



Paris, le 25 septembre 2012

## Séminaire

« Pour une complémentarité du rail, de la route et du fleuve  
au service du transport de marchandises »

Mardi 25 septembre 2012

Ouverture par Hervé Monange,  
Directeur général adjoint du Centre d'analyse stratégique

### *Seul le prononcé fait foi*

**Pourquoi organiser** aujourd'hui au Centre d'analyse stratégique **un séminaire sur la complémentarité du rail, de la route et du fleuve au service du transport de marchandises ?**

**D'abord, force est de constater que le mode routier reste fortement dominant** dans l'organisation du transport de marchandises, avec 88 % de part de marché. **Or, ses émissions de gaz à effet de serre sont particulièrement importantes : en 2011, la route a représenté 93 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports (dont le quart environ provient des poids lourds)** auxquelles s'ajoutent plusieurs autres polluants ayant des effets notables sur la santé humaine ou sur les milieux naturels. De plus, **il repose quasiment exclusivement sur le pétrole dont le prix a été multiplié par 4 depuis 2000 et pèse de plus en plus dans le déficit de notre balance commerciale** : 70 milliards en 2011 dont 62 dus aux seuls hydrocarbures.

**Ensuite la situation du fret ferroviaire est préoccupante.** Le fret ferroviaire aurait dû bénéficier de l'évolution considérable du prix du pétrole. De fait, durant la même période d'augmentation des prix du pétrole, non seulement **il ne s'est pas développé, mais il a reculé en France de près de 40 %** : le transport intérieur ferroviaire de marchandises est passé de 57 milliards de tonnes-kilomètres en 2000 à 34 en 2011 ; **en outre**, dans le même temps, **le transport combiné ferroviaire a diminué d'environ 70 %.**

Ainsi, après nos travaux d'avril 2012 sur la logistique urbaine, **ce séminaire s'intéresse au transport de marchandises à moyenne et longue distance, avec l'objectif d'optimiser la mobilité des marchandises. Il ne s'agit pas de revenir sur la comparaison entre le fret en Allemagne et en France, ni de regarder les causes internes au ferroviaire de ce déclin : les assises du ferroviaire ont déjà traité cette question et l'engagement national pour le fret ferroviaire a déjà décidé d'un certain nombre de mesures.**

**Il s'agit à travers ce séminaire de regarder comment l'on peut développer le report modal de la route vers le ferroviaire, le fluvial et d'en tirer, grâce à vos interventions un certain nombre de conclusions.**

**Tout d'abord, un premier constat favorable : entre 2000 et 2011, le transport fluvial a augmenté de 8 %**, pour atteindre près de 8 milliards de tonnes-kilomètres.

**Deuxième constat** : une des difficultés du secteur du transport de marchandises provient de la diversité des types de clients, des marchandises à transporter, des destinations... **On ne peut pas imaginer une solution unique de transport et un seul système.**

**Troisième constat** : l'évolution attendue de certains déterminants économiques sont en faveur des modes alternatifs : le prix du pétrole devrait continuer à progresser dans les prochaines années, avec néanmoins une forte volatilité ; la valeur de la tonne carbone s'introduira progressivement dans notre économie et sera de plus en plus élevée ; enfin l'écotaxe poids lourds, qui sera mise en place à partir de juillet 2013, participera au financement de la politique de développement intermodal des transports. Elle incitera au report et à la complémentarité modale.

**Deux points négatifs cependant** : force est de constater tout d'abord que le fret ferroviaire ne satisfait ni les chargeurs, ni les opérateurs de fret conventionnel ou combiné et que la voie d'eau souffre de handicaps : lenteur et taille des bateaux pas toujours adéquate.

De plus, **l'intermodalité est caractérisée par des coûts d'interface élevés pour chaque transfert de charge entre mode.**

**Des progrès s'imposent donc**, afin de lever les différents obstacles au développement du transport combiné. Ce séminaire a justement pour vocation de les identifier et d'examiner ensemble les conditions de leur mise en œuvre.

Nous devons donc transformer notre système de transport actuel pour s'orienter vers les modes alternatifs. Mais ceci ne pourra se faire, compte tenu de l'état de nos finances publiques que dans des conditions économiques soutenables. Autrement dit, et ce sera la première recommandation du Centre d'analyse stratégique : dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, l'évaluation économique, autrement dit, le calcul des avantages pour la collectivité des modes alternatifs doit être renforcé. Nous proposons donc que dans le cadre de l'examen du SNIT, soit examinée **la rentabilité actuelle et future des différents services ferroviaires et fluviaux en prenant en compte l'hypothèse d'un doublement des prix du pétrole, afin de hiérarchiser les services les plus intéressants pour la collectivité.**

**Venons-en aux réalisations effectives.** Malgré le pessimisme des constats précédents, des réalisations et des expérimentations innovantes voient le jour. **Quatre exemples sont particulièrement intéressants :**

1) **La plateforme trimodale Delta 3 de Dourges** au sud de Lille, se compose d'une zone logistique de 330 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et **est accessible par trois modes de transport :**

- **la voie fluviale ;**
- **deux lignes ferroviaires ;**
- **et trois accès autoroutiers .**

En 2011, **le manutentionnaire a réalisé près de 100.000 transbordements (ce qui correspond à autant de camions évités sur les routes), soit une augmentation de 32 % par rapport à 2010 et a traité 4 000 trains, soit une hausse de 39 % en comparaison à l'année 2010.**

L'ouverture de la plateforme, depuis fin 2003, a eu un fort impact sur les entreprises locales de transport routier, qui ont augmenté leur flotte de camions porte-conteneurs, afin de capter ces trafics.

2) Citons également **l'autoroute de la mer France – Espagne**, ouverte depuis septembre 2010 entre Montoir-de-Bretagne et Gijon. **Elle transporte les camions et leurs remorques, afin de décongestionner les autoroutes traversant les Pyrénées et la façade atlantique.**

**En 2011, 18 000 poids lourds ont transité sur cette ligne** (soit environ 1 % du trafic France-Espagne), **qui a également transporté plus de 30 000 passagers et près de 11 000 véhicules et a généré de nouveaux trafics**

**Prévue par le Grenelle de l'environnement, cette autoroute de la mer est soutenue par les pouvoirs publics.** La liaison a bénéficié d'une subvention européenne de 4,5 millions d'euros, ainsi que d'aides financières des États français et espagnol à hauteur de 15 millions d'euros chacun.

**L'objectif à moyen terme des autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne est de reporter de la route vers la mer près de 100 000 poids-lourds chaque année, soit environ 5 % du trafic actuel.**

Par ailleurs, une deuxième liaison Le Havre – Montoir – Vigo – Algesiras est en projet.

3) Dans le domaine ferroviaire, je mentionnerais **la création des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)**, qui constituent l'un des huit axes de l'Engagement national pour le fret ferroviaire.

Leur objectif est de mutualiser les flux et de créer des convois ferroviaires adaptés, au sein d'un territoire ou d'un port. Acheminés vers des plateformes d'échange, ces trains sont repris par des opérateurs à longue distance.

**Le but recherché par les OFP est de diminuer les coûts grâce à une structure souple et des employés polyvalents**, afin de maintenir ou de développer des dessertes sur des petites lignes aujourd'hui délaissées par les opérateurs de grande distance. **Le service proposé doit être concurrentiel par rapport à un service routier de bout en bout.**

**Le premier opérateur ferroviaire a été créé en 2010 par le « grand port maritime » de La Rochelle** : 2012 a marqué une étape importante dans son développement. De 2,5 trains par semaine, son trafic est passé à un train par jour. Ainsi, **après avoir transporté 100 000 tonnes de fret en 2011 avec un résultat à l'équilibre, l'OFP pense atteindre 200 000 tonnes en 2012, puis 250 000 tonnes en 2013.**

Aujourd'hui, trois autres OFP sont opérationnelles en Languedoc-Roussillon, Bourgogne et Auvergne. D'autres OFP ont été créées même si elles n'assurent pas encore de trafic.

4) J'évoquerais enfin **le projet EuroCarex**, associant différentes plateformes aéroportuaires européennes de développement durable de fret.

**Il vise à réduire les nuisances aériennes et les émissions de gaz à effet de serre, avec un report modal de l'avion et de la route vers le ferroviaire.**

Ce concept, initié en 2006, préconise d'utiliser le réseau ferroviaire européen à grande vitesse pour le transport des palettes et conteneurs aériens sur des distances comprises entre 300 et 800 kilomètres.

**En mars 2012, une nouvelle étape a été franchie avec un train de fret test à grande vitesse entre Lyon, Roissy pour prendre un chargement supplémentaire et Londres via le tunnel sous la Manche, soit 900 km.**

Cette expérimentation pourrait conduire à un développement commercial **qui permettra de diviser par quatre le temps nécessaire pour relier ces villes. La mise en service est prévue pour 2017/18**, en coordination avec les principaux aéroports européens membres d'Euro Carex (Roissy, Amsterdam, Liège, Lyon) auxquels s'ajouteront peut-être Cologne et Francfort. A terme, le réseau Euro Carex pourrait s'étendre vers l'Italie et l'Espagne.

Ce projet demande un investissement élevé puisqu'il nécessite l'acquisition de vingt trains à grande vitesse, ainsi que la construction d'embranchements ferroviaires et de terminaux. **Mais l'enjeu se situe au niveau environnemental puisque les trains Carex émettront entre 17 et 52 fois moins de carbone que les avions et camions utilisés actuellement.**

Actuellement, seule La Poste utilise des trains à grande vitesse pour transporter courrier et colis.

À partir de ces différents exemples, et sans revenir sur l'évaluation socioéconomique des différents services ferroviaires et fluviaux, la note d'analyse propose deux autres recommandations.

**1/ Nous pensons d'abord que les pouvoirs publics peuvent appuyer le développement des plateformes multimodales à valeur ajoutée à travers deux leviers :**

- **la préservation du foncier, pour faciliter la création de plateformes multimodales**

Pour ce faire, **les gestionnaires d'infrastructures ferroviaire et fluviale devraient conserver les terrains stratégiques** pour le déploiement de la logistique multimodale.

Parallèlement, **un droit de préemption par les collectivités territoriales pourrait être mis en œuvre pour des opérations immobilières à des fins logistiques.** Cette mesure nécessiterait d'inclure les espaces logistiques dans les aménagements visés à l'article L 300-1 du code de l'Urbanisme.

- **dans certains cas et après évaluation financière, un soutien spécifique aux plateformes créant de la valeur ajoutée au-delà du simple transfert modal.**

L'image de l'entrepôt à faible valeur ajoutée, simple hangar stockant des produits non identifiés, et associé à des norias de camions est encore assez répandue. Mais elle correspond de moins en moins à la réalité.

D'importantes évolutions sont intervenues dans les stratégies des entreprises, dans les métiers et les fonctions assurées par les prestataires logistiques, dans l'organisation et l'optimisation des réseaux de production et de distribution et des transports.

**La logistique permet ainsi de développer de la valeur ajoutée dans la phase finale d'un produit et par conséquent d'engendrer des emplois.**

D'ailleurs, **les mises en service en 2006 de Port 2000 au Havre et celle du terminal Fos 2XL à Marseille début 2012 ont été stratégiques pour l'économie française, notamment du fait des emplois induits pour l'exercice des activités logistiques.**

**2/ Nous suggérons ensuite que les infrastructures ferroviaires et fluviales puissent être accessibles sur des plages horaires plus importantes.** En effet, les infrastructures routières, qui sont accessibles en permanence, permettent une meilleure flexibilité.

**Une complémentarité modale optimisée passe par une possibilité d'accès similaire de tous les modes,** or on sait aujourd'hui la difficulté que rencontre le ferroviaire dont la maintenance du réseau s'effectue de nuit.

**En concertation avec les acteurs, une meilleure planification des travaux pourrait faciliter l'accessibilité du réseau ferré au trafic fret, à la fois sur des tranches horaires plus tardives et plus matinales.**

Il serait également judicieux de **favoriser le développement du fret à grande vitesse sur des axes stratégiques.** Pour ce faire, le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, avec le soutien des pouvoirs publics et d'opérateurs ferroviaires, devra faciliter l'accès aux trains rapides de fret sur des axes dédiés.

Ce dernier point appelle de nouvelles organisations logistiques. Des études et recherches doivent être affinées, notamment à des fins d'industrialisation des moyens et des processus.

**Pour ce qui est des infrastructures fluviales, nous recommandons de permettre également une ouverture du réseau toute la nuit, ainsi qu'une automatisation des écluses.** Ainsi les gestionnaires d'infrastructures fluviales devraient faciliter l'accès à l'ensemble des bassins fluviaux 24/24h.

**J'aimerais bien pouvoir conclure sur l'espoir d'un doublement des modes alternatifs d'ici 10 ans. De fait de nombreuses possibilités de développement de la complémentarité du rail, de la route et du fleuve au service du transport de marchandises** existent. Je serai néanmoins plus prudent dans une période de rareté des financements publics : il m'apparaît nécessaire d'examiner le coût de ces différents services en tenant compte à la fois de l'augmentation probable des prix du pétrole et de la baisse des coûts liée au développement de la concurrence et au dynamisme des acteurs de ce secteur et d'en tirer toutes les conclusions nécessaires.

**Je tiens enfin à remercier d'une part les représentants de la DGITM, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, et le SETRA qui nous ont aidés à concevoir cette note, et d'autre part Christine Raynard ici présente qui a mené à bien ces travaux et organisé ce séminaire.**

• **Contact Presse**

**Centre d'analyse stratégique**

Jean-Michel Roullé

Responsable de la communication

Tél. : +33 (0) 1 42 75 61 37

jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr