

# Fret ferroviaire : tout n'est



Par Arnel Forest

Si l'activité Fret est aujourd'hui moribonde, elle reste, selon Yanick Paternotte (UMP, Val d'Oise), une voie d'avenir. Le rapport qu'il a remis en juillet dernier avance dix propositions pour " remettre le fret sur le rail " (1).

“*Le déclin du fret n'est pas une fatalité*”. Pour le député valdoisien, le transport de marchandises sur voie ferrée peut être promis à un bel avenir, à condition que des mesures *"très volontaristes"* le sauvent d'une *"mort annoncée"*. L'ouverture à la concurrence, effective en France pour le fret ferroviaire depuis janvier 2007, offre selon lui un contexte propice. La renaissance de cette activité serait en outre portée par le renforcement de la réglementation contre les émissions des gaz à effet de serre et contre les nuisances sonores (2). Mais pour l'heure, le bilan de santé du fret est catastrophique : 3,5 milliards d'euros de soutien en cinq ans, 350 millions de pertes en 2008 et 600 millions attendus cette année (3). Dès lors, l'optimisme du député-maire de Sannois prend la forme de propositions audacieuses et novatrices. Sur le plan structurel, il faudra bien réaliser les contournements d'agglomérations et les embranchements nécessaires au développement d'un fret ferroviaire *"de proximité"*. **Yanick Paternotte**

prône effectivement une vraie rupture. Il s'agit de réintroduire la mixité des usages et des infrastructures, à l'exemple de Dresde et Zürich où les modes ferrés sont mobilisés pour le fret en zone urbaine, de nuit, ou en usage mixte le jour. A l'échelle nationale et européenne, Yanick Paternotte propose l'ouverture

données essentielles qui ont fait défaut jusqu'ici. Négligée, l'activité fret a peu à peu cumulé tous les handicaps. Le manque de volonté politique s'est d'abord traduit par un sous-investissement sur le réseau, que Yanick Paternotte qualifie de *"préférence pour la route"*. Plus élastique et rapide que le transport ferré, rigide par essence et

**3,5 milliards d'euros de soutien en cinq ans,  
350 millions de pertes en 2008 et  
600 millions attendus cette année**

de la grande vitesse au fret. Il préside d'ailleurs l'association Euro Carex, fer de lance d'un projet de fret européen à grande vitesse reliant les grands pôles aéroportuaires.

## **Le fret cumule actuellement tous les handicaps**

Ces projets d'envergure ne verront pas le jour sans *"volonté politique"* ni *"réactivité aux aléas économiques"*, deux

moins rapide, la route a profité de la généralisation du modèle *"Just in time"*(4) et tire encore son épingle du jeu en temps de crise face au fret, contraint de maintenir des coûts de structure incompressibles. Le rapport relève en outre que la distance sur laquelle un colis est acheminé dans l'hexagone n'excède pas 100 kilomètres. Le mode routier est donc privilégié. On comprend pourquoi le rapport insiste sur l'émergence d'un fret *"de proximité"*.

# pas perdu

A bien des égards, le secteur du Fret ferroviaire est donc peu compétitif. Le rapport évoque aussi des conditions sociales peu enclines à favoriser son développement : *"Qu'il s'agisse des conditions d'emploi des personnels du fret ou du risque de conflictualité sociale qui affecte le secteur, le désavantage compétitif par rapport à la route est patent"*. Enfin, le député-maire souligne que la géographie industrielle du pays, marquée par un déséquilibre entre les différentes tailles de métropole et la présence de *"déserts français"*, ne contribue pas à l'essor du fret. En République Fédérale d'Allemagne, la répartition des pôles industriels est plus équilibrée et le taux d'électrification du réseau national atteint 97%.

## Un défi économique, social et environnemental

L'utilisation du réseau de Lignes à Grande Vitesse (LGV) pour le fret, *"en particulier la nuit"* et la mixité d'usage des rames et des infrastructures (TER, RER, métros, tramways) comme *"aux origines du chemin de fer"* sont les propositions les plus novatrices développées dans le rapport. Elles trouvent leur complément dans diverses mesures d'ordre économique, institutionnel ou législatif. Ainsi, afin que l'ouverture à la concurrence puisse porter tous ses fruits, Yanick Paternotte propose que les tarifs de péage soient plus abordables afin d'encourager la concurrence : *"S'agissant des péages, le modèle économique doit se stabiliser et s'adapter aux contraintes particulières de l'activité dans le contexte actuel de crise"*.

Le renforcement de la réglementation contre l'émission de gaz à effet de serre et les nuisances sonores doit en outre favoriser la renaissance du fret dans les années à venir par la *"promotion d'un mode non polluant et durable"*.

**Le plan Fret d'avenir, mis en place par la SNCF, RFF et le Ministère de l'Ecologie a été annoncé le 16 septembre. Il prévoit un investissement de 7 milliards d'euros, financé en partie par le grand emprunt national, destiné aux infrastructures et à la modernisation du fret.**

Sur le plan institutionnel, la filialisation de la branche de fret de la SNCF doit favoriser sa *"compétitivité relative"*. Enfin, pour encourager l'entrée de nouvelles entreprises sur le marché du fret, le rapport préconise que la gestion des gares et des embranchements fret soit confié à un établissement public *"qui pourrait être RFF"*. C'est d'abord en rompant le monopole, rappelle Yanick Paternotte, que les volumes acheminés augmenteront. Nommé en mars dernier rapporteur du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés (5), il compte sur la mise en place d'un régulateur fort : l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires). ■

(1) Rapport d'information n°1741, Commission des affaires économiques, juillet 2009. <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i1741.asp>

(2) La loi de programmation du 3 août dernier, relative à la mise en œuvre des engagements du Grenelle de l'Environnement, en constitue la dernière avancée.

(3) 323 millions d'euros au premier semestre 2009. Chiffres SNCF août 2009.

(4) Dans le secteur de l'industrie. Appelé aussi flux-tendu.

(5) Présenté en Conseil des ministres le 10 septembre 2008, le projet de loi a été adopté en première lecture par le Sénat, après déclaration d'urgence, le 9 mars 2009.

## Bilan Carbone : le transport par le train émet 17 fois moins de Carbone, au minimum.

- Les flux de marchandises en camion sont évalués à 180 millions de TKM (tonnes-kilomètres), ce qui établit leur bilan d'émission de carbone entre 3 et 11 millions de kg.
- Les flux de marchandises en avion sont évalués à 170 millions de TKM, ce qui établit leur bilan d'émission de carbone entre 25 et 70 millions de kg.
- Pour le même fret, en train à grande vitesse, le cumul des flux s'élèverait à 360 millions de TKM. (Les trajets des trains sont plus longs que ceux de l'avion). Le bilan carbone correspondant, fabrication et électricité consommée, serait de 800 000 kg à 3,3 millions de kg.
- En comparant la valeur haute des émissions du train et les valeurs basses du camion et de l'avion, le train émet 17 fois moins de carbone.
- En comparant la valeur basse des émissions du train et les valeurs hautes du camion et de l'avion, le train émet 52 fois moins de carbone.

Source : Etude de faisabilité/2006/Elcimai/sigma

