaire en Rhône-Alpes	30
Conclusion		**37**
Déclarations des groupes		

Au carrefour des grands courants d'échanges empruntant l'axe Rhin Rhône, l'arc méditerranéen et les franchissements alpins et pyrénéens, Rhône-Alpes est une région pour laquelle le transport et la logistique constituent une carte maîtresse du développement économique et social. C'est sur l'existence des réseaux de transport et leur qualité de service que repose pour une large part son avenir. Si les flux de transit européens y sont importants entre Péninsule ibérique, Italie et Europe du Nord, Rhône-Alpes est également une région qui compte en terme de poids relatif démographique et industriel, à l'origine ou destinataire de nombreux flux de marchandises. Il en découle très logiquement une spécificité logistique de Rhône-Alpes avec :

- une commercialisation d'entrepôts comparable à celle de l'Ile de France ; ces entrepôts concentrant de plus en plus de valeur ajoutée, [1]
- environ 160 000 salariés dans le secteur transport et logistique en 2009 (source lettre analyse INSEE de septembre 2009),

S'agissant des trafics fret, Michel SAVY, Professeur à l'Université PARIS XII, avait souligné lors du colloque « Accessibilité et fluidité des transports en Rhône-Alpes « organisé par le CESER le 16 février 2009 que « les flux les plus intenses sont toujours des flux locaux ; plus de la moitié des marchandises transportées par route en France parcourant moins de 50 km ». Dans son livre blanc des transports en date du 28 mars 2011, la Commission européenne confirme cette situation et ajoute (page 7) que plus des trois quarts correspond à des distances inférieures à 150km.Or le créneau de pertinence du fret ferroviaire est centré sur les moyennes/longues distances ou sur les franchissements de barrières montagneuses ou de détroits (Pas de Calais). Cette part modale du fret ferroviaire représente, selon le Ministère de l'écologie, en 2009 de l'ordre de 17% en Europe et **10 %** en France (32 milliards de t-km sur 326 milliards de t-km hors oléoducs).

Il est à souligner qu'en Rhône-Alpes comme ailleurs en France, le fret ferroviaire est en crise en termes de trafics comme de résultat financier de l'opérateur historique (fret SNCF) : ces éléments ont connu une évolution négative depuis plusieurs années, contrastant avec les évolutions constatées dans de nombreux autres pays européens.

Ceci est préoccupant, tout particulièrement en Rhône-Alpes, compte tenu :

- de la saturation de certains axes routiers tels que l'axe rhodanien, saturation qui risque de pénaliser gravement l'économie des zones desservies et la qualité de vie des riverains,
- de la congestion du nœud ferroviaire lyonnais, point de passage européen majeur,
- du risque de marginalisation du grand Sud Est par rapport au déplacement du centre de gravité européen vers l'Est, [2]
- du risque de fragilisation de la position de certaines entreprises rhônalpines relativement captives du mode ferroviaire, dans un contexte de déprise industrielle française globale.

Plus généralement, dans une perspective de développement durable, il importe aussi d'intégrer la démarche du Grenelle de l'environnement.

[1] Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud Est (OITC), Une politique des transports pour soutenir la croissance, 2005, p.17

[2] OITC, p. 15

L'article 16 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement justifie un schéma national des infrastructures de transport notamment par la « réduction des impacts » « en favorisant les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement » et la poursuite de la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service. Toutefois, le report modal constitue un enjeu environnemental à relativiser : le CITEPA[3] indique dans son rapport 2010 que les poids lourds diesel (dont un quart seulement sont susceptibles de report modal) émettent 8,3 % des rejets de CO_2 en France, tous secteurs confondus (transport habitat, industrie, …). (16,3% pour les VL et 5,1% pour les véhicules utilitaires).

Il faut aussi tenir compte de l'ambition exprimée dans le livre blanc de l'Union européenne placé d'ores et déjà, à l'horizon 2050, dans une perspective d'énergies se substituant totalement au pétrole.

Au vu de ces enjeux majeurs pour Rhône-Alpes, le CESER a souhaité rappeler les lignes – forces de l'état des lieux du fret ferroviaire en France et en Europe, poser les problématiques, identifier les spécificités régionales, et esquisser des pistes de propositions d'actions.

[3] Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique, émissions dans l'air en France, Substances relatives à l'accroissement de l'effet de serre, mai 2010, pp.2 et 3.

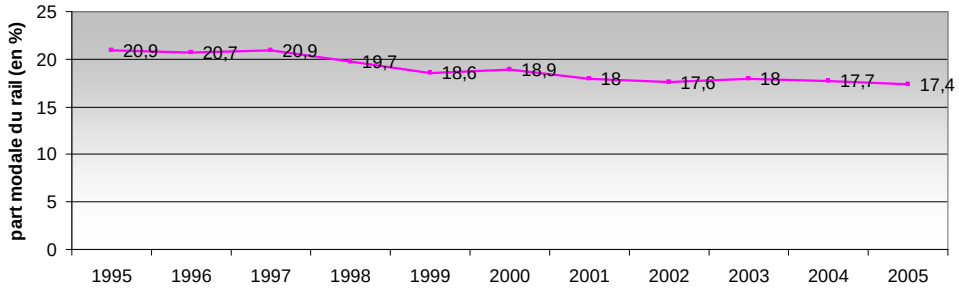
1. Diagnostic sur le fret ferroviaire en France et en Europe

1.1. Le déclin, singularité française

M. Enrico GRILLO PASQUARELLI, directeur des transports à la Commission européenne indiquait le 11 janvier 2011 lors d'un colloque sur l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires [4] qu'au cours de la dernière décennie le secteur ferroviaire a réussi à augmenter les volumes de transports de 12,2 % en valeur absolue en Europe.

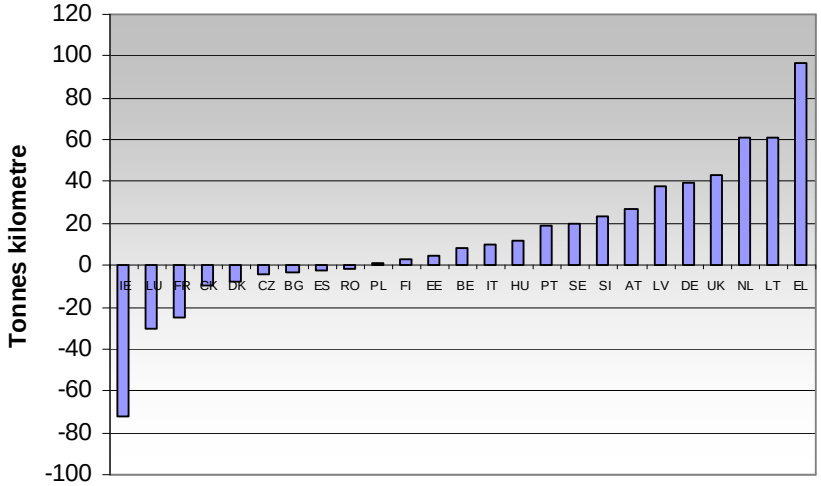
Si on examine les évolutions de sa part modale, selon la Commission européenne (2° rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire en date du 18/12/2009), le fret ferroviaire européen a enrayé son déclin depuis 2002 : cette part modale est stabilisée autour de 17 % depuis 2002, c'est-à-dire que sa progression a été parallèle à celle du fret routier (Source Eurostat).

Part modale du transport ferroviaire
(transport de marchandises par voie terrestre, EU-25)



Source : Eurostat

Evolution du trafic fret ferroviaire 2000 – 2007



Source : Mémento statistique « Les chiffres de l'énergie et des transports dans l'UE en 2009 » (EU Energy and transport in Figures statistical Pocketbook 2009), tableau 3.2.5.

[4] Colloque du mardi 11 janvier 2011 « L'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires » présidé par François Michel GONNOT et Bernard SOULAGE, Paris

Abréviations - Pays

AT	AUSTRIA	ES	SPAIN	MT	MALTA
BE	BELGIUM	FI	FINLAND	NL	NETHERLANDS
BG	BULGARIA	FR	FRANCE	PL	POLAND
CY	CYPRUS	HU	HUNGARY	PT	PORTUGAL
CZ	CZECH REPUBLIC	IE	IRELAND	RO	ROMANIA
DE	GERMANY	IT	ITALY	SE	SWEDEN
DK	DENMARK	LT	LITHUANIA	SI	SLOVENIA
EE	ESTONIA	LU	LUXEMBOURG	SK	SLOVAK REP.
EL	GREECE	LV	LATVIA	UK	UNITED KINGDOM

Le graphique d'évolution du trafic dans les 27 pays de l'Union européenne de 2000 à 2007 montre combien la France est un des plus mauvais élèves de la classe européenne :

- les deux tiers d'entre ces pays connaissent une évolution positive et parfois forte (notamment + 40 % en Allemagne ; + 45 % au Royaume Uni ; + 60 % aux Pays-Bas),
- cinq pays font l'objet d'une légère érosion de trafic,
- trois pays voient décliner très fortement le trafic, au-delà de 25 %. Aux côtés de l'Irlande et du Luxembourg, la France figure dans ce groupe (- 25 %) en décrochage avec le reste de l'Europe.

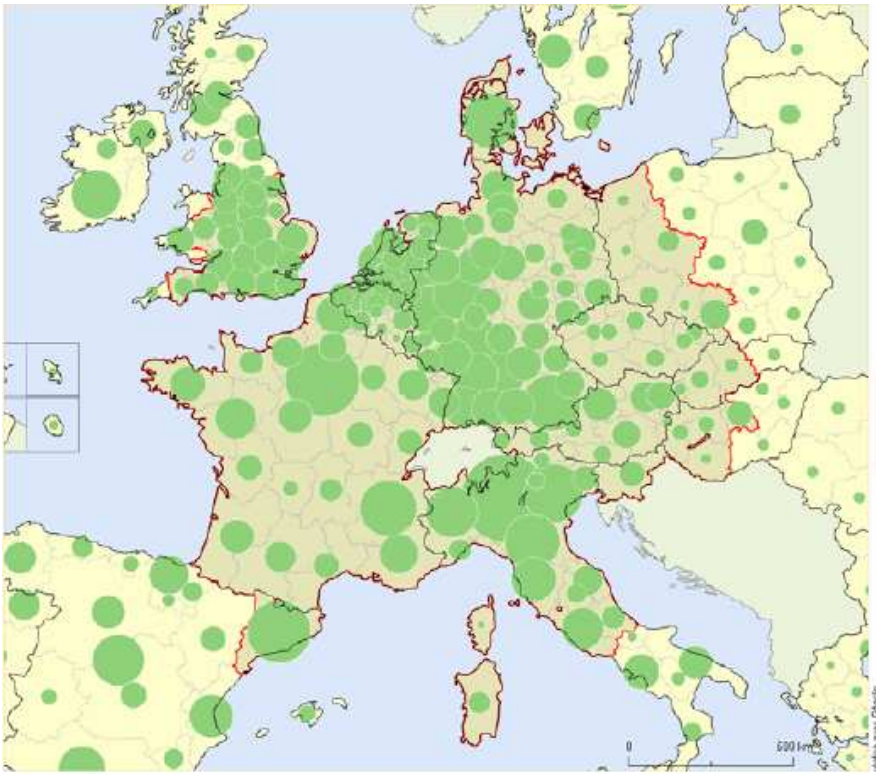
Certes en 2008, la crise frappant notamment la sidérurgie, la chimie ou l'industrie automobile a entraîné un recul du trafic dans la plupart des pays, mais pas partout (Allemagne, Danemark).

Et depuis lors, selon la Commission européenne, la tendance globale d'évolution du trafic européen est repartie à la hausse en Europe occidentale (+ 5,4 % de 2009 à 2010) et en Europe de l'Est (+ 7 % de 2009 à 2010).

La France est quant à elle toujours en queue de peloton. De 2009 à 2010, selon le Ministère de l'écologie, la part modale du fret ferroviaire a encore reculé d'un point, passant ainsi à 9 % de part de marché. Alors que l'indice de production des services de transport est reparti à la hausse dans cette même période (+ 3,8%), après deux années de forte baisse, le fret ferroviaire a poursuivi son déclin -6,8%). **En 10 ans, en France ; le trafic fret ferroviaire exprimé en t-km a été divisé par deux et le fret ferroviaire à l'international a été divisé par trois** !

1.2. Une atonie du fret ferroviaire français explicable en partie par une désindustrialisation dans l'hexagone [5]

La densité démographique et industrielle est beaucoup plus faible en France que sur l'axe Rhénan : les volumes sont donc moins aisés à massifier en France sur plus courtes distances.



Valeur ajoutée régionale du secteur de l'industrie (en millions d'euros)

68 370
17 092

Source : EUROSTAT (2004 – Valeur ajoutée brute aux prix de production. Sont exclues les activités extra territoriales. Provisoire pour l'Italie

En trente ans, selon la direction générale du Trésor, la France a perdu deux millions d'emplois industriels. La part de l'industrie française dans la valeur ajoutée du pays représente en 2008 (données Eurostat) 14 % en France contre 25 % en Allemagne, selon le rapport de la mission sénatoriale commune d'information sur la désindustrialisation des territoires, en date du 5 avril 2011. Rapportée à la valeur ajoutée de l'Union Européenne, la part de l'industrie française s'élevait en 2006 à 11,1 % contre 25,5 % pour l'Allemagne, 14,9 % pour le Royaume Uni et 13 % pour l'Italie, selon le rapport sénatorial « Avenir du fret ferroviaire : comment sortir de l'impasse ? » [6].

[5] Coe-Rexecode, Mettre un terme à la divergence de compétitivité entre la France et l'Allemagne, Etudes pour le ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, 14 janvier 2011

[6] Rapport d'information du Sénat, Avenir du fret ferroviaire : comment sortir de l'impasse. Session ordinaire de 2010-2011, 20 octobre 2010, (rapporteur Francis GRIGNON)

Parts de marché des exportations françaises et allemandes
dans les exportations de la zone euro

en pourcentage	France			Allemagne		
	1999	2008	Variation	1999	2008	Variation
Total	16,9	13,5	-3,4	30,7	33,0	2,3
Agroalimentaire	22,2	18,1	-4,1	16,1	19,2	3,1
Textile	13,1	12,9	-0,2	19,1	20,0	0,9
Bois papier	13,4	11,8	-1,6	25,7	31,7	6,0
Chimique	17,6	14,4	-3,2	29,6	29,4	-0,2
Sidérurgie	18,3	13,5	-4,8	28,3	27,0	-1,3
Non ferreux	14,7	11,1	-3,6	34,3	35,0	0,7
Mécanique	18,7	15,9	-2,8	37,7	39,1	1,4
Véhicules	16,7	12,8	-3,9	41,1	46,8	5,7
Electrique	16,3	13,4	-2,9	37,9	42,3	4,4
Electronique	17,0	11,4	-5,6	28,4	35,4	7,0

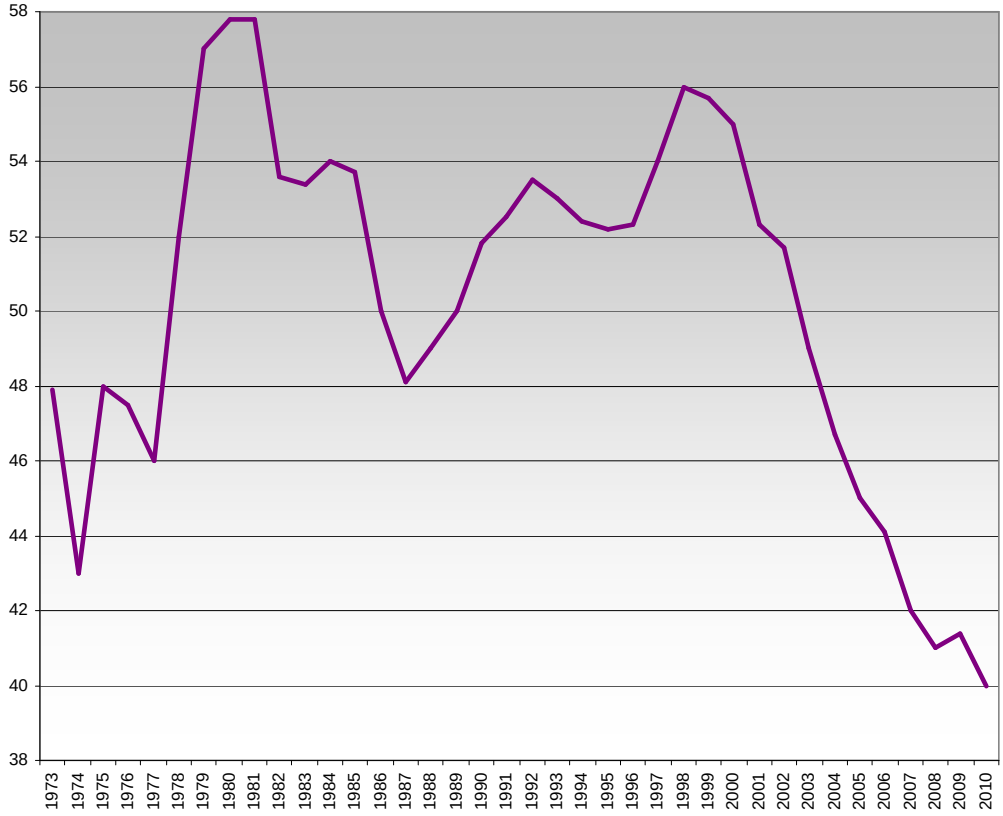
Source : Base de données Chelem, Cepii
Etude Coe-Rexecode

Ratio des exportations françaises aux exportations allemandes

	1999	2008	Variation
Total	55,1	40,9	-14
Agroalimentaire	137,7	94,1	-44
Textile	68,3	64,6	-4
Bois papier	52,2	37,0	-15
Chimique	59,4	48,9	-11
Sidérurgie	64,5	50,2	-14
Non ferreux	42,9	31,6	-11
Mécanique	49,5	40,7	-9
Véhicules	40,6	27,5	-13
Electrique	43,1	31,6	-12
Electronique	59,7	32,0	-28

Source : Base de données Chelem, Cepii
Etude Coe-Rexecode

Ratio des opérations françaises aux exportations allemandes
(ensemble de produits)



Source : Base de données Chelem, Cepii
Etude Coe-Rexecode

Le cabinet Coe-Rexecode a montré le décrochage de la France par rapport à l'ensemble de la zone euro en matière de part de marché dans les exportations mondiales : le ratio entre exportations françaises et allemandes est tombé de 55 % en 1999 à 40 % en 2010.

S'agissant d'industries utilisant souvent des produits pondéreux, cette évolution ne peut que défavoriser le fret ferroviaire en France.

1.3. Analyse comparée des entreprises ferroviaires de transport allemandes et françaises

Depuis le 01/07/2007, le marché européen du fret ferroviaire est ouvert à la concurrence. L'INRETS apporte de premiers éléments de comparaison entre France et Allemagne, dans l'attente de la publication d'une étude de SCI Verkehr auprès de sept entreprises ferroviaires du continent.

1.3.1. En Allemagne

Il existe une tradition ancienne d'opérateurs régionaux (propriété notamment des Länder) qui apportait du fret à la Deutsche Bahn opérateur historique. Avec l'arrivée de nouveaux entrants portant aujourd'hui à 300 le nombre d'entreprises de fret ferroviaire opérant en Allemagne, on a constaté un dynamisme renouvelé du trafic, au bénéfice de l'ensemble des opérateurs (20 % du trafic en tonnes-km étant réalisé par des entreprises extérieures à la Deutsche Bahn).

L'étude de l'INRETS de juillet 2008 « Dessertes locales de fret ferroviaire : perspectives économiques environnementales et territoriales » [7] montre que la Deutsche Bahn a su conjuguer :

- l'ancienneté de son adaptation pour passer à une culture de l'équilibre financier (de 1994 aux années 2000, notamment à travers le plan MORA-C d'offre marchandises orientée par le marché),
- la progression des trafics,
- la sélection d'axes massifiés, sans pour autant faire reculer fortement la couverture territoriale de son offre ferroviaire fret (selon INRETS, Jean DEBRIE, 2008).

1.3.2. En France, la situation est très différente

LA SNCF A CONNU UNE SUCCESSION DE REFORMES DES ACHEMINEMENTS

Jusqu'en 1985, plusieurs régimes existent : le régime ordinaire avec un délai d'acheminement de 3 à 5 jours ouvrables, le régime accéléré garantissant un délai jour A – jour C, et une « organisation spéciale » avec un délai jour A/jour B. L'ensemble du dispositif repose sur une trentaine de triages principaux (chacun étant dédié à un régime) et sur 20 triages secondaires. A cela s'ajoutent les trains entiers acheminés directement de client à client sans passer par les triages utilisés pour le « lotissement des wagons isolés ». Le terme de « wagons isolés » est affecté par la SNCF aux rames de moins de 15 wagons. La logique consiste à accueillir tout type de wagons et tout type de trains à tout moment.

En 1985, avec la crise économique des années 80 et face à l'érosion des trafics de wagons isolés très concurrencés par la souplesse du mode routier, la SNCF décide de réduire le nombre de triages et de passer à un seul régime d'acheminement, avec personnalisation des services.

En 2003, le trafic ayant encore décliné (passant de 52,6 à 46,8 milliards de t/km de 1997 à 2003) et le déficit de fret SNCF étant très lourd (- 400 M€ de résultat opérationnel courant en 2003) la SNCF lance un nouveau plan (plan Véron) :

- de massification et de contraction du réseau sur 5 grands axes,
- de fermeture de nombreuses petites gares de fret (262 points d'arrêt fermés dès la fin 2007),
- de réduction du nombre de triages principaux (passés de 30 en 1985 à 8 en 2007).

600 000 wagons isolés sont acheminés en 2007, mais les résultats financiers demeurent très préoccupants.

En mars 2007, un nouveau plan de sauvegarde est lancé pour massifier davantage les flux et recomposer l'offre de service des wagons isolés.

La SNCF propose ainsi depuis fin 2009 une offre « multilots multiclients » par lots ramassés par des trains d'axes sur des plateformes où les unités sont massifiées pour former des trains réguliers. Parallèlement à cette nouvelle offre, le nombre de triages sera à nouveau réduit de huit à trois.

[7] INRETS, Dessertes locales de fret ferroviaire : perspectives économiques environnementales et territoriales, Prédit 605, juillet 2008

Cette offre qui monte en puissance jusqu'en 2012 repose sur un engagement contractuel entre :

- le transporteur s'engageant à améliorer fiabilité et rapidité,
- le chargeur s'engageant à garantir des volumes pour obtenir un meilleur remplissage des trains.

La SNCF entend ainsi se repositionner sur un « socle » de 220 000 wagons isolés regroupés sur des trains remplis : l'entreprise affiche l'ambition de donner un avenir aux wagons isolés en remontant le prix plus près du niveau du coût réel en s'engageant sur une qualité de service et des délais de bout en bout et en lançant un projet managérial.

Concernant les 380 000 autres wagons isolés qui circulaient en 2007, une partie est devenue sans objet par suite de disparitions de trafics en raison de la conjoncture et l'essentiel (de l'ordre de 80%) ont été reportées sur route, selon les informations communiquées par la SNCF le 30 mars 2011 lors des journées européennes du fret ferroviaires à PARIS.

Selon la SNCF, on assiste ainsi à un report du rail vers la route de l'équivalent de 1,2 million de poids lourds soit 700 000 tonnes de CO2 depuis 2007.

Pour les transports de matières dangereuses, l'ancien système de wagons isolés est maintenu.

Il est à noter que des entreprises chimiques ou métallurgiques ne peuvent pas se passer de wagons isolés.

- Il est encore trop tôt pour savoir si cette nouvelle organisation permettra de redresser les comptes de fret SNCF qui étaient depuis longtemps en position très difficile

Selon le rapport sénatorial « avenir du fret ferroviaire : comment sortir de l'impasse ? », de 2003 à 2009, Fret SNCF génère chaque année entre 150 M€ et 463 M€ de pertes (résultat opérationnel courant).

Tableau d'activité de fret SNCF

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Chiffre d'affaires (en milliard d'euros)	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,6	1,25
Résultat opérationnel courant (perte en millions)	-400	-300	-150	-180	-180	-280	-463

Source : SNCF

Deux recapitalisations par l'État en 2005 et 2006 n'ont rien réglé.

Des dépréciations d'actifs doivent être ajoutées (locomotives passées de 2100 machines en 203 à 1083 en 2009 ; effectifs passés de 20 000 agents en 2033 à 14 700 en 2009) : cela porte le **déficit 2009 à 830 M€** ! D'où la réaction radicale de l'entreprise SNCF abandonnant le système maillé sur le territoire, pour ne pas impacter sa capacité à investir dans les années futures. A noter qu'en Allemagne, les comptes sont globalement équilibrés, voire positifs.

L'activité du wagon isolé en France provoque les 2/3 du déficit de fret SNCF (les frais de structures régionales qui gèrent le wagon isolé pèsent très lourd). Selon le Sénat, 70 % des wagons isolés SNCF arrivent le jour prévu, contre 80 % à l'heure prévue pour les trains massifs.

De nouveaux opérateurs accèdent néanmoins au marché ferroviaire aux côtés de la SNCF depuis 2007

Pour se constituer entreprise ferroviaire et pouvoir faire circuler des trains comme le permet l'ouverture européenne à la concurrence, il faut en France remplir de nombreuses conditions [8] :

- une licence d'entreprise ferroviaire accordée par le ministre,
- un certificat de sécurité délivré par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF),
- du matériel moteur à homologuer et des wagons,
- un personnel formé dans le respect de la sécurité par des formateurs agréés par l'EPSF,
- des sillons (créneaux horaires de circulation des trains sur l'itinéraire demandé) accordés par RFF après un délai aujourd'hui de 9 mois, entre avril et décembre.

Malgré ce parcours administratif difficile, plusieurs opérateurs privés sont aujourd'hui présents en France (Europorte, filiale d'Eurotunnel ; Eurocargo Rail filiale de Deutsche Bahn, Colas Rail…) regroupés désormais au sein de l'association française du rail et occupant environ 20 % du marché du fret ferroviaire.

Le rapport du Sénat « Avenir du fret ferroviaire : comment sortir de l'impasse ? » souligne l'écart de productivité de ces opérateurs par rapport à la SNCF :

SNCF conducteurs	1/3 des effectifs de la branche fret
Europorte conducteurs	2/3 des effectifs de la branche fret
SNCF coûts salariaux d'exploitation	300 €/jour
VFLI coûts salariaux d'exploitation	167 €/jour
SNCF jours de conduite tractionnaire fret	160 jours/an
VFLI jours de conduite tractionnaire fret	210 jours/an

Lors du colloque du 11/01/2011 « l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires » Alain BONNAFOUS (Laboratoire d'économie des transports) indiquait que « lorsqu'il y a un appel d'offres sur le marché du fret, les propositions de l'opérateur historique sont 30 à 35 % supérieures aux nouveaux entrants ».

Il semble que ceci ne doive pas être généralisé. Mais il est vrai que par rapport à la SNCF, les opérateurs privés supportent moins de charges de structure (ex. siège social) et emploient davantage d'agents polyvalents. La convention collective des nouveaux entrants présente des écarts par rapport à celle de l'opérateur historique. En Allemagne, grâce à la dynamique de croissance des trafics, on constate que les avantages sociaux des opérateurs privés rejoignent progressivement ceux de l'opérateur historique, dans une logique gagnant-gagnant. Selon la Deutsche Bahn (journées européennes du fret ferroviaire – Paris – 30 mars 2011), en 15 ans, les effectifs de l'entreprise ont été divisés par deux, mais les salaires ont été maintenus. Et les salaires pratiqués chez les nouveaux entrants allemands, inférieurs de 30 % à ceux pratiqués par l'opérateur historique 15 ans auparavant, présentent aujourd'hui un écart de 6,5 %.

[8] INRETS, Dessertes locales de fret ferroviaire : perspectives économiques environnementales et territoriales, Prédit G05, juillet 2008

L'analyse comparative du fonctionnement du fret ferroviaire en Allemagne et en France montre qu'au-delà du contexte géographique, les choix stratégiques de l'entreprise historique ont été plus pertinents en Allemagne qu'en France, où le trafic voyageurs a été davantage privilégié. Les pouvoirs publics en avaient ils pris la mesure ?

2. La problématique du fret ferroviaire en France : coûts et services

2.1. La question des coûts : des frets ferroviaires dans le marché et d'autres hors marché

Il convient d'analyser la pertinence du mode ferroviaire, à définir comme la capacité à faire payer son coût complet au client.

- Les transports massifs :

Selon M. Pierre BLAYAU, directeur général délégué Fret SNCF, 50 % des trafics ferroviaires opérés par fret SNCF entrent dans le domaine de pertinence économique du mode : les trafics massifiés. Il considère qu'avec les coûts d'un opérateur indépendant, ce créneau de pertinence passerait de 50 % à 60 %.

On relève à ce titre deux types de trains :

- Les trains entiers d'usine à usine et les trains d'axes, dont les coûts sont assez aisément couverts. Fret SNCF développe une logique de produit avec des directions fret multiterritoriales et s'appuie sur l'ensemble des pôles SNCF GEODIS dans la marque Cap train.
- Le transport combiné rail-route (22% du trafic fret ferroviaire en 2009), à l'équilibre économique moins assuré, notamment pour les caisses mobiles terrestres (cf. déficit de Novatrans racheté par la SNCF et renfloué à hauteur de 28 M€ ; volonté de la SNCF de rapprochement entre ses filiales Novatrans et Naviland Cargo).
  A noter que la massification croissante du transport maritime constitue un atout pour le développement du trafic ferroviaire conteneurisé, par la nécessité d'écouler très vite plusieurs milliers de boites.

Il existe aussi des potentiels de trafic encore restreints aujourd'hui mais sur des solutions innovantes : fret express ; transfert à longue distance par remorques routières (autoroutes ferroviaires).

- Les transports de proximité

Il s'agit du lotissement en wagons isolés passant par les triages. Il demeure indispensable pour certaines entreprises (ex. chimie). Pour fret SNCF, ces transports représentent 35 % des trafics mais 70 à 80 % des pertes. Ceci est dû à la fois au poids excessif des charges budgétaires et à la faiblesse du niveau de tarification ; les prix de vente étant proches du prix du transport routier depuis 15 ans, selon l'AUTF (Association des usagers de transport de fret), et ne correspondant pas aux coûts réels. M. Jean-Michel GENESTIER, directeur général adjoint de SNCF GEODIS indique devant l'OITC du Sud Est que lorsque la route vendait 1, le wagon isolé était vendu 1,3 et coûtait 2 à la SNCF, ce qui n'était pas viable.

Comme l'indique Olivier KLEIN (Laboratoire d'Economie des Transports - LET), le fret ferroviaire est une réalité multiforme avec :

- des trains complets plus ou moins rapides,
- une offre sur des lots de petite taille à la pertinence économique délicate,
- des prestations au contenu logistique plus ou moins développé (manutention, stockage, conditionnement, préparation de commandes,…).

2.2. Une question primordiale de qualité de service

L'AUTF souligne combien les chargeurs ont des besoins de diversité de solutions de transport sans a priori sur le choix modal dès lors qu'elles sont efficaces au vu de l'ensemble de la chaîne de transport dans le cadre d'un développement durable. A ce titre, le fret ferroviaire demeure irremplaçable à la fois pour satisfaire la demande actuelle de nombreuses entreprises et pour préserver l'avenir face aux incertitudes, sans pour autant surestimer les capacités de transfert modal de la route vers le rail ; les trois quarts des flux de transport étant réalisés sur des distances inférieures à 150 km.

Pour les chargeurs, « le fret ferroviaire est entre inquiétude face aux réalités de l'offre et espérance du fait des mesures annoncées au nom du développement durable ou de la compétitivité économique » (M. Christian ROSE, AUTF, Groupe de réflexion 16/09/2010). Ils déplorent largement :

- le manque d'offre commerciale ferroviaire,
- le manque de sillons (capacités de circulation accordées par RFF) très convoités par les services TER ou grandes lignes,
- la lourdeur de leur processus de réservation (9 mois d'anticipation demandés par RFF), en contradiction avec toute logique économique de réactivité,
- la mauvaise qualité de l'infrastructure, son insuffisance et son hétérogénéité (électrification, signalisation encore très cloisonnée dans les frontières…),
- la non réalisation de l'offre pour différentes causes telles que travaux imprévus et non communiqués à temps au client, conflits sociaux…
- l'absence de cohésion dans l'organisation du système ferroviaire (RFF, SNCF, …),
- le manque de cohérence entre les gestionnaires européens d'infrastructures,
- des retards de livraisons, …

Les chargeurs comprennent parfaitement la logique d'entreprise de la SNCF pour ne plus perdre 1 000 €/wagon isolé. Mais ils ne pourraient admettre d'utiliser 200 000 wagons au lieu de 600 000 en les payant beaucoup plus cher, sans un saut important de qualité de service.

L'AUTF rappelle que la pénalisation du mode routier (au sein duquel le pavillon français est lui-même en difficulté) et l'augmentation du prix du carburant n'ont jamais enrayé le déclin du fret ferroviaire. Au contraire, des pays européens, sans péages routiers et à péages ferroviaires élevés ont connu un développement important du fret ferroviaire. Plutôt que d'opposer les modes les uns aux autres, c'est une intermodalité optimisée par un nouveau cercle vertueux pour le fret ferroviaire dans son créneau de pertinence qui est nécessaire pour enrayer la spirale du déclin.

Le seul impératif doit demeurer celui de l'acheminement des marchandises au bon endroit, au bon moment, en bon état et au juste coût.

Compte tenu des nombreuses difficultés rencontrées par les chargeurs pour utiliser le mode ferroviaire, le CESER estime que la motivation de ceux qui retiennent ce choix est particulièrement élevée.

3. Les spécificités de Rhône-Alpes

La Région Rhône-Alpes est particulièrement concernée par le fret ferroviaire, davantage que d'autres régions, en raison :

- d'une position remarquable à l'intersection de deux corridors européens,
- des flux d'échanges générateurs d'un important atout logistique,
- de l'enjeu européen majeur du passage du nœud lyonnais,
- de l'enjeu national et international du franchissement de la barrière alpine par une liaison de haute capacité LYON-TURIN,
- de certaines opérations innovantes réalisées ou prévues (ex autoroute ferroviaire, fret express)

Rhône-Alpes présente aussi des difficultés spécifiques liées à l'importance des massifs de montagne.

Des lacunes statistiques regrettables

Il est à noter que depuis 2002, les données des flux ferroviaires fret ne sont plus communiquées à l'échelle de Rhône-Alpes, ce que le CESER regrette dans la mesure où ceci le pénalise pour élaborer un avis actualisé.

Présentées par RFF dans le dossier d'enquête publique du CFAL, elles faisaient alors apparaître un trafic d'échanges (entrées-sorties régionales) de 11 Mt, un trafic de transit de 20,5 Mt et un trafic interne de 1,86 Mt. Les données tous modes représentaient alors respectivement 99 Mt pour les échanges, 65 Mt pour le transit et 169 Mt pour les flux internes.

Les flux de marchandises en Rhône-Alpes en 2002(source SNCF-RFF)

En millions de tonnes	Trafic tous modes	Fret ferroviaire
Echanges (entrées – sorties)	99	11
Transit	65	20,5
Trafic interne	169	1,86
TOTAL	333	33,36

Seules les statistiques douanières du SITRAM apportent des informations sur les échanges internationaux de fret exprimés en valeur pour Rhône-Alpes : en 2009, ce sont 1 774M€ qui sont échangés par fer, contre 44 347 M€ par route, 16 604M€ par mer et 7 215 M€ par mode aérien.

3.1. Une position remarquable à l'intersection de deux corridors fret européens

Selon une perspective tracée dès 2001 par la Commission Européenne, le Parlement Européen adoptait le 15 juin 2010 un règlement sur les corridors prioritaires de fret en Europe validant une liste de corridors avec structure propre de gouvernance (comité Exécutif des Etats concernés et comité des gestionnaires d'infrastructure). Ils constituent le « réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif » où les sillons bénéficieront d'une plus grande priorité pour des trains fret.

Rhône-Alpes est traversé par deux d'entre eux :

- le corridor C Benelux – Lorraine – Lyon via la ligne PLM (Dijon – Chalon – Lyon) et la ligne de la Bresse (Dijon – Louhans – Bourg – Ambérieu – Lyon),
- le corridor D Valencia – Barcelona – Lyon – Ambérieu – Modane – Turin - Ljubjana - Budapest.

Il faut rappeler les règles de priorités instituées par RFF pour l'affectation des sillons (capacités de circulation) :

1. les sillons commandés dans le « catalogue de sillons fret » dont certains sont construits en commun avec les gestionnaires d'infrastructures des pays voisins,

2. les ensembles cadencés de sillons,

3. les autres sillons.

Les corridors européens prioritaires de fret devraient constituer l'armature :

- du réseau transeuropéen de fret ferroviaire doté d'un haut niveau de sécurité des circulations et d'une signalisation ERTMS harmonisée, alors qu'existent plus de 20 systèmes de signalisation différents en Europe, incompatibles et souvent dépassés,
- du réseau national orienté fret annoncé par le Gouvernement en septembre 2009 parmi les mesures de l'engagement national pour le fret ferroviaire, en application du grenelle de l'environnement.

Sur ces corridors, des chargeurs, des transitaires ou des opérateurs de transport combiné, et pas seulement des entreprises ferroviaires, peuvent demander des sillons internationaux.

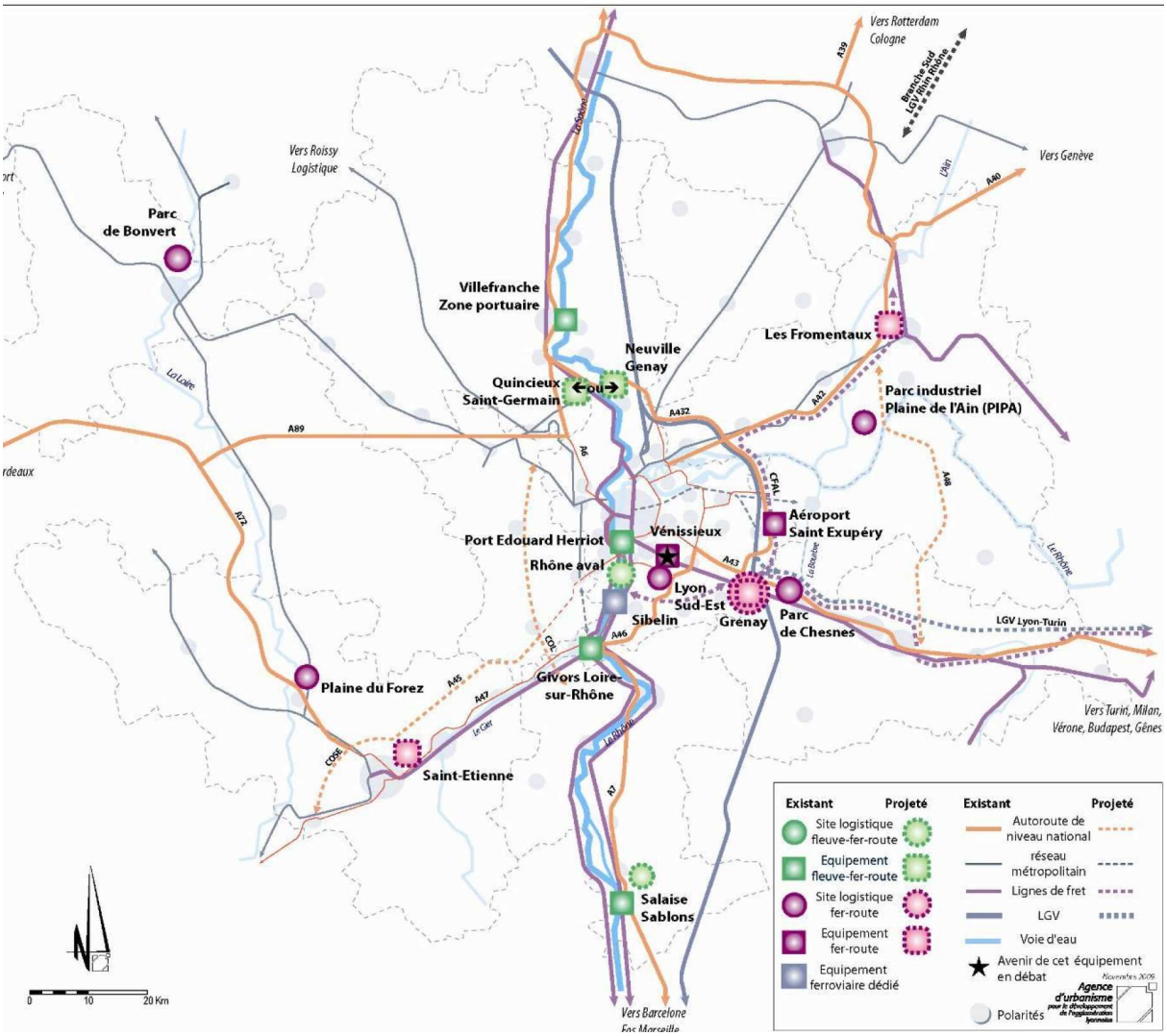
3.2. Au carrefour des courants d'échanges Allemagne / Péninsule ibérique ou Grande Bretagne – Italie, Rhône-Alpes est très attractive pour les activités logistiques[9]

Seconde région française en termes de PIB ou d'export (11,6 % des exportations en 2008), il est logique que le nombre d'emplois dans la logistique soit très important en Rhône-Alpes. Entre 1982 et 2006, il s'est accru de 27 %, alors qu'il décline depuis 1990 en Ile de France.

[9] OMPREL Observation Métropolitaine Partenariale de la Région Economique Lyonnaise, tableau de bord logistique n°2, la logistique en région urbaine de Lyon, octobre 2010.

Dans la seule région urbaine de Lyon, selon les données du recensement de 2006, la fonction transports de personnes et de fret/logistique pesait 9 % de l'emploi (115 730 personnes) soit autant que les fonctions santé - action sociale ou services de proximité, sans que le recensement permette d'individualiser la seule logistique. Plus précise est l'approche relative au parc immobilier logistique : selon le cabinet immobilier DTZ Research s'exprimant dans le rapport de l'OMPREL, en 2009, ce parc dépasse 4,5 millions de m². Mais 60 % des surfaces d'entrepôts ont plus de 10 ans et présentent parfois des risques d'obsolescence par rapport à une évolution très rapide des normes d'hygiène et de sécurité. Ceci constitue l'un des deux problèmes majeurs pour ce marché, avec celui du manque de foncier disponible à la construction pour la demande de projets de grande emprise, à anticiper dans la perspective d'une reprise économique. .

Sites logistiques et plateformes multimodales dans la Région Urbaine de Lyon (RUL)



S'agissant des plateformes ferroviaires, Rhône-Alpes comporte plusieurs équipements de niveau européen :

- l'un des trois hubs ferroviaires français à Sibelin (72 ha) qui assure aussi une fonction de relais des locomotives et des conducteurs, ainsi que celle de gare principale fret pour la vallée de la chimie, (60 % du trafic fret ferroviaire au sud de Lyon y passait en 2008, selon RFF). Il est appuyé par les gares d'Ambérieu et de Culoz, dotées également d'une fonction de relais,
- le chantier de transport combiné rail-route de Vénissieux, à vocation nationale et internationale, exploité par SNCF Géodis,
- le port Edouard Herriot à Lyon est positionné dans une moindre mesure comme zone industrielle embranchée et aire de transbordement rail – route ou fleuve – route pour les conteneurs.

Ces deux dernières plateformes jouent leur avenir sur leur capacité à massifier les flux et sont en cela pénalisées par une acceptabilité plus difficile en milieu urbain mais aidées par leur proximité du marché.

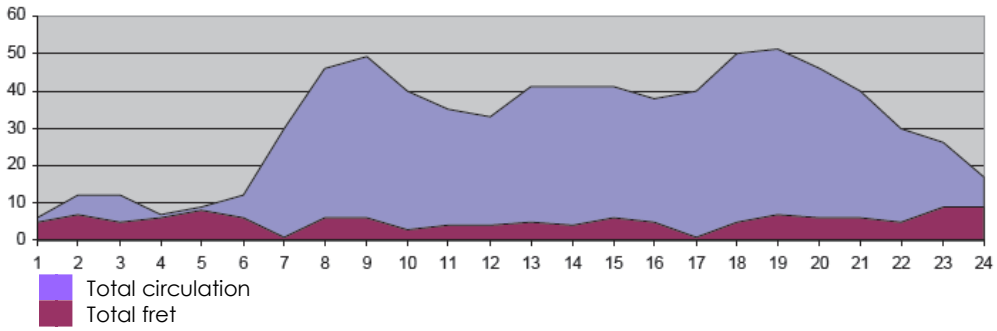
Rhône-Alpes comporte de nombreux autres équipements logistiques raccordés au chemin de fer telles que d'autres zones portuaires (Salaise sur Sanne, Valence, Villefranche, Solaize Loire sur Rhône, …), une plateforme de chargement de camions et remorques à Aiton, les usines embranchées ferroviaires dont la plus importante gare privée de France (Danone Eaux de France à Evian…). A noter que la proximité de la zone portuaire de Salaise sur Sanne peut être un atout pour un desserrement à plus ou moins long terme de la plateforme conteneurs du port de Lyon.

3.3. La question primordiale du nœud ferroviaire lyonnais

Après l'Ile de France, Rhône-Alpes est la région française la plus circulée par les trains , dont 45 % en TER, 20 % en TGV, 20 % en fret et 15 % en grandes lignes passant dans ou à proximité du nœud lyonnais[10] .

L'organisation actuelle oblige à faire passer l'essentiel de ces flux par Lyon Part-Dieu, Perrache ou Jean Macé dans une moindre mesure : pour une journée type de service en 2010, il s'agit d'y écouler 750 trains dont 130 trains de fret et 620 trains de voyageurs. L'essentiel des trains de fret, notamment ceux du lotissement, du transport combiné ou de l'autoroute ferroviaire, ont un trafic étalé tout au long de la journée.

Répartition des circulations ferroviaires Part-Dieu + Perrache
(service annuel 2010)



[10] RFF dossier d'enquête publique, CFAL

Par ailleurs, selon RFF, l'absence de contournement ferroviaire de Lyon :

- complique l'exploitation des différents types de trains,
- renchérit l'entretien du réseau,
- pénalise les maintenances préventives et planifiées, impactant ainsi la régularité du trafic.

La traversée de LYON pose également un problème très important de sécurité (matières dangereuses, sécurité des personnes) comme dans d'autres agglomérations industrielles.

En 2020, sans infrastructure de contournement, le trafic ferroviaire fret serait limité à 140 trains / jour, bloquant ainsi tout développement du trafic avec l'Italie ou sur l'axe Nord-Sud, et au détriment de trains de voyageurs supplémentaires. Comme l'a rappelé le CESER lors des études préliminaires comme lors de l'enquête publique sur la partie Nord, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise doit être une toute première priorité à inscrire dans le réseau européen RTE-T et à réaliser en totalité d'ici 2020.

Le CESER a souligné la nécessité de raccorder le CFAL à toute plateforme logistique de l'Est lyonnais.

La question du fret est un des éléments de la problématique du nœud ferroviaire lyonnais. Les études concertées menées dans le cadre de la mission ministérielle confiée à Madame Marie-Line MEAUX mettent en évidence la circulation sur les deux lignes PLM et de la Guillotière, à hauteur de Vaise et Part Dieu en 2010 : 50 trains/h/deux sens réunis, dont 6 trains de fret/h/deux sens réunis durant les heures de pointe.

En 2030, la démarche Nœud ferroviaire lyonnais devrait permettre de supprimer les trains de fret à Part Dieu et de les limiter à Vaise entre 8 et 6 trains de fret/h/deux sens réunis ; le « modèle économique » du TER constituant le premier paramètre d'évolution.

A ces trafics, s'ajoutent des circulations techniques qui utilisent aujourd'hui 15 % des sillons à Part-Dieu et 35 % à Perrache.

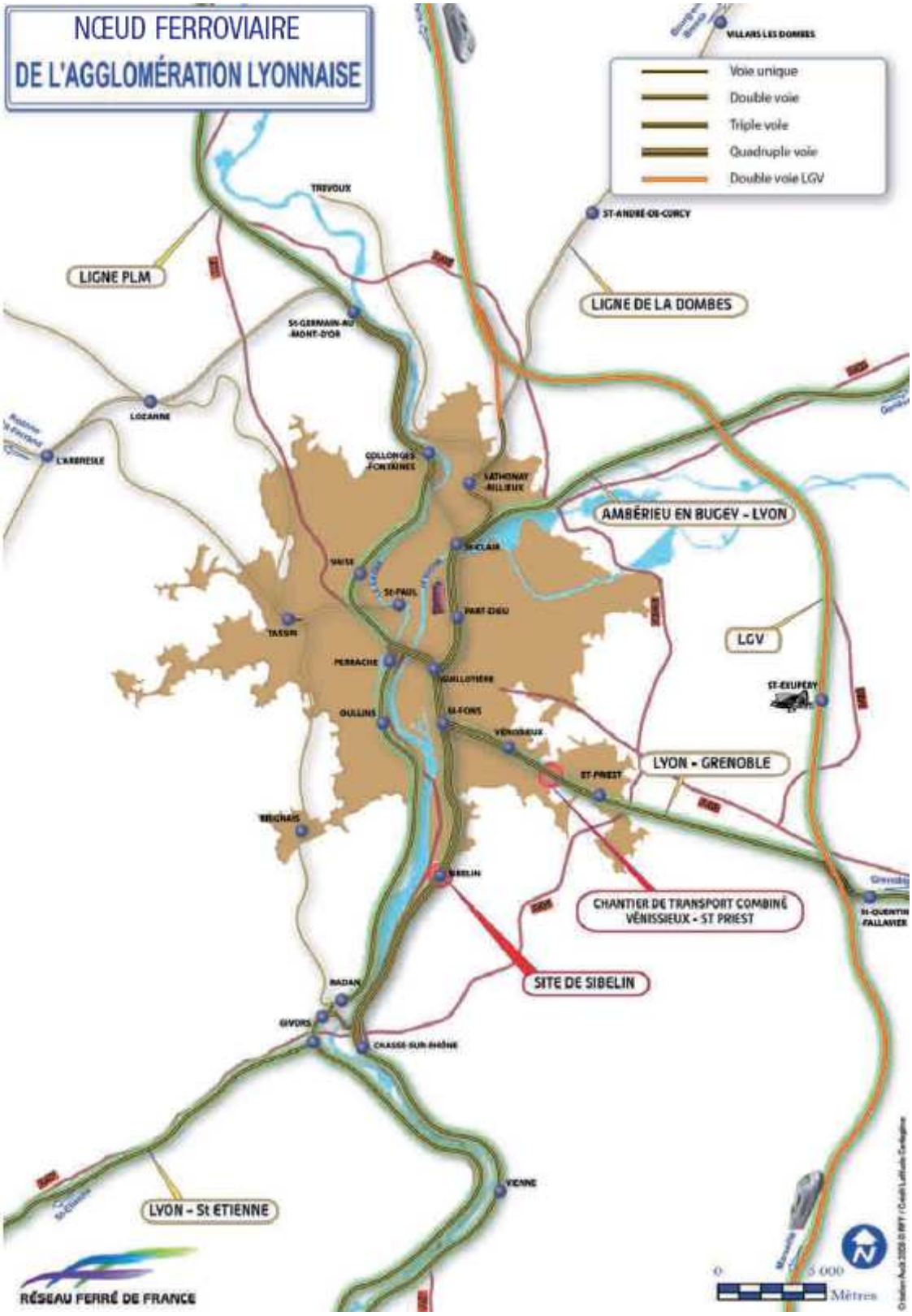
A l'horizon 2030, toute hypothèse ambitieuse de développement du mode ferroviaire avec une qualité de service devenue efficiente, serait remise en question sans anticipation sur la capacité en sillons dans le nœud lyonnais.

LGV nouvelles annoncées en mixité dans le schéma national des infrastructures de transport telles que LGV Rhin-Rhône ou LGV Lyon – Turin ; fret express Lyon – Carex ; autoroutes ferroviaires ; objectifs fixés par la Région pour les TER dans le schéma régional des services de transport : **tous ces projets ne trouveront pas le développement des services escomptés si on ne passe pas du nœud au carrefour ferroviaire lyonnais**.

Les points de blocage apparaîtraient non seulement dans le cœur du nœud ferroviaire, entre Saint Clair et La Guillotière, mais aussi entre St Fons et Grenay, entre St Clair et La Boisse, et sur la ligne de la Dombes (Villars - Bourg).

A cette problématique du nœud lyonnais, s'ajoute celle déjà prégnante du nœud de Givors.

Nœud ferroviaire de l'agglomération lyonnaise



3.4. Un réseau devant tenir compte du relief

Les deux tiers du territoire de Rhône Alpes sont en zone de montagne. Cela n'a certes pas empêché au 19e siècle et au début du 20e siècle d'y aménager des lignes de chemin de fer, parfois aujourd'hui désaffectées comme en Ardèche. Mais pour le fret, la problématique de la pente à gravir vient soit aggraver encore la fragilité de l'équilibre économique du mode ferroviaire résultant de volumes souvent insuffisamment massifiés, soit empêcher toute utilisation de la ligne.

Ceci oblige à de longs détours. Ainsi la liaison Lyon - Clermont-Ferrand est elle assurée via Saincaize (près de Nevers) pour le fret. La relation Lyon - Chambéry doit être opérée via la cluse de l'Albarine, dont la pente maximum atteint 1,2% ; la liaison directe utilisée pour les voyageurs étant limitée par des pentes importantes.

Certaines vallées glaciaires des Alpes du Nord demeurent plus favorables à ces circulations, mais les trains de fret se heurtent aussi à la forte demande de sillons voyageurs en période hivernale, lors des pointes de trafic touristique (Trains neige).

3.5. L'enjeu d'une liaison ferroviaire transalpine à haute capacité avec tunnel de base[11]

Selon la Conférence des Alpes Franco italiennes, en 2010, ce sont près de 2,7 millions de poids lourds, soit 38 Mt, qui ont franchi la frontière franco italienne, alors que 2,8 Mt étaient confiées au rail. La même année, 1,25 million de poids lourds et 24 Mt chargées sur train franchissaient la barrière alpine suisse.

La ligne actuelle par Modane et le tunnel du Mont Cenis même très récemment réaménagé avec 1 m de hauteur supplémentaire (gabarit GB1) ne permet pas de compétitivité pour le mode ferroviaire, et notamment pour le fret, en raison de pentes trop fortes (jusqu'à 3,0 %). D'où le projet de tunnel de base permettant un profil de plaine sous la montagne avec grande capacité et vitesse commerciale soutenue. Trois projets transalpins de ce type répondent à un trafic Nord-Sud (Lötschberg, Gothard et Brenner). La liaison Lyon - Turin comportera le seul tunnel de base orienté Est - Ouest, qui doit être le moteur du corridor ferroviaire Lisbonne – Kiev, répondant aussi à la saturation du passage de Vintimille.

Ce tunnel est conçu pour permettre le report de la route au rail de plus d'un million de poids lourds.

C'est la section internationale du projet, en attente de la signature d'un avenant au traité de Turin de 2001 et de la désignation d'un maître d'ouvrage unique, qui sera le maillon clé capable d'assurer la réalisation de l'ensemble du programme Lyon – Turin.

[11] La Transalpine News avril 2011

3.6. Des opérations innovantes

L'autoroute ferroviaire alpine

Rhône-Alpes est le territoire d'une expérimentation lancée de fin 2003 à 2011, après l'accident du tunnel du Mont Blanc : un service d'autoroute ferroviaire alpine entre AITON et ORBASSANO.

Ce test a été réalisé avec des wagons spéciaux Modalhor à plancher bas et gabarit réduit pour passer le tunnel du Mont Cenis trop bas pour admettre d'autres remorques que des citernes. De plus, l'expérimentation a eu lieu sous chantier de réaménagement du tunnel (8 ans de travaux de 2002 à 2010) contraignant à utiliser une seule voie fermée 5 heures par jour. Les perspectives commerciales ont été très réduites et l'exploitation est subventionnée à 60 %, avec un prix de vente décoté de 20 % en moyenne sur le prix routier ; terminaux et wagons se trouvant néanmoins amortis.

Alors que 800 000 PL franchissent chaque année le tunnel du Fréjus, on a dénombré en 2010 25 000 passages par l'autoroute ferroviaire alpine, avec cinq allers-retours quotidiens remplis à 86 %. Cette technique permet de charger à 44 t et de diminuer la charge du poste « conduite ». Mais les 3 heures de train sont insuffisantes pour correspondre à un temps de repos, et Aiton intéresse assez peu les transporteurs, car trop éloigné du marché de l'Est lyonnais. La ligne de Modane étant désormais modernisée, un appel d'offres de délégation de service public est lancé pour un nouveau service qui comportera une nouvelle plateforme d'embarquement plus proche de Lyon, encore à définir, avec peut-être un renforcement de la capacité des trains, des sillons de qualité, une dizaine d'aller-retour quotidiens…

L'autoroute ferroviaire Perpignan - Bettembourg

Depuis 2007, a été lancée une expérimentation d'autoroute ferroviaire sur l'axe Bettembourg (Luxembourg) - Perpignan. Le service exploité par Fret SNCF comporte aujourd'hui 4 rotations quotidiennes de trains admettant 40 poids lourds et mixant poids lourds et caisses mobiles, permettant ainsi un taux de remplissage de 86 %. Ce service est pénalisé par des interruptions deux jours par semaine pour travaux de rénovation de la ligne de rive droite du Rhône.

Une progression de l'offre est attendue à l'issue des travaux, ainsi qu'après la mise en service de la liaison Figueiras - Barcelone. Cette liaison vient d'être prolongée depuis mai 2011 jusqu'au Sud de la Suède.

LYON Carex

Le projet de service européen EUROCAREX, labellisé « Grenelle de l'environnement » et éligible à l'engagement national pour le fret ferroviaire, vise à relier, en première phase d'ici 2015, cinq aéroports européens (Lyon - St Exupéry, Roissy, Londres, Amsterdam, Liège) par TGV fret à grande vitesse afin de transférer sur le rail du fret aérien camionné et du fret de vols courts/moyens courriers lorsque cela sera pertinent. Ainsi, les émissions de carbone seraient divisées par 35 ; une rame correspondant à 6-7 semi-remorques ou 5 à 10 avions moyens porteurs.

Des sillons ont été dégagés la nuit. Reste à construire les rames et les gares spécialisées telles que celle de St Exupéry estimée entre 21 et 33 M€, ainsi que les embranchements.

Les trafics en jeu sont très faibles en volume (quelques centaines de tonnes par jour), mais de très haute valeur ajoutée : l'équipement peut être un « aimant » économique pour les industries et plateformes logistiques. Les grands acteurs européens et mondiaux du fret aérien sont fortement impliqués. Les chargeurs adhérents de l'association LYON CAREX qui porte le projet assurent 60 % de remplissage dans le business plan.

4. Préconisations

4.1. Le CESER souhaite que soient menés à bien les engagements nationaux intéressant le fret ferroviaire en Rhône-Alpes, dans le cadre de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE

Le Conseil des Ministres a décidé le 16 septembre 2009 un « engagement national pour le fret ferroviaire », articulé en neuf axes, pour une enveloppe financière globale de 7,4 milliards d'euros :

- la création d'un véritable réseau d'**autoroutes ferroviaires** en France ;
- l'aide massive au développement du **transport combiné** ;
- le développement et la qualité du service de fret massifié au travers des **trains complets** ;
- la mise en place d'**opérateurs ferroviaires de proximité**, c'est-à-dire des PME ferroviaires pour desservir et drainer les territoires depuis ou jusqu'à un point d'échange des marchandises avec un opérateur ferroviaire longue distance **;**
- le développement du **fret ferroviaire express** grâce à l'utilisation des lignes à grande vitesse ;
- la création d'un **réseau à priorité d'utilisation fret**, dit réseau orienté fret (ROF) ;
- la suppression des **principaux goulets d'étranglement** du réseau ferré national (notamment l'agglomération lyonnaise et le tronçon Nîmes - Montpellier) ;
- l'amélioration de la desserte ferroviaire des **grands ports français, sources essentielles de fret massifié ;**
- et la modernisation de la gestion des sillons (temps de parcours, respect des horaires).

L'enveloppe financière de l'engagement national pour le fret ferroviaire

M€ 2008		Total 2010-20120
Nouveaux services		**545**
A.	AF (infra)	210
B.	Fret GV	175
C.	OFP	80
D.	Trains longs	80
Réseau orienté fret		**1 830**
E.	Capacité	400
F.	Fiabilité	430
G.	Interopérabilité	300
H.	Traction électrique	700
Plateformes		**530**
I.	Ports	300
J.	TC & AF	230
Qualité de service		-
		2 905
Lignes nouvelles		
K.	CNM & CFAL	4 520
		7 425

Source RFF

Sur cette enveloppe globale de 7,4 milliards d'euros, 60 % (4,5 milliards) est prévue pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et le contournement de Nîmes et de Montpellier.

Pour le CESER, la non réalisation du CFAL rendrait caduque la mise en œuvre de l'engagement national pour le fret ferroviaire sur l'essentiel du territoire français

Ce contournement ferroviaire est déterminant à la fois :

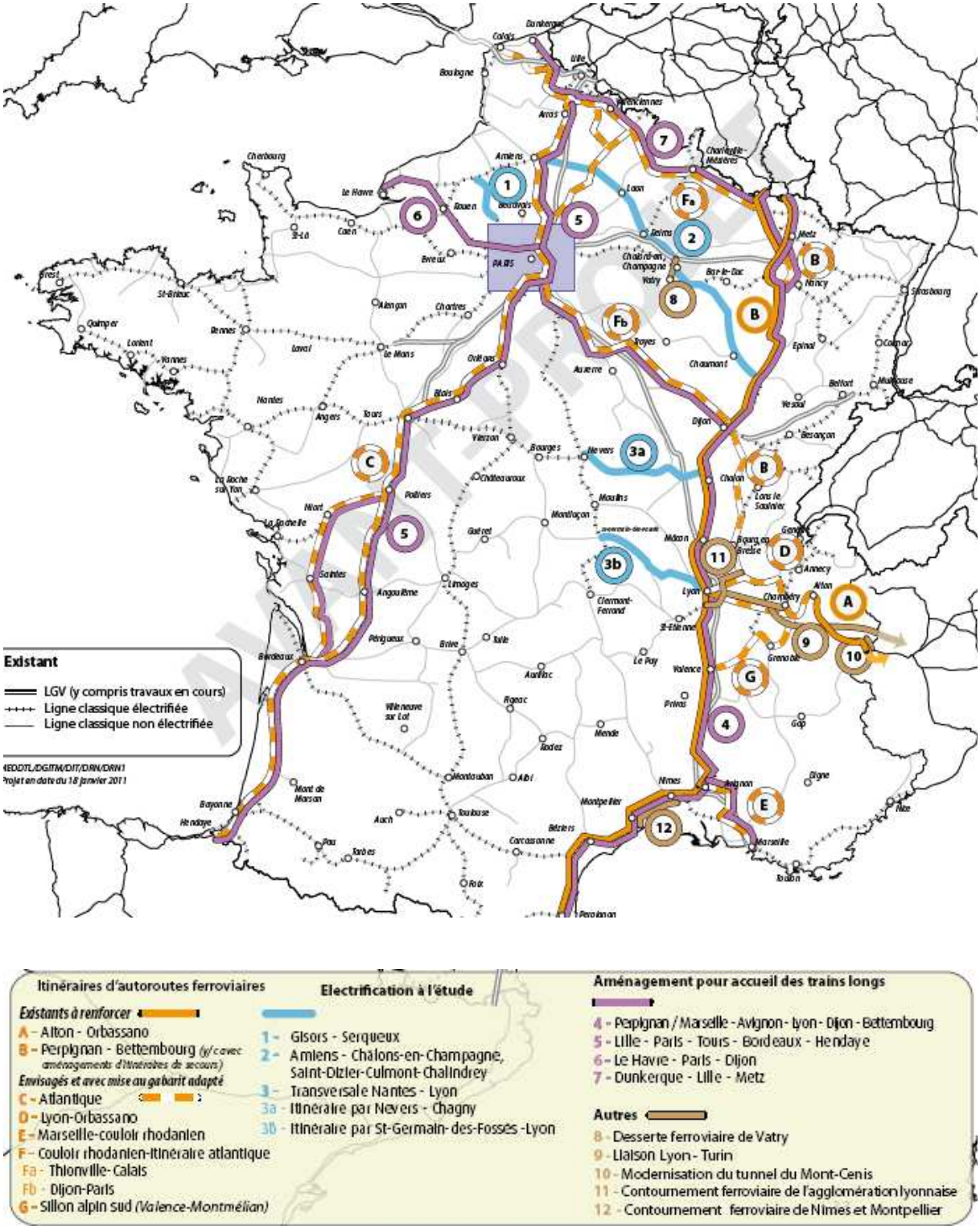
- pour le fonctionnement du réseau existant où il libère des capacités et permet d'offrir des sillons de qualité, notamment pour les voyageurs, et pour la desserte des zones d'activité ou du hub ferroviaire de Sibelin,
- pour le développement de nouvelles relations,
    - par la liaison transalpine dont il constitue le premier maillon de la section française,
    - par la relation avec l'Espagne,
    - par un axe Rhin-Rhône renforcé, en attendant la réalisation de la branche Sud de la LGV pénalisée par son tracé sinueux et la mixité fret/voyageurs.

LE SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : PLUSIEURS MESURES POUR LE FRET FERROVIAIRE SUR LE RESEAU EXISTANT…

L'Etat vient aujourd'hui préciser et compléter l'engagement national pour le fret ferroviaire dans le schéma national des infrastructures de transport, à travers une dizaine de mesures concernant le réseau existant et présentées dans des fiches –actions telles que :

- des adaptations de capacité (signalisation, nombre de voies),
- la création d'opérateurs de proximité dans des grands ports maritimes (fiche POR 1),
- la création d'itinéraires alternatifs de qualité (fiche FER14) tels que la ligne de la Bresse Dijon – Saint Amour Ambérieu,
- l'adaptation des corridors de fret,
  - pour les autoroutes ferroviaires (rive gauche du Rhône, Valence- Montmélian, Lyon – Ambérieu, Lyon – Turin),
  - pour l'accueil de trains longs jusqu'à 850 m puis 1000 m (contre 750 m au maximum actuellement), en particulier sur les liaisons Paris - Marseille et Bettembourg – Perpignan… (estimation 230 M€ selon la fiche FER 13). Cela suppose aussi d'adapter des plateformes intermodales et la signalisation,
- la modernisation du système d'alimentation électrique et le lancement d'études pour électrifier 750 km supplémentaires dont Saint Germain des fossés – Lyon (fiche FER 16). Il est également prévu d'électrifier les principales voies d'accès aux principaux terminaux (fiche FER 13). Il est à noter que selon RFF, Rhône-Alpes compte 2 660 km de lignes ferroviaires exploitées dont 1 692 km électrifiés,
- la lutte contre les nuisances sonores, par une meilleure conception des projets, par des protections acoustiques sur les points noirs de bruit dans un délai de 7 ans (coût 650 M€), ou par l'incitation tarifaire (selon directive européenne en préparation) à l'usage de wagons à semelles de freins en matériaux composites (fiche ALL 7).

Schéma national des infrastructures de transports
Projets pour le développement du fret ferroviaire proposés à l'inscription



…ET NOTAMMENT CELLES RELATIVES AUX SILLONS

Le CESER relève que le schéma national propose des actions pour améliorer la qualité des sillons pour le fret ferroviaire sur le « réseau orienté fret » (fiches FER 9 et FER 10). Il est envisagé pour ce réseau :

- d'y limiter l'impact négatif des travaux sur les horaires des trains en ramenant cet impact à deux heures au départ et à l'arrivée,
- de concerter les entreprises ferroviaires sur la gestion des plages travaux,
- d'accorder une garantie de sillons par mise en œuvre progressive jusqu'à généralisation en 2013 sur le réseau orienté fret,
- d'expérimenter un régime de performance de l'infrastructure, avec évaluation,
- de généraliser le cadencement des trains, pour réserver au fret une part des « sillons- catalogues ».

Le CESER soutient ces différentes options du Schéma national des infrastructures en matière de fret ferroviaire sur le réseau existant. Il demande néanmoins des éclaircissements sur la justification d'inscrire dans le schéma un projet d'utiliser le sillon alpin comme autoroute ferroviaire.

Il demande que soit privilégié l'entretien préventif du réseau plutôt que curatif.

LE FINANCEMENT DE CES MESURES POSE QUESTION

Hubert Du Mesnil, Président de RFF (Les Echos du 7 avril 2011) tire le signal d'alarme à l'occasion de la publication de ses comptes 2010. Le gestionnaire d'infrastructures RFF a hérité lors de sa création en 1997, d'une dette colossale de la SNCF qui atteint aujourd'hui 27,4 milliards d'euros, et qui avait conduit dès le début des années 90 à sous investir dans le renouvellement du réseau classique, selon Pierre IZARD, directeur général de SNCF Infra.

RFF est parvenu à investir 3 ,2 milliards d'euros en 2010, dont 1,8 milliard pour la rénovation de 1 000 km de voies et à afficher un résultat net positif (197 M€). Mais la maintenance d'un réseau vieillissant coûte de plus en plus cher, et les taux d'intérêt de la dette remontent. En recettes, les subventions publiques diminuent. Les péages constituent, selon Le Monde du 11/04/2011, 60% du budget, alimentés :

- par les voyageurs à raison par exemple de 35% du prix d'un billet TGV,
- beaucoup moins par le fret, en chute continue et avec un niveau de péage maintenu parmi les plus bas d'Europe (2€/ train-km).

M. Du Mesnil envisage désormais d'accorder la priorité au réseau existant, sur lequel il considère qu'il manque un milliard d'euros par an pour assurer la rénovation. RFF identifie trois pistes :

- réduire les coûts de maintenance par une meilleure programmation des chantiers, comme en Allemagne, et à l'aide de commandes centralisées des postes d'aiguillage, comme celle de Rhône-Alpes, située à Lyon Jean Macé
- inciter le trafic,
- proposer une tarification des péages pour la période 2013-2017 : un contrat de performance Etat- RFF courant aujourd'hui de 2008 à 2012.

De manière générale, pour respecter l'engagement national pour le fret ferroviaire, comme les annonces inscrites dans le schéma national des infrastructures de transport, le CESER renouvelle qu'il ne convient pas de demeurer au stade d'une déclaration d'intention. Il souligne dans son avis sur le schéma national des infrastructures de transport, que l'ensemble des acteurs publics –Etat et collectivités territoriales-, placés face aux risques liés aux dérives de la dépense publique, doivent arbitrer leurs choix de dépenses en priorisant les investissements indispensables aux générations futures, telles que les infrastructures ferroviaires, sans omettre la recherche de tous les modes de financements innovants, notamment avec des concours privés. Sans de telles décisions, le développement durable demeurera au stade d'un concept.

4.2. Le CESER lance quelques pistes pour dynamiser le fret ferroviaire en Rhône-Alpes

POUR UN RESEAU REPONDANT A LA DEMANDE D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

Le CESER considère que **c'est de la demande des chargeurs que doit partir l'offre d'infrastructures ferrées.**

Il rappelle que l'Ecole Polytechnique de Lausanne avait procédé à un audit du réseau ferroviaire français. Concernant le fret en Rhône-Alpes, il souhaite que ceci soit complété par :

- la mise en évidence des potentiels et des attentes des entreprises, notamment en matière d'embranchements particuliers.
- une étude rendue publique mettant à plat le réseau existant ou à créer dans la région, analysant tous les aspects quantitatifs et qualitatifs des voies ferrées.

Par ailleurs, le CESER réitère combien il importe d'engager sans délai les grands projets qui conditionneront demain l'avenir du fret ferroviaire en Rhône-Alpes :

. **le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise**

L'échéance d'ouverture en 2019 annoncée par le Ministre pour la partie Nord ne saurait être différée, et celle estimée en 2020 pour la partie Sud ne doit pas connaître de retard significatif.

. **la liaison transalpine Lyon - Turin**

L'Union Européenne a demandé à la France et à l'Italie un engagement ferme sur le projet de section internationale d'ici mi 2011, par un avenant au traité de Turin de 2001, qui précisera la date de démarrage des travaux**. Le CESER appelle solennellement les deux Etats à répondre à cette attente.**

En transférant à terme près d'un million de PL de la route vers le rail, la liaison Lyon Turin, permettra de réduire d'environ 700 000 t/an les émissions de produits nocifs dans l'atmosphère, puis jusqu'à environ 2,5 millions de tonnes par an en phase de pleine exploitation.

FAVORISER L'IMPLANTATION DE PLATEFORMES MULTIMODALES « COLLANT » AU MARCHE POUR SATISFAIRE TROIS TYPES DE DEMANDES

1. DES SURFACES D'ENTREPOSAGE

La première voie de développement du fret ferroviaire passe par la valorisation de son créneau de pertinence économique sur des trains complets ou des demi trains.

Cela suppose d'aménager ou réaménager des surfaces de grande emprise, essentielles pour mutualiser coûts et services et espérer ainsi un équilibre économique. Ainsi Danone Eaux de France a adapté sa gare d'Evian pour passer d'une formule de tri par wagons isolés à une formule de trains complets. De même, cette entreprise utilise à Ambérieu une surface de 42 000 m² pour recevoir chaque jour un train complet. On peut y accueillir en fait jusqu'à 3 trains complets et ainsi retirer de la route, en théorie, 13 000 poids lourds par an, conformément à la politique de développement durable de l'entreprise. Compte tenu de la longueur des trains complets (650 m), c'est le seul emplacement qui était disponible.

Les études pilotées par la Région urbaine de Lyon pour actualiser son schéma de cohérence logistique, ainsi que les témoignages recueillis par le CESER auprès de gestionnaires d'entrepôts, de consultants en logistique ou de commissionnaires de transport montrent le caractère crucial, si on veut développer le fret ferroviaire, d'aménager un site de grande emprise comparable à celui d'Orbassano (près de Turin), pour accueillir des entrepôts logistiques. Cette zone doit être positionnée au barycentre du bassin de consommation ou d'activité économique régionale, ce qui conduit à retenir une zone au Sud de l'aéroport de St Exupéry.

Le choix est en fait très limité sur les sites déjà embranchés fer :

- Il n'existe pas de lieu assez vaste dans le Grand Lyon, lequel vient de se doter d'un SCOT défavorable à la logistique (ex. Genay en zone inondable ; Loire sur Rhône sans pont poids lourd).
- L'Isle d'Abeau, première plateforme logistique de France, ne dispose plus de terrains à vendre, ne peut recevoir que des trains courts et enregistre de fait un trafic ferroviaire réduit (quelques wagons isolés pour Ikea).
- La plaine de l'Ain, dont le réseau ferré appartient au syndicat mixte est confiée en concession d'exploitation à Fret SNCF, ne traite que des wagons isolés, dans des conditions devenues difficiles. Sept entreprises, dont un logisticien, y utilisent le mode ferroviaire, sur 20 entreprises embranchées. Une chute du trafic a été constatée de 640 000 t en 2004 à 434 000 t en 2009.

Malgré les réserves des acteurs économiques par suite de l'éloignement du marché lyonnais, il est évoqué un projet de plateforme dans le camp des Fromentaux, au Sud d'Ambérieu (115 ha), que le Ministère de la Défense souhaite vendre pour un grand projet structurant en cours de définition. Le pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus (LUTB) semblerait intéressé d' y installer un pôle de recherche et des pistes d'essai de véhicules (projet Transpolis). Une activité ferroviaire demeurera –t-elle envisageable ? Le CESER souhaite que la destination de ce terrain soit rapidement précisée.

Pour le CESER, il importe qu'une décision soit prise rapidement pour aménager un site logistique dédié au Sud de St Exupéry. En effet, les réflexions conduites par la RUL montrent que malgré la crise économique qui a conduit à un ralentissement des investissements dans les surfaces logistiques en 2009-2010, il existe un effet de ciseau persistant depuis 2005 entre :

- d'une part des besoins d'espaces dédiés à la logistique confirmés à 700 ha pour la période 2005-2020,
- d'autre part une offre disponible limitée à 300 ha.

Cela conduit à des implantations logistiques aujourd'hui réalisées à 50 % hors des zones fléchées dans le schéma de cohérence logistique de la RUL, sans desserte multimodale (ex. près de Tarare) alors que certains sites multimodaux n'acceptent pas la logistique (ex. Porte du Dauphiné 100 ha). Il est à noter qu'un terrain pourrait être disponible à Grenay pour construire 280 000 m² d'entrepôts, avec accès ferré aménagé sous réserve d'un aménagement a priori important du terrain.

Par ailleurs, certains entrepôts existants (ex. 60 000 m² à l'Isle d'Abeau) ne trouvent plus leur marché en raison de l'évolution normative et notamment de celle concernant la sécurité incendie. Ainsi un arrêté de 2002 impose-t-il désormais des cellules de 5 000 m3 maximum et un recul de 20 m entre bâtiment et limite du terrain. Aucun investisseur n'est aujourd'hui intéressé à raser des bâtiments encore assez récents et l'activité logistique s'y trouve de fait souvent réduite voire évincée, au profit parfois d'activités tertiaires lorsque la demande existe (ce qui est difficile à l'Isle d'Abeau). Ceci ne fait qu'accroître la demande de nouvelles surfaces adaptées à la logistique.

En tout État de cause, le CESER demande

- **que soit rendue systématique une étude d'impact transport lors de la création de zones logistiques avec incitation à l'équipement adapté aux modes ferroviaire et fluvial ;**
- **que le SCOT Nord Isère réserve l'emprise foncière indispensable au développement de la logistique.**

2. *DES PLATEFORMES D'EMBARQUEMENT DE POIDS LOURDS SUR AUTOROUTE FERROVIAIRE*

Le CESER souhaite que les expérimentations d'autoroute ferroviaire menées sur le réseau existant en cours de modernisation soient optimisées par des plateformes bien positionnées au plus près du marché.

Pour les relations vers l'Italie, le cabinet Jonction avait conclu à l'intérêt d'une plateforme à Grenay, près du marché lyonnais, avec possible complément à Leyment - Fromentaux (où pourraient peut-être subsister des surfaces disponibles même en cas d'implantation du pôle de compétitivité LUTB).

Pour l'autoroute ferroviaire Perpignan Bettembourg, il faudra aussi rechercher une plateforme d'embarquement en région lyonnaise, « collant » à la demande potentielle.

A plus long terme, selon le CESER, il serait judicieux que l'équipement utilisé pour une autoroute ferroviaire alpine non économiquement performante par la ligne actuelle de Modane ne constitue qu'une première étape. Elle devrait préfigurer une plateforme de chargement sur une autoroute ferroviaire de haute capacité empruntant le nouvel itinéraire « de plaine » sous la barrière alpine (projet Lyon – Turin). Sa jonction au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise sera essentielle, ainsi que sa synergie avec l'autoroute ferroviaire Nord-Sud.

3. *DES CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINE*

Compte tenu de l'impératif de massifier les flux pour assurer la compétitivité du transport combiné, il serait très important de ne pas trop disséminer les plateformes dédiées. De plus, il convient de réserver des capacités suffisantes de stockage pour faire face au développement prévisible du trafic lié à l'augmentation de capacité des navires de mer. Les plateformes bimodale de Vénissieux et trimodale de Lyon Herriot bénéficient d'une position avantageuse près du marché. Mais la disponibilité foncière pouvant à terme s'y trouver limitée pour le stockage, une localisation de plateforme trimodale (à Salaise sur Sanne par exemple) voire bimodale dans l'Est lyonnais sont à envisager.

Le CESER considère que pour répondre aux différentes fonctions attendues de plateformes multimodales embranchées fer, il importe de répondre à trois exigences de satisfaction aux besoins du marché, de cohérence et d'anticipation. Constatant l'élaboration en cours de plusieurs schémas multimodaux (schéma portuaire du Bassin Rhône Saône, actualisation du schéma de cohérence de la RUL), le CESER appelle de ses vœux la mise en œuvre d'un schéma de cohérence régionale des plateformes multimodales, y compris avec le bassin économique du delta du Rhône (Avignon, Nîmes, Marseille) qui permettrait de massifier les flux ferroviaires et fluviaux au départ et à destination de ces régions.

De plus, il demande, pour préserver les possibilités de développement de ces plateformes et ainsi répondre aux besoins des générations futures, que **l'anticipation foncière soit une toute première priorité.**

STIMULER LES MUTUALISATIONS

1. OPTIMISER LA RELATION CHARGEUR – TRANSPORTEUR

Il convient de toujours adapter aux besoins du client - chargeur le service proposé par le transporteur. Chacun d'entre eux devant répondre à des contraintes propres, c'est le dialogue entre eux dans la conception des acheminements qui doit être privilégié.

Il est certes possible pour les chargeurs et les commissionnaires de transport de demander eux-mêmes des sillons, mais ceci :

- n'est autorisé que pour des sillons internationaux, sur les corridors européens,
- exige des démarches très lourdes de qualification / autorisation.

Exploiter des sillons constitue en quelque sorte un véritable métier que tous les chargeurs ne peuvent pas prendre en charge.

D'où l'impératif que le système ferroviaire (transporteur, gestionnaire d'infrastructures, et désormais le régulateur qu'est l'autorité de régulation des activités ferroviaires ARAF) tienne le plus grand compte des attentes du chargeur sur le service de transport, en particulier pour ce qui regarde le respect des délais d'acheminement : c'est une véritable co-construction avec le chargeur qui devrait devenir la méthode la plus usuelle.

2. EXPERIMENTER LA COMBINAISON DE TYPES DE WAGONS POUR REMPLIR DES TRAINS D'AXES

En matière de fret ferroviaire, la massification demeure toujours une des clés de la compétitivité. Or, il est souvent difficile de former un train bloc constitué d'un seul type de wagons chargés soit de produits conventionnels, soit de conteneurs maritimes classiques, soit de caisses mobiles terrestres, soit de remorques routières.

Il existe d'ores et déjà des trains combinant conteneurs et caisses mobiles, malgré les marchés différents des deux techniques. Ces trains doivent circuler à plus de 120 km/h pour respecter un transit time acceptable. Cela suppose des engins de manutention à double préhension (conteneurs maritimes saisis par le haut et caisses mobiles par le bas).

Le CESR souhaite que soient expérimentés des transports mixant du fret combiné et du fret conventionnel. Il est probable que vitesse et transit time seront, peut-être, moins performants. **C'est donc sur la base de l'analyse de la qualité de service et du coût d'une telle expérience en vraie grandeur, et pas seulement de considérations théoriques a priori, que devrait ensuite être décidée une éventuelle généralisation.**

3. MUTUALISER DES SILLONS ENTRE TRANSPORTEURS FERROVIAIRES

Fret SNCF et les transporteurs ferroviaires privés doivent apprendre à travailler ensemble.

Le CESER forme le vœu qu'avec l'incitation du régulateur (ARAF), les différentes entreprises ferroviaires puissent former des trains complets sur des sillons rares et dont il importe d'optimiser la qualité. De même, dans le respect des prérogatives commerciales de chacun, il conviendrait d'optimiser l'utilisation des gares et des terminaux combinés.

4. ETUDIER LA POSSIBILITE DE REVENIR A UN SEUL METIER DE CONDUCTEUR FRET ET VOYAGEURS

Les conducteurs ont connu progressivement une spécialisation de leurs habilitations à piloter les différents types de trains au nom de la professionnalisation. Il conviendrait cependant d'étudier un retour à un seul métier de conducteur fret et voyageurs pour examiner les avantages dont pourrait bénéficier le fret.

5. OPTIMISER L'OPERATIONNALITE DES MATERIELS SUR LE TERRITOIRE

Il est souvent constaté une mauvaise répartition des dépôts de locomotives et de wagons sur le territoire pour répondre à la demande de transport, entraînant des mouvements techniques trop fréquents. Il importe de reconfigurer cette répartition de façon à optimiser la rotation des matériels en coût et en efficacité. De même, la gestion des réparations doit être améliorée en repositionnant les chantiers, à l'image de ce qui a été réalisé pour la maintenance des TER en Rhône-Alpes.

6. EXPERIMENTER LA CONSTITUTION D'UN OPERATEUR FERROVIAIRE DE PROXIMITE GROUPANT DES WAGONS ISOLES SUR UN POINT D'ECHANGE AVEC UN OPERATEUR FERROVIAIRE LONGUE DISTANCE

Un certain nombre d'établissements industriels qui peuvent difficilement se passer de wagons isolés ont du mal à s'engager à garantir des volumes selon une date et un horaire précis et à opter ainsi pour la nouvelle offre multilots – multiclients de fret SNCF. C'est la raison pour laquelle les Pouvoirs publics (cf. engagement national pour le fret ferroviaire) incitent à la création d'opérateurs ferroviaires de proximité organisés sous forme de PME.

Ces PME sont des entreprises ferroviaires locales dotées d'une licence ferroviaire et d'un certificat de sécurité pour assurer la traction ferroviaire sur un périmètre limité. Ceci autour d'un point d'échange où sont formés des trains complets par des entreprises ferroviaires « grandes lignes ».

L'OFP « traction ferroviaire » permet de réduire le coût de desserte et de découpler les contraintes entre sillons grandes lignes et sillons locaux. De fait les projets sont nombreux en France (25 environ) mais un seul est en passe de fonctionner sur ce schéma, en Auvergne, avec l'entreprise Ferovergne ; trois autres étant en service depuis 2010 sur des relations intéressant un port (port de la Rochelle associé à Euro Cargo Rail) ou une ligne (TPCF Fenouillède sur 60 km entre Rivesaltes et Perpignan ; Granulats Morvan sur 40 km entre Corbigny et Cincinnatour).

L'expérience menée montre que le succès de ces OFP passe par plusieurs conditions :

- une indépendance par rapport aux entreprises ferroviaires grandes lignes,
- une maîtrise commerciale par les chargeurs et transitaires mutualisant un volume suffisant de fret pour atteindre un équilibre économique,
- la coopération (et non pas l'appui dominant) d'une entreprise ferroviaire apportant ses compétences techniques pour faciliter l'habilitation de la PME (licence, certificat de sécurité…) et pour réaliser la traction « grande ligne »,

- un regroupement de flux en trains entiers vers les mêmes zones de distribution,
- un rayon d'action de l'ordre de 150 à 200 km permettant un aller retour dans la journée.

En Auvergne, l'OFP Ferovergne constitué autour de transporteurs routiers et logisticiens (64 %), de chargeurs (10 %) et de SNCF Géodis (15 %) prévoit le report modal sur le train de 330 000 t la première année et 500 000 t la seconde.

Le CESER recommande qu'une telle démarche soit expérimentée par exemple dans les Savoie où existe un potentiel d'usines d'électrochimie ou d'électrométallurgie assez enclavées et ayant besoin de wagons en faible quantité qui pourraient être groupés sur un point de chargement « grande ligne » tel que Culoz ou Ambérieu.

SIMPLIFIER LES REGLES ET FACILITER L'EXPLOITATION DES TRAINS

VALORISER LE ROLE DE L'ARAF (AUTORITE DE REGULATION DES ACTIVITES FERROVIAIRES

De nombreux conflits sont recensés entre transporteurs ou entre transporteurs et gestionnaire d'infrastructures. Il était nécessaire de disposer d'un régulateur, ce qui est désormais le rôle de l'ARAF.

Il revient à cette autorité de faire appliquer les règles du jeu. Pour le CESER, l'essentiel de son action devrait permettre aussi de faciliter le dialogue et la négociation, voire d'être une sorte de juge arbitre ou médiateur en tenant compte des atouts et contraintes de chacune des parties. De nombreuses règles administratives, très anciennes, semblent dépassées et contre productives. L'ARAF devrait proposer à l'Etat ou aux entreprises ferroviaires de les revisiter, selon les responsabilités de chacun, sans que la sécurité des circulations soit pour autant affaiblie. L'ARAF devrait aussi promouvoir davantage la culture du contrat partagé que celle du règlement unilatéral.

LA CULTURE DE LA SOUPLESSE ET DE LA REACTIVITE DOIT PENETRER LE SYSTEME FERROVIAIRE

Alors que l'économie mondiale est marquée par des évolutions fulgurantes, il est à déplorer une grande inertie de l'organisation du système ferroviaire. Le CESER appelle de ses vœux une proactivité de ce système, et de la SNCF en particulier, pour s'adapter en permanence à la flexibilité du marché, et plus globalement au monde qui l'entoure.

Ceci passe par un changement culturel pour :

- améliorer l'organisation des horaires de travail dans les trains et les dépôts, comme dans les terminaux,
- mutualiser les ressources et les moyens,
- toujours donner la priorité aux besoins du client en matière d'offre commerciale du transporteur,
- raccourcir le délai de réservation des sillons, aujourd'hui trop long (9 mois) et imposant des estimations « à l'aveugle ».

PROMOUVOIR LA QUALITE DE LA GESTION DES SILLONS DOIT ETRE UNE PREOCCUPATION CONSTANTE

Le CESER partage et soutient les propositions du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) visant à améliorer la qualité des sillons sur le réseau orienté fret**. Il demande qu'une telle politique de qualité et de performance soit développée également sur le réseau secondaire et sur les installations terminales embranchées.**

La coordination et l'anticipation doivent devenir des réflexes, notamment pour la gestion des plannings de travaux, indispensables compte tenu de l'état de vétusté du réseau, mais pour lesquels les clients soumis à une compétition difficile ne peuvent plus admettre la non concertation et la non information. Ceci est d'autant plus préjudiciable que les délais de réservation des sillons qui leur sont imposés atteignent 9 mois. C'est une négociation des plages travaux qu'il conviendrait de mener.

INNOVER

Pour le CESER, l'indispensable saut de productivité du système ferroviaire passe par l'innovation dans les services et dans les matériels.

- dans les services
  L'innovation a propulsé les services voyageurs grandes lignes au premier plan, avec le TGV. Les services TER ont suivi grâce au concours budgétaire très lourd des Régions, même si de nombreux dysfonctionnements restent à déplorer.
  Il importe donc de placer la qualité du service en première priorité du transport ferroviaire fret.
  Il est aussi important, même si les trafics demeurent confidentiels, que soient encouragés de nouveaux modes d'exploitation tels que :

  - les chargements de poids lourds, à travers l'autoroute ferroviaire,
  - le chargement en express de produits de très haute valeur utilisant l'avion (projet CAREX).

- dans les matériels roulants
  La plupart des wagons de marchandises (hors wagons Modalhor de transport de remorques routières) ont été conçus voici plus de 40 ans. Alors que les attelages automatiques sont classiques pour les voyageurs, ils ne sont encore qu'un projet pour le fret.
  Après 40 ans sans innovation, il serait judicieux de concevoir de nouveaux types de wagons adaptés aux exigences contemporaines, par exemple avec une tare allégée, comme dans le mode routier.
  Les semelles de freins en matériau composite réduisent le bruit des roulements et favorisent l'acceptabilité des trains par les riverains. Il serait, là encore, important de généraliser sur tout le parc de wagons en exploitation cette technique depuis longtemps utilisée pour les rames voyageurs.
  Une longueur des trains fret est à porter d'un maximum aujourd'hui admissible de 750 m, à 850 m en première étape, puis à 1 000 m. Cette mesure annoncée dans le schéma national des infrastructures de transport concourra à la productivité du mode ferroviaire. Ceci suppose d'adapter les quais des plateformes et gares et de modifier la signalisation.
  Concernant la recherche et le développement en matière de matériel roulant ferroviaire, le CESER souhaite que soient mis à profit en Rhône-Alpes, les travaux de l'Agence Ferroviaire Européenne et de l'Association des Industries Ferroviaires, installés tous deux à Valenciennes et qui ont une compétence reconnue en termes de sécurité, d'interopérabilité des matériels...

Le CESER souhaite que Rhône-Alpes joue un rôle de conception – innovation dans le domaine du fret ferroviaire afin de créer un modèle qui pourrait être éventuellement dupliqué dans d'autres Régions.

Conclusion

Les données des flux ferroviaires fret ne sont plus disponibles pour Rhône-Alpes depuis une dizaine d'années, ce que le CESER déplore vivement. Les données nationales et européennes montrent néanmoins combien le déclin de ce mode de transport constitue une exception française.

Son créneau de pertinence est certes limité aux trafics massifiés sur longue distance, dont la part de marché est minime. Une désindustrialisation dans l'hexagone et une réduction des trafics de produits pondéreux constitue une raison de l'atonie du fret ferroviaire français, mais une raison seulement partielle : contrairement à Fret SNCF qui a accumulé les déficits d'exploitation liés à l'activité du wagon isolé, la Deutsche Bahn parvient pour le fret à l'équilibre financier, avec une dynamique de croissance des trafics, en sélectionnant des axes massifiés, sans pour autant faire reculer fortement la couverture territoriale de son offre.

Charges budgétaires excessives, qualité de service souvent insuffisante et niveau de tarification atone constituent les trois paramètres sur lesquels il faudra engager une action vigoureuse et concomitante pour enrayer la spirale du déclin et engager une dynamique de reconquête. Ce n'est pas en opposant les modes les uns aux autres mais en optimisant l'intermodalité que pourra être restitué un nouveau cercle vertueux au mode ferroviaire. Celui-ci demeure irremplaçable pour de nombreuses entreprises aujourd'hui et davantage encore demain pour préserver l'avenir des générations futures, dans une perspective de développement durable.

Dans ce contexte, la position géographique de Rhône-Alpes rend particulièrement prégnante cette question du fret ferroviaire.

Il importe d'y valoriser l'important atout logistique régional par des plateformes multimodales « collant » aux trois demandes d'entreposage, de chargement de poids lourds sur autoroute ferroviaire, et de transport combiné ; ce qui suppose à la fois une forte anticipation foncière et une qualité des dessertes routière, ferroviaire et fluviale.

Une action déterminée doit également être menée en Rhône-Alpes pour écouler les flux à l'aide :

- d'un saut de qualité significatif des sillons sur le réseau existant
- d'un saut de capacité que permettraient notamment le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, la liaison transalpine et, plus généralement, les projets inscrits dans le schéma national des infrastructures de transport, indispensables pour les générations futures et dont le financement doit être reconnu comme une toute première priorité.

Pour le CESER, mutualisation, simplification et innovation constituent des clés pour dynamiser le fret ferroviaire. L'Assemblée socioprofessionnelle souhaite aussi que le territoire rhônalpin, plus propice que d'autres à l'activité ferroviaire, devienne une **terre d'expérimentation**, par exemple en matière de combinaison de types de wagons pour remplir des trains d'axes, de constitution d'un opérateur ferroviaire de proximité (dans les Alpes du Nord), de conception et d'innovation des services et des matériels ferroviaires.

N'ayant pas l'ambition d'être exhaustif, le CESER souhaite que le présent rapport constitue une base de réflexion permettant d'ouvrir un débat spécifique à organiser sur le fret ferroviaire, dans la continuité du colloque « Accessibilité et fluidité des transports en Rhône-Alpes » du 16 février 2009.

Bibliographie

Assemblée nationale. Remettre le fret sur le rail ; un défi économique, social et environnemental. Rapport d'information en conclusion des travaux du comité de suivi sur les questions ferroviaires. 17/06/2009.
Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique. Emissions dans l'air en France, Substances relatives à l'accroissement de l'effet de serre. mai 2010, pp.2 et 3.
CESER Auvergne. Le fret ferroviaire en Auvergne. Note d'information préparée par le Commission « Aménagement du territoire – Environnement ». Septembre 2010.
Chambre de commerce et d'industrie de Lyon. 20 propositions pour accroître la compétitivité de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2020, « Multiplyon, nos capacités d'échanges ». Schéma des centralités économiques, des infrastructures et des services de transports de la CCI de Lyon. 14/01/2008, 25 pages.
Coe-Rexecode. Mettre un terme à la divergence de compétitivité entre la France et l'Allemagne. Etudes pour le ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie. 14 janvier 2011.
Colloque. L'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires, présidé par François Michel GONNOT et Bernard SOULAGE, Paris. Mardi 11 janvier 2011
Commission européenne. Livre blanc « feuille de route pour un espace européen des transports. Vers un système de transport compétitif et économe en ressources ». 28/03/2011,34 pages.
Commission européenne. 2° rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. 15 pages, 18/12/2009.
INRETS. Projet shortlines. Dessertes locales de fret ferroviaire : perspectives économiques environnementales et territoriales. Prédit G05, convention ADEME – INRETS. 165 pages, juillet 2008.
La Transalpine News. Avril 2011.
Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. Avant-projet consolidé de Schéma national des infrastructures de transport.
Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud Est (OITC). Une politique des transports pour soutenir la croissance, 2005, p.17.
Région urbaine de Lyon et agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, OMPREL. La logistique en région urbaine de Lyon. Tableau de bord logistique n°2. Octobre 2010.
RFF. Dossier d'enquête publique Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, branche nord.
RUL et Préfecture de la Région Rhône-Alpes. Dispositif de veille partenariale sur l'évolution du système d'intermodalité fret global à l'échelle de la région urbaine lyonnaise. Tableau de bord, étude Jonction. Décembre 2010.
Schéma de cohérence de la logistique en région urbaine de Lyon 2005 – 2020, 56 pages
TDIE. Le fret ferroviaire a-t-il un avenir en France ? par Pierre BLAYAU, directeur général délégué de la branche Transports et logistique de la SNCF. Compte-rendu synthétique du petit déjeuner – conférence du 01/07/2009
Règlement du parlement européen et du conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, 20/10/2010.
Rapport d'information du Sénat. Avenir du fret ferroviaire : comment sortir de l'impasse ? , session ordinaire de 2010-2011, rapporteur Francis GRIGNON. 20 octobre 2010.

Glossaire

AUTF	Association des Utilisateurs de Transport de Fret
ARAF	Autorité de régulation de l'autorité ferroviaire
Autoroute ferroviaire	Technique de ferroutage qui permet de transporter un ensemble routier complet sur un train composé de wagons
Caisse mobile	Unité de transport intermodal (UTI) utilisée généralement en transport terrestre (rail-route).
Cap train	Marque Cap train de Fret SNCF qui développe une logique de produit avec des directions fret multiterritoriales et s'appuie sur l'ensemble des pôles SNCF GEODIS
Catalogue de sillons fret	Les sillons ferroviaires sont fixés en priorité dans l'affectation par RFF
CFAL	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
Chantier de transport combiné	Plateforme de chargement / déchargement de transport combiné
Chargeur	Client d'une entreprise de transport de marchandises appelée « opérateur »
Conteneur	Caisse de métal de dimensions normalisées, destinée à recevoir des marchandises permettant un stockage et manutention
Corridor européen prioritaire de fret	Corridor fret avec structure propre de gouvernance où les sillons seront prioritaires. Ils figurent sur une liste validée par règlement européen
Corridor ferroviaire	Itinéraire privilégié mis en place entre de grands centres ferroviaires internationaux et destiné à favoriser un acheminement direct et rapide de trains complets avec libre accès des opérateurs de transport
Coût complet	Prix intégrant la totalité des coûts de production
Embranchement	Voie ferrée raccordée au réseau principal et pénétrant dans une usine ou un entrepôt afin de permettre aux wagons d'être chargés ou déchargés directement sur place sans rupture de charge
EPSF	L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) est un établissement public administratif français créé par la loi 2006-10 relative à la sécurité et au développement des transports
ERTMS	Le système européen de surveillance du trafic ferroviaire (en anglais, European Rail Trafic Management System, ERTMS) vise à harmoniser la signalisation ferroviaire en Europe
Eurocarex	Euro Carex (acronyme de Cargo Rail Express) est un projet européen de réseau de fret express ferroviaire, visant à utiliser les lignes à grande vitesse existantes pendant les heures creuses du trafic voyageur (la nuit principalement) par des rames adaptées au transport de colis.
Fret aérien camionné	Marchandises munies d'une lettre de fret aérien et transportées par camion pour pré et post acheminement du transport aérien
Fret express	Fret transporté en urgence avec tarifs plus élevés
Fret SNCF	Filiale fret ferroviaire du groupe SNCF
Gabarit GB1	Un gabarit GB1 a été défini pour permettre le transport de certains conteneurs de grandes dimensions

Gare	Gare fret : gare ouverte à tout ou partie du service fret Gare voyageurs : gare ouverte pour les passagers
Grenelle de l'environnement	Ensemble de rencontres politiques en France visant à prendre des décisions à long terme en matière d'environnement et de développement durable
HUB	Zone d'interface intermodale pour concentrer et ré éclater des flux
Intermodalité	Mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport différents, comme dans le transport combiné
Interopérabilité	Capacité d'un train international à circuler de part et d'autre des frontières, avec des règles techniques reconnues par chaque réseau ferroviaire sur le trajet
LGV	Les lignes à grande vitesse sont des lignes ferroviaires utilisées par du matériel à grande vitesse.
Lotissement	Organisation qui permet l'acheminement de véhicules ferroviaires remorqués (wagons isolés) regroupés en lots
LUTB	Lyon Urban Truck : pôle de compétitivité créé par la CCI en 2005
Lyon Carex	Association lyonnaise soutenant le pôle local d'Eurocarex
Offre multilots multiclients	Offre fondée sur un plan de transport structuré autour d'un ensemble de lignes reliant de façon régulière les grandes zones économiques du pays. Chaque ligne est constituée d'un ramassage vers une plate-forme, d'un train d'axe, d'une distribution finale
OMPREL	Observation Métropolitaine Partenariale de la Région Economique Lyonnaise
Opérateur ferroviaire	Entreprise de transport ferroviaire qui assure la distribution, l'approvisionnement et le stockage des produits d'un client
Opérateur ferroviaire de proximité (OFP)	Opérateur ferroviaire ayant la charge de rassembler des lots diffus de divers clients pour constituer des convois massifiés pris en charge par un opérateur d'axe
Organisation spéciale	Régime d'acheminement ferroviaire avec délai jour A / jour B
Plage travaux	Horaires réservés pour les travaux sur le réseau ferré
Plan MORA-C	Plan allemand de restructuration ferroviaire 2002 – 2004 d'offre marchandises orientées par le marché (Marktorientiertes Angebot im Güterverkehr
Plate-forme	Zone d'accueil privilégiée de sociétés dont les activités sont liées, directement ou indirectement, aux transports ou à la logistique
PLM	Paris Lyon Marseille
Pôle de compétitivité	Sur un territoire donné, réunion de grandes entreprises, centres de recherche et organismes de formation engagés dans une démarche partenariale pour mettre en oeuvre une stratégie commune de développement
Régime accéléré	Régime d'acheminement garantissant un délai jour A / jour C
Régime ordinaire	Régime d'acheminement avec un délai de 3 à 5 jours ouvrables
Réseau national orienté fret	Réseau à priorité d'utilisation fret
RTE-T	Réseaux Trans-Européens de Transport
RUL	Association Région Urbaine de Lyon
Sillon	Capacité et créneau horaire de circulation des trains sur l'itinéraire demandé

Sillon fret	Capacité d'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train de fret entre deux points du réseau ferré pendant une période donnée
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer français, érigée en établissement public à caractère industriel ou commercial par la LOTI* ; à la fois entreprise ferroviaire et gestionnaire délégué des infrastructures (par délégation de RFF*)
Tonne(s)-kilomètre ou t.km	Unité de mesure du trafic de fret, consistant en la multiplication de la masse transportée par la distance parcourue
Train bloc	Le train-bloc circule le plus souvent d'une installation terminale embranchée à une autre installation du même type desservant soit une usine, soit un port, soit un chantier intermodal
Train complet	Train de marchandises acheminé directement de son point de départ à son point de destination, sans remaniement intermédiaire
Train entier d'usine à usine	Un train entier, appelé aussi train complet ou parfois train-bloc, est un train de marchandises qui est acheminé directement d'usine à usine
Transit time	Temps de parcours
Transitaire	Personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs.
Transport combiné	Conjugaison d'au moins deux modes de transport pour acheminer un même conteneur, en général, ce terme recouvre les transports rail - route
Tunnel de base	Tunnel permettant à l'ensemble de la liaison d'afficher un profil de plaine en traversant des massifs
Wagon isolé	Acheminement ferroviaire ne constituant pas un train complet et donnant lieu à un acheminement par un train local à destination d'une gare de triage à l'acheminement par un train complet. La SNCF le réserve aux rames de moins de 15 wagons

Remerciements

Nous exprimons nos remerciements à tous ceux qui ont accepté d'éclairer notre réflexion et de participer à nos travaux, et plus particulièrement aux personnes auditionnées :

Monsieur Salvatore ALAIMO, Président, Association Lyon Carex, 11/01/2011

Monsieur Patrick BEN AROUS, Directeur général, RAIL link Europe, 15/03/2011

Monsieur Mohamed BENDERRADJI, Responsable déploiement, en charge du ferroviaire, Danone, 15/03/2011

Madame Marie-Christine BERNEX, Chef de projet, Association Lyon Carex, 11/01/2011

Monsieur Mathias BOUNIOL, Chargé d'affaires, Europorte, 08/02/2011

Monsieur Michel CHAUMATTE, Directeur Général, Autostrada Ferroviaria Alpina SRL, 13/07/2010

Monsieur Didier CLAUDE, Directeur du développement, SNCF Sud Est, 13/07/2010

Monsieur Hugues de BEAUPUY, Directeur général, Plaine de l'Ain, 15/12/2010

Monsieur Emmanuel de BIENASSIS, Secrétaire général, TLF Rhône-Alpes-Auvergne-Bourgogne, 16/09/2010

Monsieur Jean-Marc DUMAS, Directeur de projet supply chain, Danone Evian Volvic Sources, 15/032011

Monsieur Philippe GAMON, Chef de Mission Grands Projets, Réseau Ferré de France, 12/10/2010

Monsieur Aurélien GANDOIS, Responsable exploitation fret ferroviaire, Danone Evian Volvic Sources,

Monsieur Philippe GRUSON, Responsable Entrepôts, Leroy Merlin - Groupe Adeo, 11/01/2011

Monsieur Jacques JOSSART, Responsable Entrepôts, Leroy Merlin - Groupe Adeo,

Monsieur Olivier KLEIN, Professeur à l'école nationale des TPE, 16/09/2010

Madame Mari-line MEAUX, Inspectrice générale de l'équipement et du développement durable, chargée de mission, Conseil général de l'environnement et du développement durable, 12/10/2010

Monsieur Dominique PRENAT, Directeur développement, PRD - Direction régionale France Sud, 15/12/2010

Monsieur Nicolas RAVAILLE, Evian Volvic World logistics group manager, Danone, 15/03/2011

Monsieur Christian ROSE, Directeur général adjoint, AUTF, 16/09/2010

Madame Emilie XICLUNA, Responsable Rhône-Alpes, Rail link Europe, 15/03/2011

Nous remercions également pour leur apport complémentaire :

Monsieur, Marc BIZIEN, Gérant, M2Bi

Monsieur, Christian MAISONNIER, Délégué aux grandes infrastructures, DREAL Rhône-Alpes

Monsieur, Christian MOREL, Chargé d'affaires, JONCTION

Monsieur, Bernard ROCHE, Consultant, JONCTION

Monsieur, Didier SOULAGE, Chargé de mission Infrastructures et transports, Préfecture de région Rhône-Alpes

Déclarations des groupes

Intervention de M. Jacques LAMBERT, au nom du collège 1

Monsieur le Président, Mesdames, messieurs,

Je voudrais tout d'abord rendre hommage à Georges Erome, Président du Groupe de réflexion pour l'animation et les rapports constructifs qu'il a su instaurer au sein de ce groupe qui a cherché – quelles que soient les origines et convictions de chacun – à s'informer, analyser, comprendre et essayer de proposer des orientations ensemble. Il s'agit de faire évoluer le dossier du fret ferroviaire qui ne représente aujourd'hui que 10 % des marchandises transportées en France.

Ce rapport ne prône pas le rééquilibrage modal comme postulat en préconisant des recommandations simplistes au détriment des autres modes ou au nom de la limitation des rejets de CO2. Je rappelle que les poids lourds transférables sur le mode ferroviaire, c'est-à-dire ceux se déplaçant à plus de 150 km ne représentent que 2,5% des rejets de CO2 selon les sources officielles du CITEPA, citées dans le rapport du CESER en page 6. On voit d'ailleurs où a mené ce type de raisonnement.

Les modes de transport ne s'opposent pas. L'enjeu aujourd'hui est de faire que leur complémentarité et leur utilisation sur leurs créneaux d'efficience conduisent à une rentabilité satisfaisante en répondant à la qualité de service attendue par les chargeurs.

C'est dans cet état d'esprit que le groupe a fonctionné, bénéficiant d'auditions d'opérateurs extrêmement enrichissantes.

Le rapport que présente George Erome met en évidence la résolution du Gouvernement pour enrayer le déclin du fret ferroviaire français qui se traduit notamment par :

- l'engagement national pour le fret ferroviaire,
- un effort financier sur les infrastructures,
- des mesures en faveur du transport combiné,
- la décision d'établir un diagnostic pour un accès au réseau plus performant grâce à l'optimisation de la gestion de l'allocation des sillons,
- la mise à l'étude d'un service minimum en matière de transport de marchandises,
- la mise en place au 1er janvier 2012de trains longs (850 m à 120 km/h) entre Paris et Marseille, et entre Bettembourg et Perpignan,
- le soutien au développement d'opérateurs de proximité, etc.

A l'échelon régional, nous soutenons bien sûr les préconisations contenues dans le rapport du CESER, notamment :

- La construction du CFAL en cohérence avec le contournement de Bourg-en Bresse et d'Ambérieu,
- L'urgente nécessité de disposer d'une zone logistique de 100 à 200 ha accolée à un chantier de transport combiné et d'autoroute ferroviaire dans le secteur de Grenay – St Exupéry.
- Malgré cette convergence de bonnes résolutions, de volonté des chargeurs et des opérateurs de réduire l'empreinte écologique du transport de leurs marchandises, grâce au mode ferroviaire, je voudrais souligner par quelques faits que les avancées dans ce domaine sont loin d'être évidentes.

Savez-vous qu'en mai et juin de cette année, un tiers des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Perpignan-Bettembourg a dû être annulé, parfois 30 minutes avant leur départ pour cause de non disponibilité de sillon. Aujourd'hui la situation à cause des travaux sur la ligne s'est améliorée. Il n'en reste pas moins que l'opérateur ferroviaire sur cette ligne ne dispose de garantie de sillons que pour 4 mois. Cette visibilité n'est pas suffisante pour les organisateurs de chaine logistique.

Savez-vous également qu'après les travaux entre 2004 et novembre 2010 pour faire passer le gabarit du tunnel du Mont Cenis de 3 m 70 à 4 m afin que l'autoroute ferroviaire Aiton – Orbassano puisse enfin accepter la majeure partie des camions traversant les Alpes, il n'y a toujours rien de réglé.

Alors que les travaux sont finis depuis 10 mois, des différends entre la France et l'Italie font que l'autorisation de charger au nouveau gabarit n'a toujours pas été donnée à l'AFA et l'on circule encore à 40 km/h comme pendant les travaux.

Seule amélioration depuis mercredi dernier, les deux voies du tunnel ont été réouvertes, car en plus, malgré la fin des travaux, on n'avait le droit d'utiliser qu'une seule voie.

Je pourrais également citer le « contrat type ferroviaire » dont on attend le décret depuis plus d'un an.

Il ne s'agit pas par ces propos de dénoncer tel ou tel acteur, chacun à son niveau essaie de progresser.

Mais ces faits montrent que l'attitude générale au regard du fret ferroviaire, malgré les bonnes intentions de tous, est encore perfectible.

Il faut un changement de comportement qui doit aboutir à une meilleure prise en compte du fret par rapport au trafic voyageur.

Avant de conclure, j'ajouterai que le Gouvernement a lancé le 15 septembre les ASSISES du Rail pour étudier l'avenir du Ferroviaire aussi bien Fret que voyageurs, avec un engagement national de porter la part des transports alternatifs à la Route de 14% à 25% à l'horizon 2022.

Nous voterons bien sur ce rapport qui traduit bien la volonté commune de voir le fret ferroviaire regagner ses parts de marché sur les créneaux où il garde toute sa pertinence.

Je vous remercie de votre attention.

Intervention de M. Paul-Bernard CATELAN, au nom de la CFDT

Devant la situation inquiétante du fret ferroviaire dans notre pays et sur notre région, la commission « Territoires » a choisi de mettre en place un groupe de réflexion sur ce sujet susceptible d'analyser la dégradation actuelle et de proposer des évolutions. L'avis qui vous est soumis vous propose des éléments d'analyse et quelques préconisations pour faire évoluer les choses.

Pour la CFDT, comme pour l'avis, les difficultés du Fret ne datent pas d'aujourd'hui mais la situation s'est fortement dégradée et elle continue de le faire en France. Plusieurs raisons expliquent cette dégradation et la première est la désindustrialisation de notre pays qui a induit la disparition de beaucoup de trafics lourds, spécificité du ferroviaire. Compte tenu de la situation présente de l'industrie métallurgique en France, il est peu probable qu'elle renaisse un jour et que nous puissions revoir sur le rail les trafics correspondants.

Mais d'autres raisons ont entraîné le déclin irrémédiable de la part du ferroviaire dans les échanges et notamment la concurrence développée entre les modes de transport alors que tous ne supportent pas les mêmes charges en ce qui concerne les infrastructures principalement. La création de RFF n'a pas apporté de modification dans ce domaine ; elle a, au contraire, augmenté les coûts et compliqué l'attribution des sillons dont tous les opérateurs actuels déplorent la lourdeur. Ceux que nous avons reçus nous l'ont confirmé. L'ouverture à la concurrence, introduite par l'Europe en juillet 2007, n'a fait qu'accentuer le phénomène car les nouveaux entrants, disposant de peu de moyens ont écrémé les trafics les plus rentables et délaissé les trafics de wagons isolés qui rapportent peu et nécessitent beaucoup de moyens. Ils appliquent de plus des règles de fonctionnement moins contraignantes et ont des frais de structures faibles. La SNCF, sommée d'équilibrer ses comptes, a donc choisi d'abandonner tous ces trafics non rentables et principalement le trafic des wagons isolés qui est donc reparti à la route pour la plupart. La récession économique est venue compléter ce tableau idyllique qui entérine une part modale de 9% en France pour le ferroviaire alors qu'elle tourne au-delà de 17% en Europe.

Le groupe s'est donc préoccupé de comparer la situation française avec celle de nos voisins. Pas possible de se comparer avec les suisses qui obligent les camions lourds à traverser leur territoire sur les trains et augmentent donc ainsi considérablement la part du ferroviaire. La comparaison avec l'Allemagne est beaucoup plus intéressante mais elle fait apparaître des choix politiques que notre pays n'a pas voulu faire. Tout d'abord, l'Etat fédéral allemand a effacé, en 1994, toutes les dettes initiales de l'opérateur historique, la DB, pour lui permettre de faire face à la concurrence. D'autre part, de nombreux « länders » allemands ont financé la création d''OPF (Opérateurs Ferroviaires de Proximité) qui prennent en charge le trafic des wagons isolés sur les petites lignes et les rabattent sur les points de concentration de la DB pour former des trains complets.

La création d'OPF a bien été envisagée en France mais elle tarde à se mettre en place car personne ne souhaite financer une activité si peu rentable.

Certains nous ont dit qu'il fallait développer les autoroutes ferroviaires et mettre les camions à long parcours sur des trains spécialisés. Les quelques expériences en cours dans notre pays n'ont pas rencontré un franc succès malgré les aides qui leur ont été accordées. Elles transportent trop de poids mort puisque, souvent, le tracteur accompagne la remorque sur le wagon. La création de voies dédiées permettant de faire circuler des trains très longs sur lesquels on pourrait faire circuler des wagons acceptant deux hauteurs de conteneurs apporterait sans doute une plus grande attractivité mais ce n'est pas envisagé pour l'instant. Et pourtant, dans notre région montagneuse, cela devrait permettre des développements importants ; c'est pour cela que nous soutenons tous le projet de liaison transalpine (Lyon-Turin) qui n'avance pas très vite.

Parmi les préconisations faites dans l'avis, nous insistons lourdement sur la nécessité de développer les investissements ferroviaires tant en matière d'infrastructures que de matériels roulants car c'est l'une des conditions du développement éventuel du fret ferroviaire avec les possibilités de lancer le fret à grande vitesse.

Une réforme de la gestion des sillons apparaît également plus que nécessaire.

Se retrouvant bien dans la plupart des préconisations de l'avis, la CFDT le votera.

Intervention de M. Jean-Raymond MURCIA, au nom de la CGT

Mesdames messieurs les conseillers,

Le gouvernement est engagé par l'objectif du Grenelle de l'Environnement, désormais force de loi, de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre de 20% d'ici 2020 dans le secteur des transports (soit le retour à la situation de 1990).

Or la politique des transports mise en œuvre, les choix de la SNCF en déclinaison, anéantissent cet engagement.

En effet, depuis 2003, les plans FRET SNCF, dont on connait le triste bilan, ont entraîné la fermeture de nombreuses gares marchandises, de triages, de voies ferrées et la suppression de milliers d'emplois.

Certaines lignes, certains sites se trouvent en situation de non retour.

Ces dernières décennies, l'évolution économique de la France caractérisée par le recul des industries lourdes et la faible densité d'implantation industrielle dans de nombreuses régions, ont favorisé le mode routier bien adapté à la demande d'envois fréquents, de taille réduite, vers des destinations diversifiées.

Les politiques des transports au plan national et européen ont accentué cette tendance par des décisions en termes d'infrastructures, de tarification, de réglementation, conduisant à une sous rémunération du transport de marchandises quel que soit le mode.

L'avis qui nous est soumis, est pour notre délégation l'occasion de nous exprimer sur la conception que nous avons sur la problématique du transport du fret et du service public

Le transport est un ensemble complexe logistique de l'expéditeur au destinataire final.

Il est donc nécessaire de raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multi modale.

Il faut optimiser tous les maillons et lever les contradictions entre les uns et les autres SNCF, groupe SNCF, RFF, autres entreprises ferroviaires, autres modes de transport afin d'élargir l'exigence d'autres choix pour le développement du fret ferroviaire SNCF.

Ainsi l'intervention publique doit inciter les chargeurs et les industriels à réfléchir en commun à leurs transports.

Des convergences peuvent se développer entre l'intérêt général qui vise à orienter les flux vers des modes respectueux de l'environnement et l'intérêt des chargeurs qui peuvent bénéficier de ces mises en commun.

Seule une politique des transports basée sur des valeurs de service public permet de respecter ce choix. La SNCF et en particulier fret SNCF peuvent y contribuer. Cela doit s'appuyer sur une volonté forte en matière d'infrastructures et un concept de logistique territoriale associé à un système de production performant irriguant le territoire.

L'avenir du ferroviaire en termes d'efficacité économique et environnementale réside dans sa capacité à traiter des flux de moyenne, voire de petite taille et de les rassembler dans des trains massifiés.

La production ferroviaire nécessite donc de traiter le drainage des territoires et leur mise en réseau par un système d'acheminement massif entre les différentes régions françaises et européennes.

Rappelons que la SNCF avait lancé en 2007, un projet sous l'égide de l'Union Internationale des Chemins fer appelé XRAIL. Cette alliance a été signée le19 février 2010 par sept entreprises ferroviaires européennes mais sans la SNCF.

Ceci en dit long sur la volonté de la SNCF de travailler sur le FRET avec les pays de l'UE.

Le premier objectif que nous devons atteindre est l'augmentation de la part modale du fer en créant un produit lotissement attractif entre grands centres économiques locaux, régionaux, nationaux et européens afin d'apporter une juste réponse aux attentes fondamentales des clients en matière de fiabilité et d'information.

Le deuxième objectif est l'organisation de proximité regroupant des gares, des points de desserte et des installations terminales embranchées d'une même zone géographique.

Cette nouvelle approche devrait nous permettre d'optimiser les dessertes en les mutualisant par une évolution des organisations de la production et du travail en lien direct avec les besoins des chargeurs.

Elle nécessite une évolution des métiers existants en développant une plus grande autonomie et en intégrant des missions pluridisciplinaires logistiques.

Là où le fret ferroviaire est traditionnellement absent, l'émergence d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité pourrait contribuer au report modal.

A condition toutefois qu'ils ne se créent pas sans la SNCF ni contre elle.

En effet, l'assemblage de l'offre et de la production nécessite qu'ils soient complémentaires de la SNCF.

Ils ne peuvent en aucun cas être une alternative au retrait de la SNCF.

Le troisième objectif est l'organisation d'un réseau de points d'échanges munis d'équipements modernes soit connectés au réseau de l'alliance XRAIL, reliés par des trains massifs réguliers et cadencés.

Ces points d'échange devraient permettre l'efficacité du système grâce à une meilleure rotation du matériel moteur ou remorqué et l'optimisation de l'utilisation des sillons et grâce au retour d'un seul métier de conducteur comme le préconise le rapport.

Pour redonner sa place au fret, nous nous satisfaisons que l'avis de notre CESR prenne en compte l'organisation d'un vrai débat public sur l'avenir du fret.

Sous la pression des ONG et des organisations syndicales le gouvernement a accepté d'organiser les assises ferroviaires. Mais avant son ouverture, la ministre du transport s'est répandu dans la presse, sous couvert d'ouverture à la concurrence, préconisée par le rapport Grignon concernant le TER, en stigmatisant les cheminots sous l'angle de leur statut particulier qui leur permet d'assurer leur mission de service public. Ceci n'effacera pas la responsabilité de l'Etat qui doit s'engager à désendetter le système ferroviaire afin de permettre le développement du service public SNCF. Cet enjeu nécessite que le Fret ferroviaire SNCF bénéficie d'un vrai projet de développement par la maîtrise complète du transport, du réseau principal à l'embranchement particulier.

Pour ne prendre qu'un seul chiffre, on estime que 98 % des entreprises en France ne sont pas embranchées.

Je pourrais aussi vous parler des trains de paille qui n'ont pu être acheminés dans les meilleures conditions. La plupart du transport s'est réalisé par la route par manque d'infrastructures et de matériel.

La CGT votera le rapport car il contribue au débat que nous souhaitons mener avec l'ensemble des acteurs qui souhaitent que le fret ferroviaire retrouve sa place dans le cadre du développement durable et humain.

Je vous remercie.

Intervention de M. Pio VINCIGUERRA, au nom de FO

Monsieur le Président, Mesdames Messieurs, Chers Collègues,

Le projet de contribution qui est l'objet de notre débat a le mérite incontestable de poser dans toutes ses dimensions la question du devenir du fret ferroviaire en Rhône – Alpes. Ce n'est pas pour notre Assemblée un sujet nouveau. Déjà en 2005 dans notre avis sur le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, nous rappelions ce que disait le dossier de consultation à savoir : « si les investissements de capacité nécessaires n'étaient pas réalisés en 2015, le fret ferroviaire sur le territoire français subirait un déclin inéluctable en part de marché ». Toujours dans ce même dossier qui reprenait des projections de 2002 il faudrait au cœur du nœud lyonnais dans les 20 ans 1400 sillons – contre 850 à l'époque – la part du fret passant de 210 sillons à 560.

2011 est presque terminé. Le contournement toujours pas réalisé. 2015 arrive, les investissements de capacité sont quasi inexistants donc le fret ferroviaire français est sur la pente du déclin inéluctable. Et pourtant priorité est donnée au développement durable, Le Grenelle de l'Environnement a engagé une démarche devant aboutir à l'augmentation des parts de marché du fret ferroviaire. L'ouverture à la concurrence doit accroître mécaniquement le marché. Rien de tout cela ne se passe.

Alors pourquoi ? Désindustrialisation certainement pour une part. Un marché est fait d'offre et de demande. Mais la demande n'existe que si l'offre vise à la satisfaire. Or l'offre est faite de capacité à faire et de service à rendre. Le service rendu par l'opérateur français existe avec des difficultés, faute des équipements où les investissements sont en panne ne serait-ce que pour le matériel. Faute aussi au système choisi au moment de la séparation – imposée idéologiquement – de l'infrastructure et de l'exploitation. En Allemagne, la dette fut prise en charge par l'Etat, en France elle fit partie des bagages de Réseau Ferré de France.

Cet héritage il faut bien l'assumer et RFF le fait payer avec les péages par les opérateurs dont la SNCF est le principal. Au royaume d'UBU est inventé un système dont la spirale ne peut qu'entraîner le déclin du fret. Les principes de la concurrence sont faussés dès le départ entre une société d'infrastructure qui ne peut investir et un opérateur qui doit répercuter ses coûts notamment de péage très élevés. Conclusion le matériel est vieillissant, les sillons rares, l'investissement en panne, avec ces seuls trois paramètres – déjà vrais il y a 6 ans – alors oui le déclin du fret ferroviaire est sur la pente du déclin inéluctable. Ce n'est ni la fatalité, ni le statut du personnel qui est en cause mais bien le manque de volonté politique et l'absence de décision qui font aujourd'hui que ce qui était prévisible et prévu arrive.

Alors comment sortir de la spirale infernale ? La contribution de notre Assemblée apporte un certain nombre de pistes de réflexion et de suggestions toutes pertinentes. Pour notre part nous pensons que c'est dans l'articulation des modes de transport et donc dans un changement profond de paradigme que doit être pensé l'avenir du fret ferroviaire. Ce changement de paradigme suppose qu'au lieu et place du dogme de la concurrence bras armé du marché soi-disant auto-régulateur, qui nous entraîne vers l'insupportable socialement et l'impossible économiquement, nous inventions à tous les niveaux un modèle intermodal équilibré et centré autour de l'objectif de transporter les marchandises et les hommes.

Ce modèle ne peut se concevoir sans articuler les modes de production des marchandises avec les modes de transport. C'est l'enjeu d'un développement « soutenable » par tous. C'est bien cette quadrature du cercle à résoudre qui est la difficulté. On peut penser le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise comme indispensable encore faut-il l'acceptation de la population riveraine à cette notion. C'est pour cela que la volonté politique doit s'exprimer fortement. C'est ce que certains pays ont osé en prenant des mesures visant à la complémentarité des modes de transport

Pour FO, l'inéluctable n'est jamais sûr – il y a bien entendu des tendances de fond mais c'est au fond ce que nous voulons faire qui est essentiel et qui peut changer – et souvent change – les choses.

L'avenir du fret ferroviaire n'est pas dans une politique de dumping social à tout crin, ou encore dans une régression des conditions de travail et de rémunération des personnels, mais bien dans une « refondation » de l'ensemble du système de transport de notre pays.

Celle-ci doit revenir à l'essentiel du comment faire au mieux des ressources disponibles. Dans ce cadre – pour peu qu'il soit l'axe des décisions à prendre – et avec des priorités - alors le fret ferroviaire a toute sa place – celle qui le rend obligatoire dans une conception moderne du transport des marchandises. Nous voterons le projet d'avis.

Intervention de M. Claude LAURENT, au nom de l'UNSA

L'engagement pour le fret ferroviaire devrait porter sur 9 axes : créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires en France, aider massivement le développement du transport combiné, renforcer le développement et la qualité du service de fret massifié, développer les opérations ferroviaires fret de proximité (embranchements particuliers, dessertes terminales), développer le fret ferroviaire express, créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit réseau orienté fret (ROF), supprimer les goulets d'étranglement (notamment pour l'agglomération lyonnaise avec le CFAL, l'agglomération dijonnaise et le tronçon Nîmes-Montpellier), améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français, moderniser la gestion des sillons (amélioration des temps de parcours et du respect des horaires des trains de fret) et traiter le fret comme une priorité. Cet engagement correspond à un investissement public global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020.

En mars 2009, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) dressait un diagnostic sévère : « il y a actuellement un écart de plus en plus important entre le discours politique sur le transfert modal et la réalité où l'on voit le fret ferroviaire diminuer en volume tout en ayant des pertes financières considérables ».

Le fret ferroviaire est en effet en déclin depuis des années, tendance accélérée par la crise. Pourtant, « les perspectives énergétiques, la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre peuvent imposer à l'avenir un retour au transport ferroviaire et il est bien de la responsabilité des pouvoirs publics de ne pas laisser hypothéquer l'avenir du ferroviaire ».

Notre rapport dresse un état des lieux de la situation actuelle et propose des pistes pour améliorer le fret ferroviaire. « En France, ce serait un très beau succès, à l'horizon 2020, partant des 12,5% de 2006, de voir la part du fer et du fluvial renouer avec la croissance et atteindre, non pas l'ambition des 25% du Grenelle 1, mais quelque 16 à 17% ». Un objectif conditionné à la réussite de nombreux challenges.

Premier constat : le fret est devenu le parent pauvre du ferroviaire ces trente dernières années. La diminution des trafics massifiés (minerais, charbon, produits de carrières…) a conduit la SNCF à adapter son offre sans toutefois parvenir à l'efficience. Les marchandises transitent désormais par petits lots, à flux tendus. Malgré la mise en place de multiples et trop nombreux plans fret depuis les années 90 et malgré la rédaction de multiples rapports pour inverser la tendance, la stratégie du groupe SNCF apparaît avant tout, et de plus en plus, tournée vers les activités voyageurs : ce sont les plus importantes en volume, les plus gratifiantes, les mieux rémunérées. Le fret est devenu le parent pauvre (très pauvre...), et la stratégie fret se fait hésitante, peu lisible, naviguant entre plusieurs écueils, face à la concurrence de plus en plus vive du mode routier plus volontariste et dopée par la dérégulation.

L'urgence : agir sur les infrastructures d'où la nécessité d'un investissement public, hélas incertain en ces temps de crise. Avec un défi : gérer à la fois le court, le moyen et le long terme. Il s'agit de travailler sur le réseau existant (dégagement d'itinéraires alternatifs, voies de dégagement pour les trains de fret, augmentation des puissances électriques, élimination de facteurs divers, souvent ponctuels, qui pénalisent tout un itinéraire) sans trop perturber le trafic tout en l'améliorant pour l'adapter aux spécificités du fret (aménagements de nœuds, de plateformes d'échanges…). Quelques points centraux ont été identifiés : « si le transit entre l'Espagne et l'Europe du Nord empruntait comme il convient le mode ferroviaire, si le port de Marseille atteignait ses objectifs de développement de la conteneurisation en utilisant de manière importante, à l'instar des ports du Nord, les modes non routiers, il y aurait certainement un blocage dans la vallée du Rhône ».

Les remèdes à moyen et long terme : quelles sont les solutions envisagées pour relancer le fret ferroviaire ? Le transport combiné (fer-route et fer-fluvial), les trains complets massifiés réguliers ou irréguliers (pour le transport de céréales, de matériaux de construction, de petits vracs), l'intégration du réseau ferroviaire dans la réforme portuaire française, le développement à moyen terme de l'interopérabilité entre réseaux européens, notamment avec l'Espagne, et l'orientation vers des trains plus longs sur les grands axes (gage immédiat de compétitivité accrue), voila des valeurs sûres ou porteuses. Est à confirmer, à expérimenter ou à étudier, le développement des autoroutes ferroviaires longue distance, des autoroutes de la mer, de trains mixtes réguliers et de grandes plateformes logistiques multimodales.

Il demeure l'incertitude quant à la réelle volonté de l'opérateur historique de faire du fret, et je m'interroge sur le choix de l'offre multi-lots/multi-clients mise en place par la SNCF pour remplacer l'activité wagons isolés. L'opérateur Fret-SNCF aura-t-il la capacité de franchir le saut de fiabilité nécessaire, sinon vital à sa survie ? Poser la question c'est déjà douter.

Merci de votre attention.

Intervention de René-Pierre FURMINIEUX, au nom du GERC 3-4

Mesdames, Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

S'il est un sujet sociétal important, c'est celui des déplacements des biens et des personnes, garanti par la Constitution.

Mais on ne peut se satisfaire d'augmenter le confort des déplacements des voyageurs utilisant le chemin de fer. Il est indispensable de se préoccuper du fret. Et c'est un devoir de prendre à bras le corps ce grand sujet qui n'est pas seulement d'ordre régional mais aussi national et européen. Et Rhône-Alpes est au cœur du système, on dit aussi, hélas, au « centre du nœud ferroviaire » !

Le CESER s'est engagé fortement avec une auto-saisine.

Le groupe de travail ad hoc constitué autour de son animateur Georges EROME a réalisé un travail remarquable. Les membres du groupe issus de tous les secteurs qui font la richesse du CESER très représentatif de la Société Civile, ont su apporter, sans tabou, leur contribution objective et ont été capables de construire un édifice qui marque la voie (de chemin de fer) à suivre.

Tous les thèmes ont été compilés, analysés et précieusement notifiés :

- contexte social, contexte économique pour toutes les branches industrielles,
- les infrastructures existantes, lignes de chemin de fer, plates formes intermédiaires et principales d'échanges de wagons,
- préservation de la qualité de vie des riverains par l'amélioration des tracés
- et recherche de réduction des émissions atmosphériques, de l'empreinte CO2.

Enfin, on peut remarquer que le focus a été mis non seulement sur l'hexagone mais aussi sur nos voisins européens grâce à un benchmark efficace.

Cet avis que je présente au nom du GERC 3-4 renforce l'Avis du CESER. Il devra concourir à conforter les décisionnaires, toutes les forces vives économiques afin de se diriger vers une réelle réorganisation du fret ferroviaire en dénouant le fameux nœud ferroviaire de la Région.

Et ceci avec un objectif immédiat : celui d'une suite au Colloque de février 2009 sur « l'Accessibilité et la fluidité des transports en Rhône-Alpes ». A l 'occasion de ce colloque, des points essentiels avaient été évoqués comme la liaison Lyon-Turin avec la notion des problèmes de non-décision. Près de trois ans après, le dossier n'a pas beaucoup avancé. Il risque même de s'enliser définitivement sous les sommets alpins. Il avait été dit en février 2009 « qu'il fallait s'organiser pour tendre vers le meilleur » ! Il serait peut-être intéressant que cette suite que nous évoquons permette d'être un des aiguillons permanents capable de surmonter tous les « comportements Nymby » porteurs d'inaction.

Le GERC 3-4 votera l'avis.

Je vous remercie de votre attention.

www.ceser.rhonealpes.fr

Le fret ferroviaire concerne particulièrement Rhône-Alpes compte tenu de sa position géographique privilégiée. Ainsi le CESER a-t-il décidé d'analyser cette activité marquée par un déclin qui constitue l'exception française sur le continent européen. Le redressement de la tendance, souhaitable pour de nombreuses entreprises et pour les générations futures, passe par une action déterminée en matière :

- de coûts et de services offerts par le mode ferroviaire sur un territoire régional qui devrait être une terre d'expérimentation,
- d'intermodalité dans l'ensemble des fonctionnalités attendues par la demande sans opposer les modes les uns aux autres,
- de performance du réseau ferré en volume et en qualité des capacités de circulation.

FRET FERROVAIRE • TRANSPORT FERROVAIRE • RHONE-ALPES
TRANSPORT DE MARCHANDISES

Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes
78 route de Paris - BP 19
69751 Charbonnières-les-Bains cedex
Tel : 04 72 59 49 73 Fax : 04 72 59 58 10
ceser@rhonealpes.fr
Pour suivre l'actualité, inscrivez-vous à la lettre@rhonealpes.fr