



REPORT MODAL, UN OBJECTIF, MAIS SURTOUT UN ART D'EXÉCUTION

HERVÉ NADAL
Directeur de la publication
nadal.herve@orange.fr

Il convient de se féliciter de la publication (le 14 septembre 2021) du document intitulé «Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire» (SNFF¹). L'obligation faite à l'État par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) de présenter au Parlement une stratégie pour le fret ferroviaire a franchi, avec un peu de retard, une première étape. Une cible claire est fixée avec un objectif ambitieux de doubler (de 9 % à 18 %) la part modale du fret ferroviaire calculée en tonne-kilomètre (tkm) d'ici 2030. Ce doublement permettra à la France de rattraper dans neuf ans la moyenne européenne actuelle.

Ce document propose 72 mesures qui forment un panier assez composite, mais qui sont dans l'ensemble saluées par les acteurs économiques. Il reste à le traduire en stratégie d'action. Les premières recommandations de méthode qui figurent dans l'avis du conseil d'orientation des infrastructures (COI) fournissent déjà des pistes très utiles. Il faut hiérarchiser les propositions et définir des jalons impératifs pour évaluer l'atteinte des résultats intermédiaires afin de proposer des mesures correctrices en cas de défaillance d'un des acteurs. Mais surtout, l'objectif de report modal restera un vœu pieux si l'offre de SNCF Réseau ne s'améliore pas considérablement et suffisamment rapidement. Il s'agit d'adapter la capacité de l'infrastructure aux besoins du fret, de faire évoluer ces modalités de maintenance et d'entretien et, surtout, de revoir entièrement les modalités d'exploitation et d'allocation des capacités afin que cessent les situations de refus de vente tacite.

INTRODUCTION

La méthode qui a été suivie pour élaborer le document SNFF est intéressante à deux titres. Premièrement, elle s'appuie sur l'expertise et les besoins des opérateurs et clients : entreprises ferroviaires, candidats autorisés, opérateurs de transport combiné, chargeurs, etc. Et, secondement, elle fixe les périmètres de responsabilité de chaque partie prenante pour atteindre les objectifs. C'est un facteur de réussite indispensable, quoique non suffisant. Il semble enfin possible qu'une démarche collaborative au long cours se poursuive sur cette base à condition que chaque partie prenante s'applique à faire sa part du travail et reste vigilante quant au respect par les

autres parties de leurs engagements réciproques. La signature d'un Pacte entre les parties prenantes, lors de la SITL, le jour même de la publication du SNFF est un signal fort. D'ailleurs, les professionnels ne s'y sont pas trompés et se saisissent du sujet.

Par exemple, lors des rencontres annuelles du transport combiné (le 21 octobre), le GNTC et les opérateurs présents ont exprimé à la fois leur grande satisfaction sur les mesures d'urgence prises (essentiellement de soutien direct ou indirect à l'exploitation) en soulignant le fait qu'elles étaient de surcroît financées et leur extrême vigilance sur la mise en œuvre des actions de long terme. L'inquiétude porte notamment sur le temps que prendra l'aggiornamento stratégique de SNCF Réseau qu'exige cette priorité donnée au report

NOTES

1. Nous utilisons dans cet article l'abréviation SNFF pour évoquer le document «Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire».

modal des marchandises. Les opérateurs insistent notamment sur les points suivants :

- ▶ la mise aux normes européennes (vrai gabarit P400 permettant de charger des remorques sur des wagons poches normaux²) des gabarits ferroviaires sur tous les axes à fort potentiel de report modal utilisant la technique du transport combiné,
- ▶ la possibilité de faire circuler en fiabilité des trains longs de 850 mètres,
- ▶ le maillage du territoire en terminaux multimodaux modernes et équipés,
- ▶ et surtout la disponibilité en quantité et en performance des sillons pour que cette technique ferroviaire réponde aux contraintes logistiques des chargeurs et des logisticiens, avec une attention particulière à la vitesse commerciale permise par les sillons de bout en bout³.

Deuxième exemple, des industriels de la chimie, sous l'égide de France Chimie, préparent un plan d'action complet afin que l'aide très élevée qui sera apportée au wagon isolé jusqu'en 2024 permette d'engager le cercle vertueux du report modal (voir l'article de Christian Rose pour France Chimie, page 32).

Dans le même esprit, le rapport du COI portant avis sur le SNFF⁴ insiste assez minutieusement sur les principales conditions de réussite des objectifs de report modal.

Cet article vise à rappeler pourquoi la stratégie en faveur du fret ferroviaire est celle de la dernière chance pour tenir les objectifs de la France, puis à préciser ce que pourraient être des jalons intermédiaires en raisonnant segment de marché par segment de marché et, enfin, à insister sur quelques points bloquants à traiter très rapidement.

LE REPORT MODAL POUR LES MARCHANDISES : UN IMPÉRATIF DE COURT TERME

La performance des modes de transport massifié est un impératif pour au moins trois raisons : la préservation du climat, la réduction de la consommation finale d'énergie, la compétitivité industrielle et logistique de la France.

POURQUOI LE REPORT MODAL EST-IL INDISPENSABLE À COURT TERME POUR TENIR LES OBJECTIFS CLIMATIQUES ?

Ce premier impératif semble couler de source. Pourtant, certains acteurs s'interrogent encore sur la priorité à apporter au report modal des marchandises par rapport à la mobilité des personnes, considérant

que la décarbonation des camions pourrait suffire à faire l'affaire.

En effet, le paquet Fit for 55 mis sur la table par l'UE dans le cadre du *Green Deal* vise une stratégie de décarbonation de tous les modes de transport avec un objectif de réduction, dès 2030, du bilan carbone des transports terrestres de 55 % (par rapport à 1990) et de 100 % en 2050. L'attention portée sur la décarbonation du transport routier de marchandises (TRM) est la principale novation.

Cependant, les solutions technologiques et logistiques pour décarboner le TRM qui, rappelons-le, pèse 89 % des tkm en 2019, ne seront pas disponibles à grande échelle avant au moins une décennie et ne seront véritablement déployées qu'après 2040, au mieux. Les travaux de la task force aboutissent au constat qu'une longue phase de transition par le BioGNV sera nécessaire pour les porteurs lourds.

Or, ce sont les émissions cumulées depuis le début de la période industrielle qui comptent pour tenir les objectifs permettant de limiter sous 1,5 ou 2 degrés le réchauffement climatique. Il est certes important et très utile pour marquer les esprits de fixer des objectifs ambitieux de réduction à l'horizon 2030 et de neutralité carbone en 2050, mais c'est bien la forme de la courbe de réduction qui importe le plus. Il convient de se méfier des effets d'horizon, les économies définitives et récurrentes de GES réalisées dans le domaine des transports dès 2022 sont bien plus importantes pour le climat qu'une lointaine date de neutralité carbone.

En outre, les économistes montrent qu'une stratégie d'économie de carbone dans le transport de fret grâce au report modal ne présente pas l'inconvénient d'un effet rebond⁵. L'efficacité énergétique supérieure ne génère pas un accroissement de la demande, mais une modification des chaînes logistiques. A contrario, l'amélioration de la performance (économique et écologique) de l'offre de transport de voyageurs peut être entièrement compensée par un accroissement de la demande du fait de l'augmentation du pouvoir d'achat mobilité qui en résulte (voir le dossier du numéro *TI&M* n° 525 « Décarboner sans décroître ? »).

Les émissions de GES (*Tank to Wheel* ou TTW) du TRM représentent entre 35 % et 40 % des émissions TTW sur autoroutes (et plus généralement sur le réseau routier interurbain). La proportion pouvant atteindre 60 % sur certaines sections. Évidemment, la souplesse et l'efficacité logistique du TRM le rendent durablement indispensable pour assurer le fonctionnement des chaînes logistiques. Parce que le TRM

“ La performance des modes de transport massifié est un impératif pour au moins trois raisons : la préservation du climat, la réduction de la consommation finale d'énergie, la compétitivité industrielle et logistique de la France. ”

NOTES

2. Les circulations P400 « classiques » en France sont possibles sur certains axes mais sont encore soumises à une Autorisation de transport exceptionnel (ATE). Cela signifie que le trafic ne peut pas être garanti sur la durée, ce qui est néfaste pour la planification et le développement du transport intermodal.

3. Aujourd'hui, on fait le constat que le temps effectif entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée augmente de façon continue sur la plupart des itinéraires.

4. Ce rapport a été rendu public en septembre après la publication du SNFF comme il se doit, mais il est daté de mai 2021 car il portait sur la version de travail du document.

5. Au contraire, la massification des flux nécessitera aussi un changement des consommateurs en faveur de comportements plus écoresponsables : un peu moins de « tout, tout de suite ».



restera le mode très dominant, il doit être concentré le plus vite possible sur son domaine de pertinence exclusif en intégrant son coût social généralisé. Cela suppose que les modes massifiés et notamment le fer qui peut – encore, mais de moins en moins – desservir une large partie des territoires retrouvent sa compétitivité sur tout son domaine de pertinence (sans artifice, en répondant juste aux attentes différentes des segments de marché).

Les discussions sur un nouveau système d'échange de quotas d'émission, distinct du SEQUE-UE, destiné à couvrir le transport routier et de la construction (*voir TI&M n° 528*), sur la directive Eurovignette (*voir page 60*), sur le juste prix du carbone (*voir page 44*) et les emballages politico-médiatiques récents sur le prix des carburants (*voir chronique d'Yves Crozet dans ce numéro*) montrent qu'il sera difficile pour les gouvernements de faire accepter par les citoyens consommateurs la stratégie globale et exigeante de l'Union européenne. Raison de plus pour utiliser puissamment et rapidement le levier du report modal.

POURQUOI LE REPORT MODAL VERS LE FER RESTERA-T-IL INDISPENSABLE MÊME LORSQUE TOUS LES MODES DE TRANSPORT TERRESTRE AURONT ÉTÉ DÉCARBONÉS ?

La décarbonation totale en 2050 de tous les transports terrestres (VP, PL, transport ferroviaire et fluvial) constitue un défi majeur au regard de demande finale d'électricité (consommation directe d'électricité des moyens de transport, consommation indirecte d'électrons verts ou jaunes pour produire des carburants alternatifs décarbonés : hydrogène par électrolyse de l'eau et méthanation ; consommation

indirecte nécessaire pour produire les nouveaux outils de mobilité).

Les travaux de prospective sur les scénarios électriques à 2050 dans les différents pays de l'UE montrent que l'enjeu est considérable⁶. Par ailleurs, la transition énergétique sera très fortement consommatrice de biens et d'équipements eux-mêmes gour-

mands en ressources et en énergie qui ne seront pas encore décarbonées.

Le recours à des modes massifiés de transport de marchandises présentant une efficacité énergétique maximale restera en tout

état de cause indispensable pour les transports de longue distance. Il semble plus que nécessaire que la demande d'électricité liée aux transports reste dans une fourchette acceptable compte tenu du besoin croissant pour d'autres usages⁷.

Par ailleurs, comme le signale l'avis du COI, les sujets de congestion des réseaux, de pollution de l'air et de consommation d'espaces ne doivent pas être sous-estimés.

POURQUOI LA PERFORMANCE DES MODES MASSIFIÉS EST INDISPENSABLE À LA COMPÉTITIVITÉ INDUSTRIELLE ET LOGISTIQUE DE LA FRANCE ?

Nous ne reviendrons pas sur la nécessité clairement pointée dans l'avis du COI d'une gouvernance intégrée de la stratégie de compétitivité logistique, de la stratégie portuaire, de la stratégie en faveur du fret ferroviaire et fluvial. Nos lecteurs abonnés pourront utilement consulter le dossier sur les ports du *TI&M* n° 523 ainsi que le dossier « fret et logistique : évolutions accélérées » coordonné par Laetitia Dablanc et Michel Savy du *TI&M* n° 522 accessibles sur notre site Internet.

“ Il semble plus que nécessaire que la demande d'électricité liée aux transports reste dans une fourchette acceptable compte tenu du besoin croissant pour d'autres usages. ”

NOTES

6. Il n'est pas possible dans le format de cet article de revenir sur les prévisions de RTE sur la consommation totale d'électricité. La différence entre la prospective française et celle d'autres pays européens très engagés dans la décarbonation de leur économie, laisse penser que le scénario médian est très conservateur quant au remplacement des énergies fossiles par l'électricité dans le domaine des transports et du résidentiel et au niveau de réindustrialisation du pays (et donc de diminution des « émissions de carbone importées »). Pour de nombreux observateurs, le scénario médian aurait pour principale vertu de ne pas exclure d'emblée un scénario de production intégralement basé sur les renouvelables.

7. La consommation totale d'électricité pour le fonctionnement d'Internet, la consommation finale d'électricité pour « financer » la transition technologique et écologique, etc.

C'est un truisme, qu'il faut néanmoins sans cesse rappeler, le report modal est au cœur des stratégies multimodales: mer, fleuve, fer, route. Compte tenu du poids écrasant du transport maritime dans les échanges internationaux, tout commence dans les ports (et peut-être demain dans les grandes plateformes multimodales terminus des liaisons ferroviaires eurasiennes mis en place dans le cadre de la Belt Road Initiative).

Nous nous limiterons ici à rappeler quelques faits à garder en tête pour ne pas se tromper sur les segments porteurs pour le report modal.

► La «déglobalisation» des chaînes de valeur annoncée pendant la crise de la Covid-19 ne semble pas être encore au rendez-vous. Au contraire, le commerce mondial semble repartir plus fort que la production mondiale, témoignant d'une augmentation du taux d'ouverture des économies à rebours de la tendance de «démondialisation» qui était à l'œuvre depuis la crise de 2008-2009. Il serait très imprudent de faire des conjectures sur la tendance. On peut néanmoins faire l'hypothèse raisonnable d'une évolution de l'économie mondiale vers une plus forte régionalisation. On constate déjà des évolutions de certaines chaînes de valeur, avec la volonté de réindustrialisation de l'Europe (indépendance stratégique, moindre impact carbone de la production, réduction des longueurs des chaînes logistiques et donc des émissions des transports intercontinentaux plus difficiles à décarboner) et un «sourcing» plus proche autour de la Méditerranée.

► L'évolution du commerce extérieur de la France analysé en tonnes (hors grands vracs) entre 2003 et 2018 montre que la croissance se concentre quasi exclusivement sur le commerce avec nos partenaires européens (voir l'article «Les ports français à la reconquête des trafics conteneurisés» Charles Duvaux et Maxime Planeix in *TI&M* n° 523 dont nous reproduisons ici certaines figures). Le commerce extérieur (hors grands vracs) mesuré en tonnes avec les pays tiers n'a crû que de 2 % au total entre 2003 et 2018 (-9 % pour les exportations, + 10 % pour les importations) alors qu'il a augmenté de 23 % dans la même période avec nos partenaires européens (12 % pour les exportations, 33 % pour les importations). Ainsi, la dynamique économique de la France entre 2003 et 2018 ne s'est pas traduite par une augmentation du marché *overseas* des ports, mais par une intensification de ses liens avec ses voisins européens.

Les conséquences logistiques sont évidentes, l'enjeu principal de volume pour le report modal se concentre

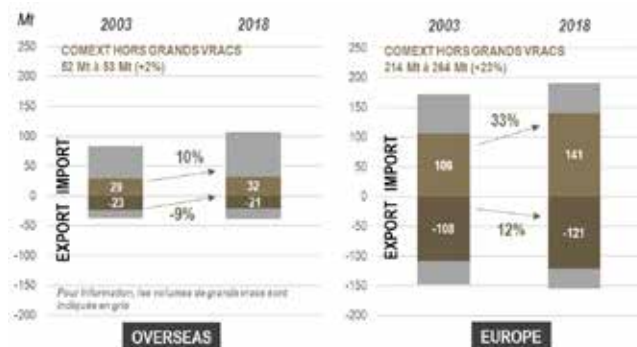


Figure 1: Évolution du commerce extérieur hors grands vracs entre 2003 et 2018. Source : Douanes, traitement Mensia Conseil.

sur le commerce continental qui est demandeur de transport terrestre longue distance et/ou de transport maritime *short sea*.

► La très grande faiblesse des ports français sur le segment des trafics *short sea* (conteneurs LO/LO, et remorques non accompagnées) crée un effet d'optique quand on compare la performance globale des ports français avec celle de leurs concurrents.

“ Ce segment qui utilise le transport maritime sur une partie du parcours est très pénalisé par l'insuffisance de moyens de pré et post-acheminement massifiés, très rapides et performants. ”

Certes, des insuffisances encore criantes sont à traiter dans nos ports, notamment en ce qui concerne l'organisation des opérations de chargement/déchargement des navires, la flexibilité, le service rendu aux clients et la simplification des opérations administratives et de contrôle qui requièrent des standards plus élevés que le trafic *deep sea* ou *short sea* accompagné. Mais surtout, ce segment qui utilise le transport maritime sur une partie du parcours est très pénalisé par l'insuffisance de moyens de pré et post-acheminement massifiés, très rapides et performants. Tous les ports qui réussissent sur le segment du *short sea* (pas uniquement dans les ports du nord, cf. Trieste pour les flux turcs) disposent de moyens massifiés permettant d'évacuer rapidement des caisses mobiles et surtout des remorques préhensibles. On estime en moyenne qu'une ligne de *short sea* non accompagné a besoin de 50 % de part modale fer. Le *short sea shipping* non accompagné est extrêmement sensible au coût et au transit time, car son concurrent direct est la route (même lorsqu'il y a un franchissement: transport accompagné en ferry Ropax). La très forte pénurie de chauffeurs et surtout le souhait d'éviter l'immobilisation inutile des tracteurs et le gaspillage de temps de chauffeurs constituent des facteurs très favorables pour le report modal, en avance de phase avec le renchérissement du carbone.

Pour rattraper son retard, la France a besoin d'un schéma directeur du transport multimodal permettant de couvrir les différents segments (le combiné maritime, le combiné continental) et surtout permettant une mutualisation sur les mêmes services du transport de caisses mobiles, de remorques préhensibles, voire de conteneurs maritimes. C'est aujourd'hui impossible dans des conditions économiques raisonnables en France. D'ici 2030, il faut avoir achevé la transition de nos autoroutes ferroviaires à la française vers le standard européen du P 400.

Il convient également d'améliorer la desserte ferroviaire des ports. Ce qui suppose certes des investissements, mais surtout d'instaurer une priorité pour les sillons des trains de fret ayant pour origine ou destination les ports. Pour ce faire, il faut respecter la directive européenne en cas de saturation des itinéraires.

Enfin, il faut que les opérateurs de terminaux maritimes améliorent encore les conditions de (dé)chargement sur modes massifiés.

FOCUS SUR LE COMMERCE OVERSEAS

La stabilité du marché overseas hors grands vrac sur la période 2003-2018 cache en réalité un fort dynamisme du segment conteneurisé sur la période 2003-2011, majoritairement tiré par l'import, puis un retour à une progression plus lente depuis 2011.

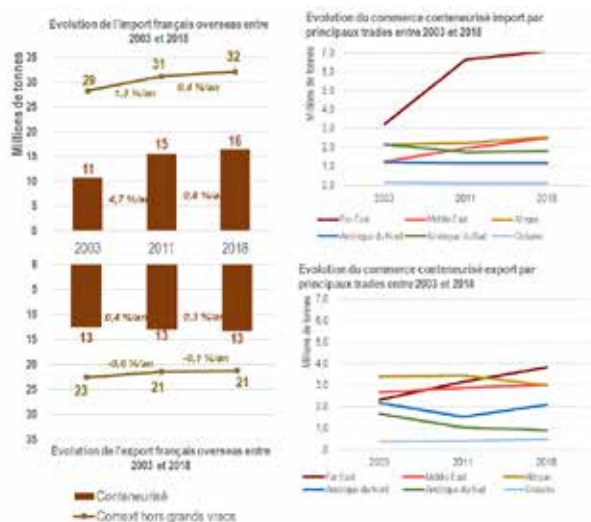


Figure 2 : Détail de l'évolution du commerce extérieur conteneurisé 2003-2011 et 2011-2018.

Source : Douanes, traitement Mensia Conseil.

2003-2011 : LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA CHINE

Sur la période 2003-2011, les trafics conteneurisés import ont connu une augmentation particulièrement forte avec un taux de croissance atteignant 5 % par an, qui ne peut pas uniquement s'expliquer par le dynamisme très modéré du commerce extérieur ou par l'augmentation du taux de conteneurisation des marchandises (à laquelle on pourrait attribuer au maximum une augmentation de 1 % par an). Cette augmentation s'explique en réalité par la montée en puissance très nette du *trade Far-East*, dont les imports ont plus que doublé sur la période, faisant passer sa part dans le commerce *overseas* import de la France de 28 % à plus de 40 %. Dans la mesure où, dans le même temps, les autres axes ont connu une stabilité (mis à part le *trade Middle-East/Inde* qui a lui aussi bénéficié d'une dynamique d'augmentation forte), elle semble être un reflet assez logique de la désindustrialisation de la France sur la production de biens de consommation

courante. Ce phénomène explique l'augmentation du taux de conteneurisation « apparent » de l'import, dans la mesure où elle fait évoluer fortement le mix produit en faveur des produits conteneurisés du fait du remplacement des imports de matières premières peu conteneurisées par des produits finis conteneurisés quand la délocalisation s'est faite en dehors d'Europe, notamment en faveur de la Chine.

On retrouve partiellement à l'export ce dynamisme du *Far-East*, qui illustre l'ouverture de l'économie chinoise créant de nouveaux débouchés pour la production française, tandis que les autres trades connaissent au mieux une stabilité. Au global, les trafics conteneurisés export connaissent donc une érosion moins forte que l'ensemble du commerce extérieur hors grands vrac (simple témoin, cette fois, d'une augmentation du taux de conteneurisation réel des marchandises).

2011-2018 : UNE PROGRESSION PLUS SYMÉTRIQUE ET PLUS LENTE DU COMMERCE CONTENEURISÉ

La période 2011-2018 se caractérise par un ralentissement des tendances observées sur la période 2003-2011 sans observer une restructuration majeure des différents *trades*. Les trafics conteneurisés sont plus en phase avec la dynamique du commerce extérieur hors grands vrac.

En particulier, le *trade import Far-East* connaît un fort ralentissement – même s'il reste très dynamique – et, au vu de la volonté de la Chine de dynamiser sa demande intérieure plutôt que ses exports, on peut s'attendre à l'avenir à une poursuite de cette tendance. En revanche, les trafics import du *trade* avec le sous-continent indien maintient une croissance de + 5 % par an sur la période, semblable à 2003-2011 : l'ouverture progressive de l'économie du sous-continent indien est plus tardive, moins rapide, mais sa dynamique future est plus forte que celle de la Chine qui devrait atteindre prochainement son asymptote. Enfin, la dynamique de l'import africain semble confirmer son positionnement au troisième rang de la mondialisation des chaînes de valeur en lien avec l'économie européenne.



LA STRATÉGIE DE REPORT MODAL SE CONDUIRA SEGMENT PAR SEGMENT

L'objet de cet article n'est pas de commenter les 72 mesures de la SNFF, mais de s'interroger sur les conditions de leur mise en œuvre. L'avis du COI constitue une base de travail très intéressante sur le plan de la méthode et cela en dépit du manque criant de données mises à disposition de ses rapporteurs. Le rapport recommande une approche pragmatique guidée par l'objectif d'une bonne articulation entre les modes ferroviaire, fluvial et routier et fondée sur les attentes des chargeurs, sur la mobilisation de la population et surtout phasée, financée, innovante et territorialisée.

Sans avoir la prétention de prolonger le travail très sérieux du COI, il semble utile d'approfondir certains points clés cités dans le rapport.

“ Les objectifs de report modal doivent viser une part de marché fer (plus fleuve) d'au moins 40 % sur les segments longue distance pour tenir l'objectif de 18 %. ”

Parler de part de marché du mode ferré, comme d'ailleurs du mode fluvial, de manière agrégée n'a pas grand sens et n'aide pas à piloter des politiques efficaces. Les parts modales des différents modes sont approchées par l'unité des tkm. La tonne-kilomètre est une unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre. On comprend aisément que transporter une tonne sur 1000 km n'est pas l'équivalent de transporter 1000 tonnes sur un kilomètre. Le domaine idéal de pertinence du fer serait de transporter 1000 tonnes sur 1000 km. La logistique de desserte terminale vise à transporter parfois quelques kilogrammes sur quelques kilomètres. Entre les deux, il y a beaucoup de place pour une coopération efficace entre les différents modes.

Une analyse minutieuse des différents segments de transport tous modes, montre que les objectifs de report

modal doivent viser une part de marché fer (plus fleuve) d'au moins 40 % sur les segments longue distance pour tenir l'objectif de 18 % compte tenu de la part en tkm du transport courte distance et du fait que sur les longs parcours la logistique ne peut pas faire l'économie de la route pour les dessertes initiales et finales (même avec du report modal le fer ne se substitue pas entièrement à la route).

Il est donc plus qu'utile de distinguer les différents segments de marché: le transport multimodal de marchandises (de conteneurs maritimes, de caisses mobiles et de remorques routières – si possible préhensibles comme presque partout en Europe), le transport de fret conventionnel en train entier, le lotissement ou le transport de wagons isolés (WI).

LE SEGMENT DU TRANSPORT MULTIMODAL DE MARCHANDISES

Le transport multimodal de marchandises (TMM) constitue le plus gros gisement de croissance. Ce n'est pas très étonnant, compte tenu de la désindustrialisation de la France, de la très forte dispersion des zones d'entrepôts autour des nœuds autoroutiers qui réduisent les possibilités de massification de point à point et rendent nécessaire le recours à plusieurs modes (train + route, barge + route) pour traiter la chaîne logistique.

Face à cette demande potentielle – qui est souvent déjà exprimée, mais non servie –, la situation de la France se caractérise par une inadaptation de l'offre à la demande du marché. Plusieurs raisons à cela:

- ▶ Un retard manifeste de la part massifiée dans les ports français (faiblesse des trafics *short sea*, conditions de chargement des trains et des barges, offre de sillons non compatible avec les exigences de ce type de marché – sillons cadencés sur toute la journée avec 3 à 4 départs par jour sur chaque ligne).
- ▶ Un manque de capacité des terminaux multimodaux et globalement une mauvaise couverture du territoire national en partie pour des raisons d'histoire



Péniche-cargo sur le canal Rhin-Main-Danube.

© iStock



industrielle et ferroviaire⁸. L'absence de maillage réduit fortement la part du marché adressable.

► Et surtout, ce que l'on doit considérer comme l'équivalent d'un refus de vente de sillons. À titre de simples illustrations: l'extrême difficulté d'obtenir des sillons en journée pour la traversée de l'Île-de-France par les trains du combiné, plus globalement la difficulté pour les opérateurs à obtenir les sillons demandés et la baisse très prononcée du nombre de circulations internationales de fret sur le corridor atlantique. Il est intéressant de noter que lorsque les sillons proposés permettent, à peu près, de répondre aux attentes des chargeurs et aux contraintes opérationnelles des opérateurs de transport combiné, le TMM atteint une part de marché de plus de 50 %. Inversement, le corridor fret atlantique a vu son trafic divisé par 2,5 dans la dernière décennie (générant du report modal inversé et un report sur l'itinéraire Rhône-Saône Méditerranée, avec donc un report modal inversé en Espagne). Alors même que les échanges commerciaux de marchandises conteneuriables entre les régions espagnoles de l'ouest et le nord de l'Europe (Benelux, Allemagne, Grande-Bretagne, Bassin parisien et Hauts-de-France) sont deux fois plus importants que ceux des régions espagnoles de l'est, l'offre ferroviaire y est bien moindre.

Un premier exercice sommaire de projection de la demande à l'horizon 2030 établit en considérant, d'une part, l'évolution de la demande de transport tous modes et en prenant, d'autre part, des hypothèses réalistes de port shift (notamment pour les lignes intra-européennes), des hypothèses très prudentes de livraison de nouveaux terminaux multimodaux d'ici 2030 (essentiellement les coups partis et l'extension et la modernisation des terminaux existants) et les avis des grands commissionnaires de transport (forwarders) et des opérateurs de transport combiné (équilibre des flux, types de marchandises transportées) permet de dresser une première carte côté demande. Le scénario haut se fonde sur la levée de tous les bottlenecks du côté de l'infrastructure.

Sur le segment du transport de marchandises diverses longue distance (supérieur à 500 km pour le continental – UTI et remorques – et 300 km pour le maritime), l'objectif d'une part de marché du fer (ou fer et fleuve lorsque la capacité existe) supérieure à 40 % en moyenne semble accessible à court terme (2030). L'atteinte d'une part de marché de 60 % sur ce même segment en 2040 lorsque les services de transport combiné pourront profiter pleinement du dégagement des gabarits sur tous les itinéraires semble également réaliste.

La difficulté est de transposer cette carte de demande en carte d'offre. Non pas l'offre des opérateurs de combiné et des entreprises ferroviaires, mais d'offre

de sillons par SNCF Réseau afin de traduire les demandes d'origine-destination en demandes d'itinéraires. Évidemment si les itinéraires ou horaires sont moins performants, la demande en sera réduite sans qu'il soit évident de mesurer l'élasticité de la demande à une offre médiocre, tant le besoin de solutions multimodales est fort.

La question est rendue encore plus complexe par le fait de devoir considérer plusieurs techniques fortement concurrentes (les autoroutes ferroviaires à la française et le transport combiné de type européen permettant de charger des remorques larges sur des wagons poches classiques) sans connaître le terme de la transition

(mise au vrai gabarit P400 des itinéraires stratégiques) avec le risque d'investissements frustratoires dans de nouveaux terminaux et d'effets d'éviction.

Le principal problème dans la mise en œuvre de la stratégie de report modal sur ce segment tient à la solution de continuité entre les attentes du marché et l'évolution de l'offre du gestionnaire d'infrastructure (adaptation des infrastructures et surtout des conditions de circulation).

C'est ici que le report modal devient une question de bonne exécution. L'État devrait établir un schéma directeur du TMM en cohérence avec la stratégie logistique et la stratégie nationale portuaire. Il ne s'agit pas de planifier le développement du marché, il convient au contraire de laisser toute leur place aux entreprises pour investir le cas échéant dans les infrastructures, et en tout cas pour opérer les terminaux dans une optique d'innovation, de digitalisation, de services aux clients.

Les opérateurs de transport combiné et les grands forwarders (clients des premiers ou opérateurs en *company train*) connaissent les besoins des clients et les contraintes des chaînes logistiques de bout en bout – y compris et surtout lorsqu'il y a un segment maritime. L'objectif du schéma directeur est de garantir une très étroite articulation entre le maillage du territoire par des terminaux multimodaux, les capacités des infrastructures itinéraires (gabarit, longueur) et surtout l'offre capacitaire de sillons. En phase transitoire, cela suppose d'établir des priorités stables et explicites en faveur du report modal entre les trains du combiné, les trains de voyageurs et la capacité consommée pour les fenêtres travaux.

LE TRANSPORT CONVENTIONNEL EN TRAINS ENTIERS

Il s'agit principalement d'un transport de marchandises réalisé en trains entiers de point à point (mono-origine et monodestination) qui suppose donc la desserte d'installations terminales embranchées (ITE) dans des usines, des silos d'expédition de céréales, des carrières, etc. qui par

“ Il est intéressant de noter que lorsque les sillons proposés permettent de répondre aux attentes, le TMM atteint une part de marché de plus de 50 % . ”

NOTES

8. L'absence de très importantes plateformes industrielles devant expédier de gros volumes vers de très nombreuses destinations n'a pas favorisé la réalisation d'investissements privés dans des terminaux multimodaux à l'intérieur même de grandes ITE (à l'instar de BASF à Ludwigshafen ou à Anvers : un terminal multimodal pour traiter ses propres expéditions vers des clients ou entre les usines du groupe, ouvert ensuite à tous les chargeurs et opérateurs de combiné).

définition sont réparties historiquement sur l'ensemble du territoire, notamment sur des lignes de desserte fine.

Il convient néanmoins de noter que la technique évolue avec la possibilité de rendre plus compétitif le fer en utilisant des trains mixtes (transport conventionnel et transport combiné) constitués ou séparés dans des installations de service situées à proximité d'un terminal multimodal et bien entendu de l'ITE à desservir, ou de « gestion capacitaire » avec des trains d'axe moins que complets dans lequel on ajoute des wagons ou des coupons de wagons.

“ **La France n'a sans doute pas les moyens de préserver et de moderniser tout son réseau de petites lignes, mais il faut sortir d'une logique strictement comptable.** ”

Pour réussir le report modal sur ce segment de la demande il convient de raisonner par filières en partant des besoins logistiques des chargeurs et de la réalité territoriale (ce que certains chercheurs et spécialistes de la logistique nomment l'épaisseur du territoire).

En 2019, plus de 50 % des tonnes de marchandises transportées en fer « conventionnel » étaient émises ou reçues sur des installations terminales embranchées situées soit sur des lignes capillaires fret (lignes sans trafic de voyageurs) soit sur des lignes fines dites d'aménagement du territoire (anciennes lignes 7 à 9 UIC avec voyageurs). La France n'a sans doute pas les moyens de préserver et de moderniser tout son réseau de petites lignes, mais il faut sortir d'une logique strictement comptable⁹.

La très grande majorité des sites industriels, des silos d'organismes stockistes et a fortiori des carrières ne sont pas déplaçables. La destruction créatrice permet à l'économie de s'adapter, mais il faut savoir raison garder lorsque cela implique la disparition définitive d'un site industriel et d'un site ferroviaire performant. Cette disparition entraîne une considérable perte d'énergie grise et d'actifs qu'il n'est tout simplement plus possible de reconstituer ailleurs (pour des raisons d'artificialisation, de procédures environnementales, d'acceptabilité des riverains).

L'art d'exécution supposera d'apporter une très claire et fiable lisibilité quant à la pérennité des infrastructures à long terme pour que les chargeurs disposent des indications nécessaires pour leur stratégie d'investissement à long terme. Un exemple : les silos d'expédition qui seront durablement embranchés fer (ou mouillés) pour y concentrer la collecte à destination lointaine (industriel de transformation, port d'exportation) et ainsi optimiser leurs chaînes logistiques. Tout cela n'est pas possible sans une vision à vingt ans de la pérennité des lignes avec un niveau de performance acceptable et la disponibilité des sillons. Examinons quelques exemples concrets :

► On conçoit l'intérêt, par exemple, d'un maintien d'une

ligne ferroviaire qui permet de desservir un port fluvial pour les matériaux bruts de carrière ou de BTP afin de desservir les zones denses par le fleuve.

► Ou encore, celui d'un examen systématique des possibilités de reconversion d'anciens sites industriels embranchés afin que la disparition éventuelle d'une activité industrielle ne conduise pas automatiquement et irrémédiablement à la réduction de la desserte ferroviaire d'un site (la mutualisation de l'ITE pour WI si le tissu le permet, la transformation en gare fret avec investissement des acteurs économiques locaux, voire la réindustrialisation doivent être envisagées... un site embranché majeur doit toujours être considéré comme un actif prioritaire dans la stratégie de reconquête économique).

La logistique des céréales et des matériaux de construction (y compris les déblais et gravas) est assez prévisible, les lieux de production et les lieux de destination sont connus et assez fortement massifiés et surtout très stables dans le temps, les marchandises sont pondéreuses, leur faible valeur et la performance supérieure du chargement/déchargement des trains par rapport aux camions benne justifie déjà largement l'utilisation du fer, même sur courtes distances... **Sur ces segments particuliers, l'objectif d'une part modale de 30 % (objectif européen) pourrait largement être atteint et ce rapidement.** Pour les autres filières un maintien de la part de marché sera déjà un bon résultat.

LE LOTISSEMENT ET LE WI

La préoccupation des industriels est que cette aide ne serve pas uniquement à gagner du temps et une façon d'éviter la fermeture de sites industriels qui résulterait de l'abandon de certaines dessertes fines en wagons isolés en cas de non-pérennité de l'opérateur historique.

Le taux de subvention du WI (70 M€ par an jusqu'en 2024 pour environ 160 000 wagons pleins) est très important. Il convient que cela permette de remettre en place un cercle vertueux de report modal. Pour ce faire, il faut absolument comprendre le modèle économique du WI et traiter la question des dessertes terminales en optimisant leur production et leur remplissage. Le dispositif d'aide doit être calibré dans cet objectif en conditionnant l'aide à l'ouverture des dessertes terminales à toutes les entreprises ferroviaires. Faire remonter l'activité à environ 350 000 wagons pleins d'ici 2025-2026 est à la fois une condition de survie de la technique (hors subvention permanente) et un objectif réaliste compte tenu du fait que seuls les clients les plus captifs (transport de marchandises dangereuses) ou disposant un pouvoir de marché suffisant (sidérurgistes) y ont encore recours pour une partie de leur flux. **Sur ce segment, le doublement de la part de marché semble largement réaliste.**

NOTES

9. Un ancien dirigeant du groupe ferroviaire insistait autrefois sur la productivité du capital plutôt que sur l'efficacité des organisations. Il fallait augmenter le ratio train-kilomètre/kilomètres de ligne (ce qui est sage, compte tenu du faible taux d'utilisation du réseau français), quitte à réduire le capital employé peu productif (en français, cela signifie fermer les petites lignes). Pour filer la métaphore ferroviaire, il ne faut pas oublier qu'il reste toujours un wagon de queue lorsqu'on a enlevé le précédent. Dans une économie de coûts fixes (sauf réduction massive des coûts de fonctionnement), il faut veiller à ce que le retrait éventuel ne se fasse pas en ordre dispersé uniquement en fonction des tours de table financiers. La mobilisation d'écosystèmes, de chargeurs et d'acteurs institutionnels locaux devrait permettre d'identifier les lignes qui présentent un potentiel et qui sont peu utilisées uniquement en raison de l'état de l'infrastructure ou de ses contraintes d'exploitation. Cela évitera les situations où on laisse se dégrader le service pour constater ensuite qu'il n'y a plus de demande.

PARTIR DE LA DEMANDE PLUTÔT QUE D'UNE STRATÉGIE D'OFFRE ET LEVER LES BLOCAGES

Le grand mérite de la recommandation faite par le COI d'adopter une démarche par segment est de partir de la demande, afin que le report modal soit pérenne et économiquement soutenable.

Pour cela, il faut privilégier les aides à l'investissement plutôt qu'au fonctionnement. Une autre recommandation en faveur d'une prise en charge par les autorités publiques de la partie non finançable par les opérateurs de fret (ou les chargeurs industriels) des coûts fixes des installations nous semble fondamentale.

LA RELANCE DU TRAIN DES PRIMEURS ENTRE PERPIGNAN ET RUNGIS

La relance pour une durée de trois ans et un mois du train des primeurs offre une bonne illustration de ce qu'il ne faudrait plus faire. Il circulera 5 fois par semaine et transportera dans 12 wagons à température dirigée, un chargement équivalent à 18 camions, il circulera de début novembre jusqu'au 15 juillet. Sur l'ensemble de la période en considérant que le service fonctionnera de façon nominale et à 100 % de remplissage, cela représente un maximum de 11400 camions (127 semaines x 5 circulations par semaine x 18 camions équivalent par circulation). La subvention publique prévue s'élèverait à 14 M€, soit un minimum de 1228 € par trajet camion de 900 km évité, soit 1,36 € par km, c'est-à-dire un peu plus que le prix de revient d'un transport routier réalisé sous pavillon français. La subvention au wagon plein s'élèverait à plus de 1840 €, plus de 4 fois l'aide au WI.

On conçoit aisément que ce n'est pas la bonne piste à suivre. La tonne de CO₂ ainsi économisée atteint un coût astronomique. En revanche, des investissements judicieusement choisis, par exemple, l'amélioration du fonctionnement de l'installation de service de Tergnier permettant de réaliser de considérables gains de productivité dans le processus de réception, tri de coupons, composition et expédition de trains ou la réouverture du point frontière entre Valenciennes et Mons, permettant un accès direct aux plateformes de Liège et Duisbourg, etc. seront bien plus efficaces pour permettre le report modal. Un art d'exécution.

Enfin, le gestionnaire d'infrastructure doit se mettre en situation de stratégie d'offre (pas de refus tacite de vente, pré-construction des sillons, sillon fret inscrit en dur dans le réticulaire 24 heures, voire dans une trame 2 heures).

“ L'article 47 de la directive est très explicite et permet aux États membres de donner une priorité aux trains longs parcours sur les trains de voyageurs. ”

Lorsque les infrastructures sont saturées ou susceptibles de le devenir prochainement il convient de faire des choix de priorité. Dans son rapport, le COI note en page 55 « que la France ne déployait pas les mécanismes prévus au niveau européen par la directive 2012-34 en

cas de saturation de sections du réseau: déclaration de saturation prévisible, application de règles de priorité, déclaration de saturation, plan de renforcement capacités, et possibilité d'une redevance de saturation ». L'article 47 (voir encadré) de la directive est très explicite et permet aux États membres qui le souhaitent de donner une priorité aux trains longs parcours (internationaux, trains du combiné) sur les trains de voyageurs. Ce qui constitue une mesure en ligne avec la préoccupation climatique. ■

ARTICLE 47 DE LA DIRECTIVE 2012-34 SATURATION DE L'INFRASTRUCTURE

1. Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée « infrastructure saturée ». Il en va de même des infrastructures dont on peut penser qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir.

2. Lorsqu'une infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 50, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article 51, a déjà été mis en œuvre.

3. Si les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer en outre des critères de priorité à la répartition des capacités de l'infrastructure.

4. Les critères de priorité tiennent compte de l'importance d'un service pour la collectivité, par rapport à tout autre service qui serait de ce fait exclu. Afin de garantir le développement de services de transport adéquats dans ce cadre, en particulier pour répondre à des exigences de service public **ou pour favoriser le développement du fret ferroviaire national et international**, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires, dans des conditions non discriminatoires, pour que ces services soient prioritaires lors de l'attribution des capacités de l'infrastructure.

Les États membres peuvent, le cas échéant, accorder au gestionnaire de l'infrastructure une compensation, correspondant à la perte de recette éventuelle liée à la nécessité d'attribuer à certains services une capacité déterminée en application du deuxième alinéa. Ces mesures et cette compensation tiennent compte de l'incidence de cette exclusion dans d'autres États membres.

5. **L'importance des services de fret, et en particulier des services de fret internationaux, est dûment prise en compte lors de la fixation des critères de priorité.**

6. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau.