

Un élan nécessaire pour le fret ferroviaire en région Centre-Val de Loire

*Travail du CESER Centre-Val de Loire
Présentation par M. Jean-Louis CORVAISIER
Vice-Président infrastructures, mobilités, transports,
environnement, énergie et conjoncture*



Le CESER - Conseil économique social et environnemental régional

Le CESER est auprès du Conseil régional et du Président du Conseil régional, une **assemblée consultative**.

Le CESER Centre-Val de Loire est constitué de 100 membres représentant la **société civile régionale organisée**, répartis en 4 collèges.

Il a pour mission :

- **d'informer** le Conseil régional sur les **enjeux et conséquences économiques, sociaux et environnementaux des politiques régionales**,
- de **participer aux consultations** organisées à l'échelle régionale,
- de **contribuer à des évaluations et à un suivi des politiques publiques régionales (issu de la loi NOTRe)**.

Orientations et objectifs



Le travail du CESER s'est inscrit dans le contexte particulier de 2015-2016

Une nette baisse puis stagnation de la part du ferroviaire dans le fret depuis de nombreuses années

COP 21

=> Maintenir le seuil d'augmentation de la T° au dessous de 2°C (voire 1,5°C)

Livre blanc européen sur les transports de 2011

=> Passer 30 % du fret routier vers le ferroviaire ou fluvial d'ici 2030

Grenelle et Engagement national pour le fret ferroviaire (2009)

=> Passer de 14 % de part « ferroviaire + fluvial » à 25 % d'ici 2025

Schéma national de mobilité durable (rapport Duron)

=> Priorité aux mode de transports alternatifs à la route

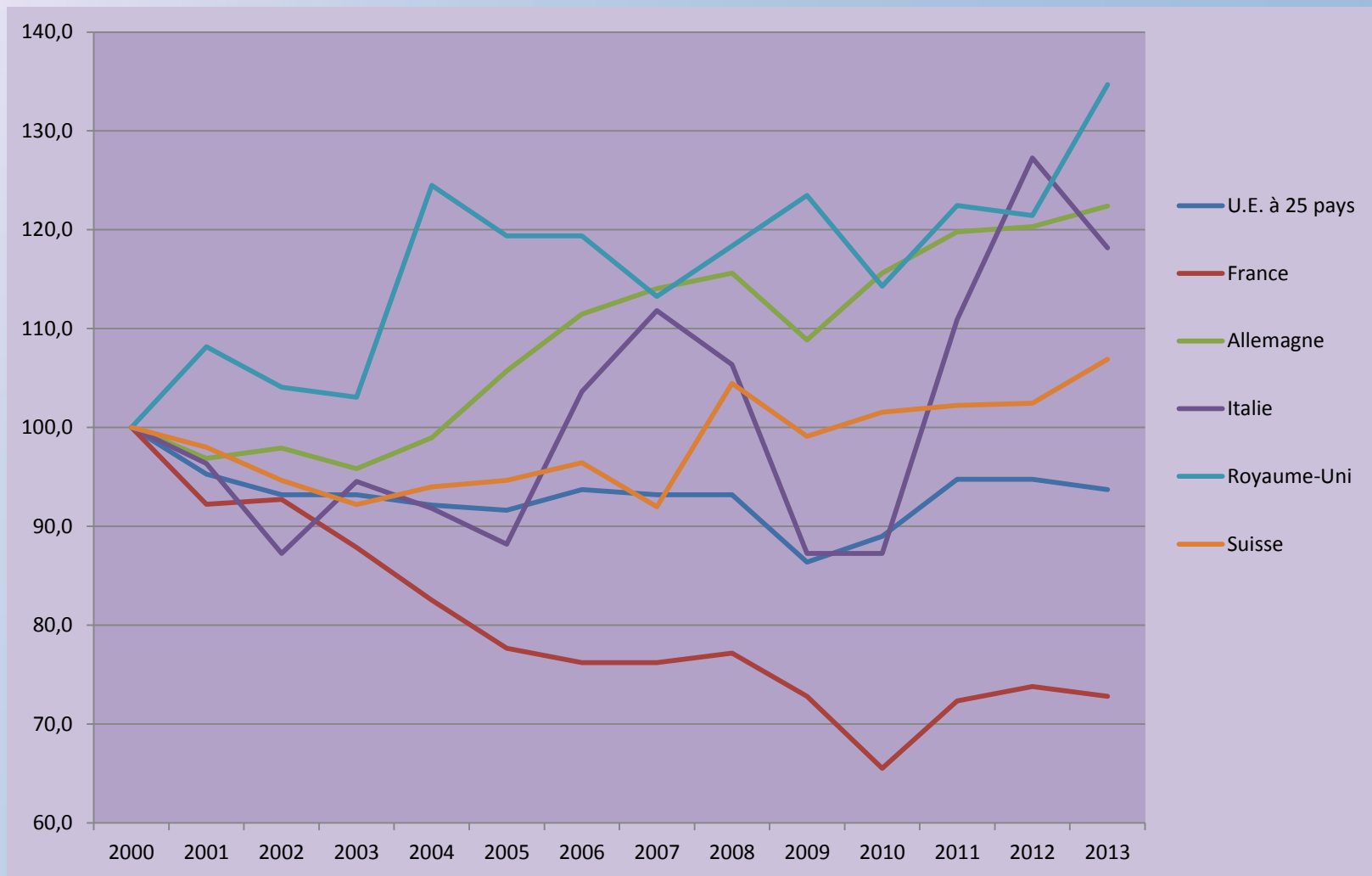
Projets stratégiques des Grands ports maritimes

=> Objectifs d'augmentation de la part modale du fret ferroviaire

Conférence ministérielle pour la relance du fret ferroviaire

=> 12 mesures pour accroître la performance du fret ferroviaire

Situation fret ferroviaire au niveau européen

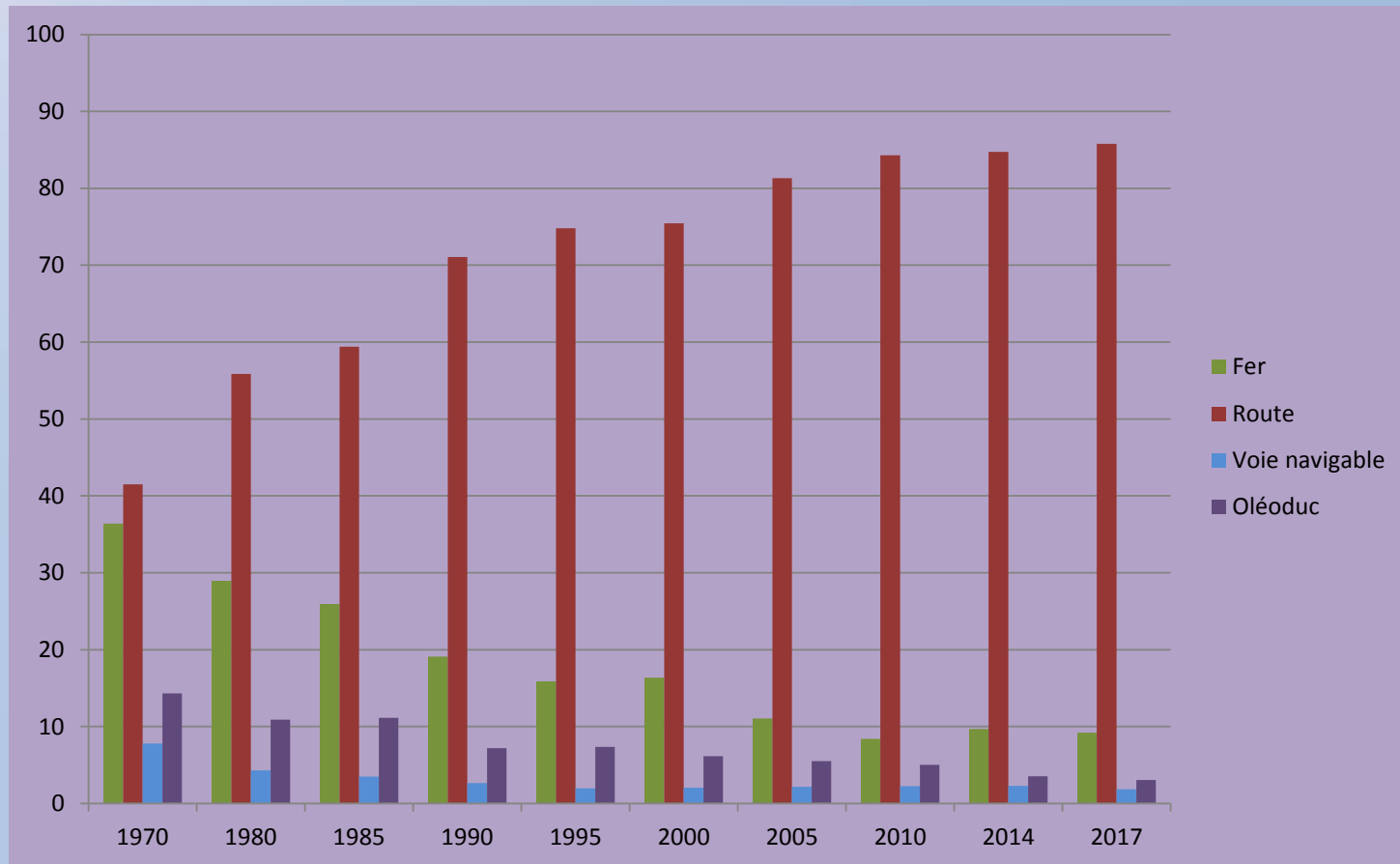


Variation du trafic ferroviaire dans quelques pays d'Europe
Indice base 100 en 2000

Situation fret ferroviaire au niveau national



France : Evolution des parts modales du transport de marchandises (en % des tonnes.km transportées)



=> Volume de fret ferroviaire en nette diminution depuis 1970, mais stagnation depuis 8-10 ans : 33 Mds T-km en 2017

=> 9,2 % : part modale du ferroviaire dans le fret en France en 2017

Situation fret ferroviaire au niveau régional



	Voie ferroviaire	Voie routière	Voie fluviale
Flux sortants	3 891	30 798	7
Flux entrants	473	30 032	0
Flux internes	?	70 365	0

*Quantité de marchandise mises sur les rails en région :
4 M tonnes = 160 000 camions
de 25 tonnes*

Estimation des flux de marchandises en milliers de tonnes en région Centre-Val de Loire (chiffres 2011-2012).

	Récolte 2011	Récolte 2012	Récolte 2013
Part du ferroviaire dans les expéditions	56 %	58 %	63 %
Evolution	/	+ 3,5 %	+ 8,6 %

Part du ferroviaire dans les expéditions de céréales d'Axéreal.

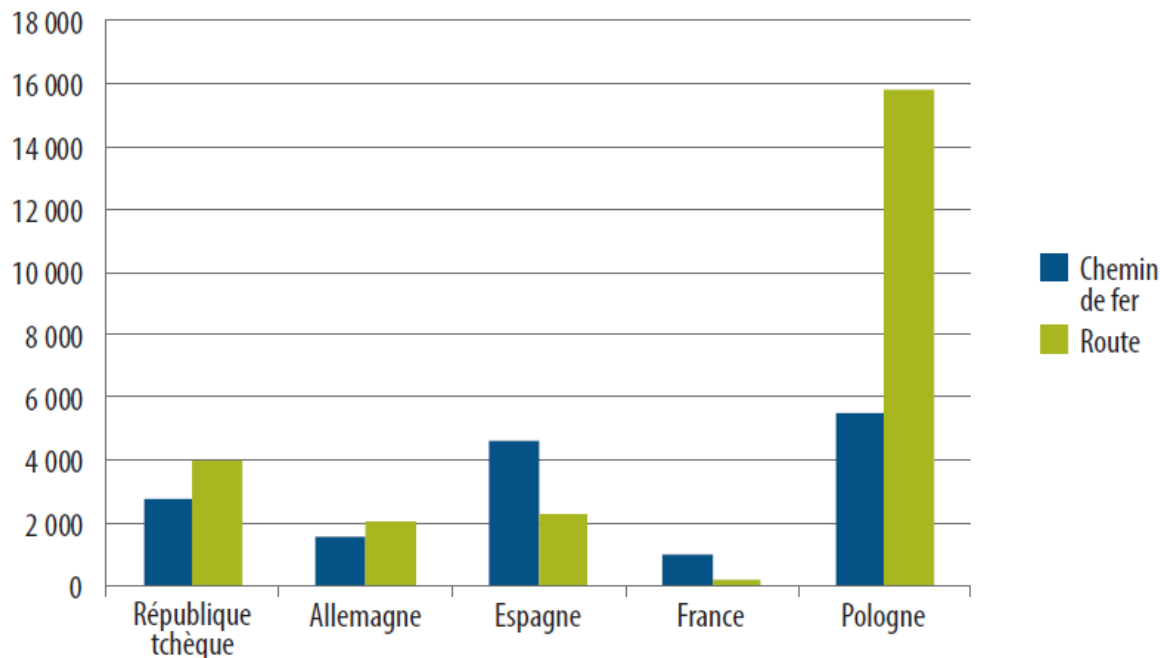
Fonds européens



Rapport de la Cour des comptes européenne de 2016 : « Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE : toujours pas sur la bonne voie »

- ⇒ Besoins du fret ferroviaire pas spécifiquement ciblés dans les fonds alloués par l'UE au rail
- ⇒ Des fonds européens peu sollicités par la France en comparaison d'autres pays

Fonds (FEDER, Fonds de cohésion et RTE-T) alloués par l'UE au rail et à la route au cours de la période 2007-2013 (millions d'euros)

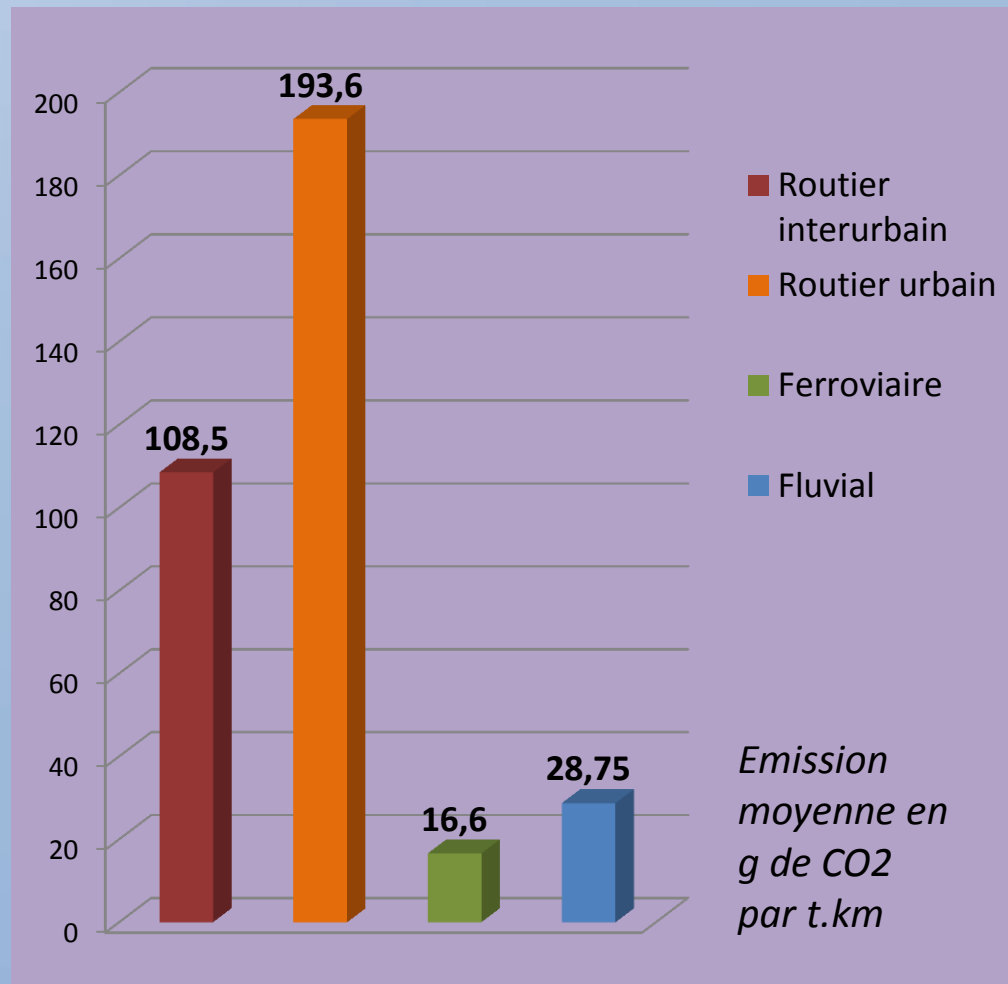


Source: Cour des comptes européenne, d'après des informations fournies par la Commission, l'INEA et les autorités nationales.

Intérêts économiques et écologiques



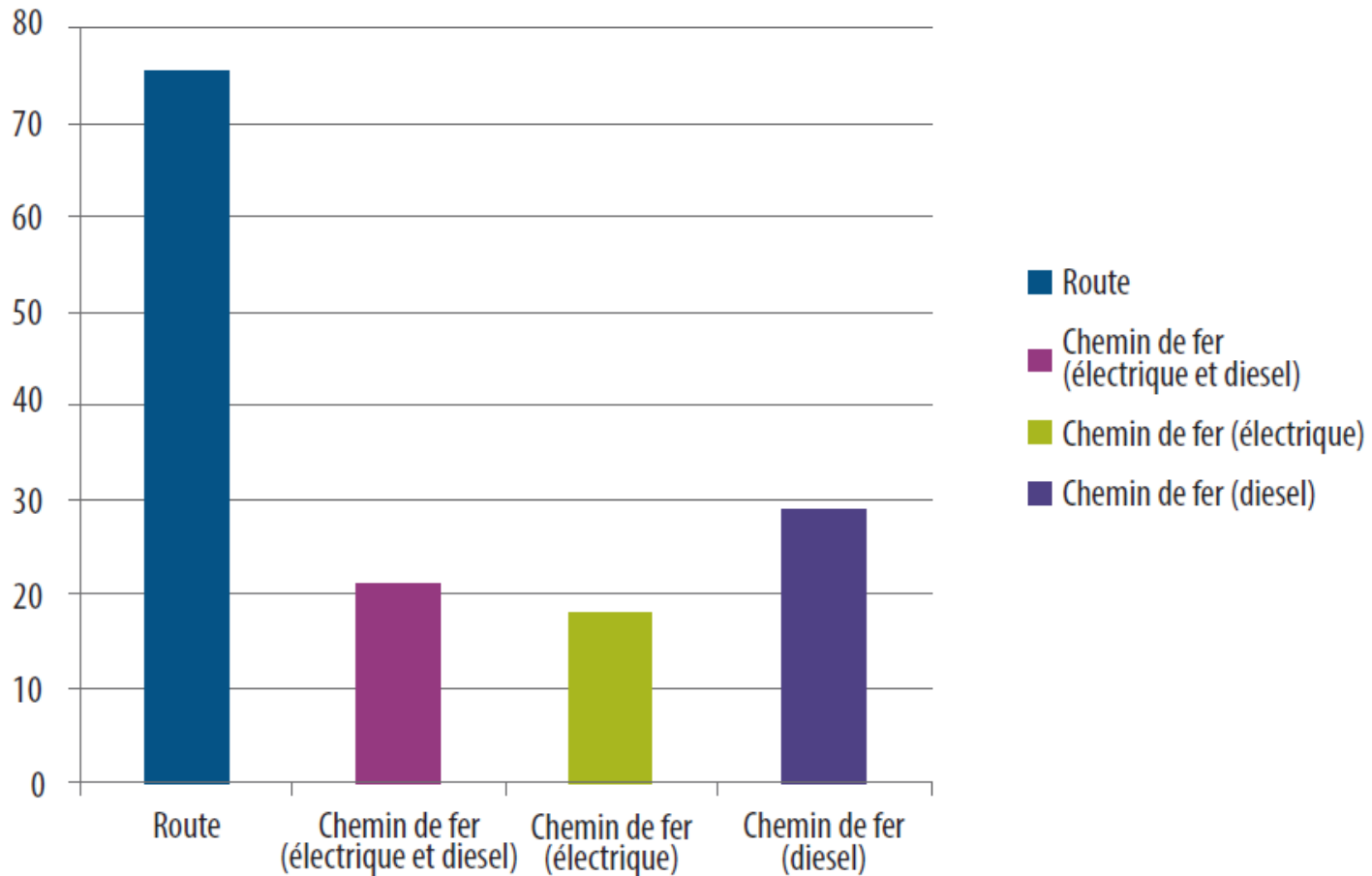
- Avantage logistique / de gestion :
Un train entier = 1350 tonnes de
marchandise = 45/50 camions
- Ferroviaire permet de répondre aux
besoins en quantité, notamment pour
le chargement et déchargement dans
les ports
- Moindre impact écologique du
ferroviaire (par rapport à la route) et
sur la pollution de l'air, l'accidentologie,
la congestion, la santé



Emission moyenne de CO2 selon le mode de transport de marchandises

Intérêts économiques et écologiques

Émissions de CO₂ par tonne-kilomètre dans l'UE en 2012

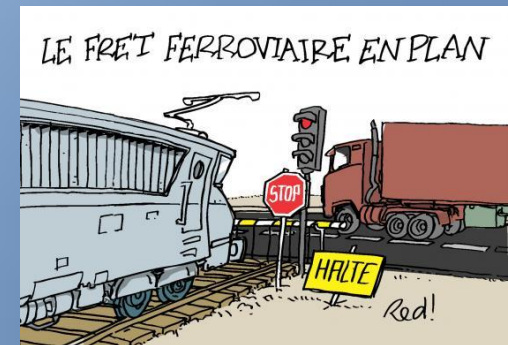


Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données de l'Agence européenne de l'environnement.

Les difficultés



- Malgré un discours ambitieux, manque de réelle volonté politique de l'Etat et de la SNCF pour maintenir et développer le secteur.
- Manque de vision prospective de l'Etat.
- Nombreuses lignes nécessitant des rénovations... mais une dette de 45 Mds€ de la SNCF ! (N.B. l'Etat s'est engagé à reprendre une partie de la dette)
- Modalités d'utilisation des lignes demeurant complexes.
- Plusieurs décisions prises ces dernières décennies ne favorisant pas le fret ferroviaire (abandon de l'écotaxe, incertitudes autour de l'autoroute ferroviaire Lille-Bayonne, ouverture au cabotage, autorisation circulation des camions de + de 44 t, ...).
- Une offre wagons isolés quasiment abandonnée et de moins en moins proposée.



Les difficultés ... et les solutions / voies d'amélioration !



Désavantages du transport ferroviaire par rapport au transport routier de marchandises	Possibilités / voies d'amélioration
Anticipation nécessaire pour la demande de sillons Le fret n'est pas prioritaire sur les voies	SNCF Réseau travaille à réduire ces délais + digitalisation croissante (dont signalisation) permettant d'augmenter le nombre de circulations
Pas de transport porte à porte	Possibilité d'utiliser la multimodalité (par exemple : transport combiné)
Chaque km de voie est facturé	Les péages n'augmenteront pas plus que l'inflation pour les prochaines années (l'Etat compensera si besoin SNCF Réseau)
Barrières administratives	Simplification en cours (sur la réglementation, nouvelle gouvernance des lignes proposée,...)

Les atouts en région Centre-Val de Loire



- Région au **carrefour de plusieurs axes ferroviaires** : Paris-Orléans-Toulouse, Nantes-Lyon, Paris-Bordeaux
- **Nœuds ferroviaires** à valoriser en tant que ports-secs / bases arrières de ports
- Poids du **secteur agricole** en région, avec des marchandises adaptées au ferroviaire. Autres produits adaptés : agro-alimentaire, granulats, BTP, déchets dangereux, chimie...
- 5 capillaires rénovées dans les dernières années, dont **2 capillaires rénovées avec partenariat innovant** : Région / autres collectivités / industriels / Etat / SNCF Réseau (Vendôme - Montoire, Blois - Villefrancoeur)
- Engagement de la Région à participer à 50 % à la rénovation de 6 autres capillaires (pour 6 M€)

N.B. : menaces sur le maintien de ces lignes et interrogation sur la participation financière de l'Etat

Les atouts en région Centre-Val de Loire



Position de la VFCEA (Nantes-Lyon) par rapport aux corridors européens de fret ferroviaire

Les pistes de réflexions et propositions du CESER



A destination de la Région

=> Intégrer un **volet fret et logistique** dans le **SRADDET**, développer une **stratégie économique du fret ferroviaire**, en lien avec le SRDEII.

=> Etre **expérimentale, coordinatrice** : animation d'un réseau de concertation / plate-forme d'échanges entre acteurs ?

=> Continuer à **mobiliser des financements de l'Union Européenne**.

A destination de l'Etat

=> Adopter une **vision globale prospective**, dans le respect de la nécessaire transition énergétique et écologique.

=> Procéder à un **suivi et évaluation des actions** mises en place à la suite de la conférence de relance du fret ferroviaire.

=> **Simplifier réellement la réglementation** ferroviaire, en accord avec les partenaires économiques et sociaux.

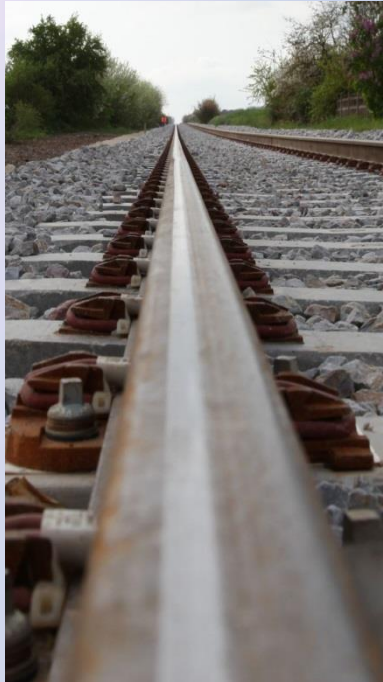


Les pistes de réflexions et propositions du CESER



A destination des acteurs du ferroviaire et de la logistique

- => Réfléchir à la mise en place d'OFP sur des territoires limités.
- => Créer un **évènement annuel ou bisannuel** autour du fret ferroviaire en région.
- => Saisir l'**opportunité** de l'objectif de **développement du ferroviaire des ports** de l'Atlantique et de la Manche.



A destination du gestionnaire d'infrastructures

- => Donner une **visibilité** aux acteurs du ferroviaire sur l'**état des lignes** (capillaires notamment).
- => **Adapter les investissements** au type de ligne et à la circulation.
- => **Simplifier la réglementation.**
- => Améliorer l'**attribution des sillons.**
- => Amplifier le développement des **nouvelles technologies.**

Les défis à relever du fret ferroviaire français



Pour reprendre la conclusion de Jacques Chauvineau lors de la journée ferroviaire du 15/11/18 à Levallois-Perret

- Défi de la révolution numérique
- Défi de l'innovation et de la productivité
- Défi de l'ouverture du réseau au pluralisme des utilisateurs/utilisations
- Défi du passage d'1 vision ferroviaire hexagonale à 1 vision européenne
- Défi de l'action contre le réchauffement climatique, la pollution, les encombrements routiers
- Défi d'un lien territorial renouvelé