



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



M. Patrick MIGNOLA
Vice-président délégué aux transports

Réf. : votre courrier DT16I6093L208375

Objet : Report modal de marchandises

Lyon, le 15 janvier 2017

Monsieur le vice-président,

Dans votre courrier cité en référence, vous écrivez :

« Le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes souhaite mettre en place des moyens visant à réduire la circulation routière des marchandises en organisant des solutions, entre autre, de report modal de la route vers le rail.

Dans le cadre de cette démarche, compte-tenu des enjeux de santé publique et de lutte contre le réchauffement climatique, et afin de mettre en œuvre cette politique dans les délais les plus courts, je souhaite consulter l'ensemble des organisations qui se sont exprimées dans ce sens.

C'est dans cet esprit que je vous invite à bien vouloir me faire parvenir les propositions et les solutions concrètes que vous considérez pouvoir être mises en œuvre pour que le report modal des marchandises de la route vers le rail soit effectif au cours de l'année 2017. »

Si votre demande concerne l'ensemble de la région Auvergne – Rhône-Alpes et la question du fret ferroviaire sur tous les axes, alors un courrier ne suffirait pas à exprimer nos points de vue. Il serait sans doute intéressant de remettre en place un groupe de travail fret, issu de la commission transports, tel qu'il a pu exister lors de précédents mandats.

Si votre demande concerne particulièrement les traversées alpines, voici nos analyses et nos propositions :

- Le trafic de marchandises, tous modes confondus, à travers les Alpes du nord est stable depuis plus de 25 ans autour de 20 millions de tonnes par an
- Si la part du ferroviaire atteignait encore 12 millions de tonnes au début des années 2000, elle est passée sous la barre des 4 millions de tonnes ces dernières années

- Avoir pour objectif réaliste à moyen terme de ré atteindre ces 12 millions de tonnes, permettrait donc de transférer la moitié des marchandises qui traversent les alpes aujourd'hui, par les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus et donc de supprimer la moitié des poids lourds en transit par les vallées de l'Arve et de la Maurienne.
- Si la réalisation de ce report modal peut s'enclencher dès 2017, il nécessitera plusieurs années avant d'atteindre réellement son objectif, tant les politiques institutionnelles et industrielles ont été et sont encore inverses à cet objectif.

Pour démarrer un transfert significatif des marchandises de la Route vers le Rail, il faut des infrastructures, un ou des opérateurs, différents systèmes adaptés aux différents types de marchandises et besoin des chargeurs, un rapport économique positif, un service à la hauteur des besoins des chargeurs :

- L'infrastructure existe ! La ligne historique « Dijon – Modane – Italie », qui supportait ces 12 millions de tonnes, a depuis été modernisée et mise au gabarit GB1 (pour près d'un milliard d'euros de travaux). Il reste à mettre en place le système ERTMS (pour lequel l'Europe s'est engagée) et la question de l'électrification de la vallée de la Maurienne en 25 000V nous semble pertinente. Cette ligne ferroviaire est aujourd'hui sous utilisée : elle permet 120 sillons de fret quotidiens d'après SNCF Réseaux et seulement 20 sont consommés. Elle nécessitera bien sûr des travaux de sécurisation et de protection pour réduire les nuisances et les risques pour les populations riveraines, pour que la situation à venir soit meilleure que celle qu'elles connaissaient, il y a seulement 15 ans.
En revanche, il est illusoire d'imaginer pouvoir utiliser la ligne via St. André le Gaz – Chambéry. Celle-ci est particulièrement fragile et saturée. Elle a été déclarée malade en janvier 2011 par Guillaume Pépy. Elle n'est pas au gabarit GB1. Avec ses plus de 40 km de voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry et ses nombreux trains de voyageurs, elle est saturée (près de 175 trains par jour toutes catégories sur la section Grenay - SAG). Il est utopique d'imaginer de nombreux sillons de fret en plus. Même quelques-uns risquent de la fragiliser plus.
Le sillon alpin (Valence-Grenoble-Chambéry) peut contribuer, dans une moindre mesure, car la quasi-totalité des camions empruntant les vallées de l'Arve et de la Maurienne n'a pas, pour origine/destination le sud de la France.

Sur la ligne historique Dijon – Modane, il nous semble que la gare fret d'Ambérieu, qui est plus étendue que la gare de La Part Dieu et qui est très peu utilisée peut, à faible coûts d'aménagement, permettre de « relancer » le service. L'avantage de la localisation d'Ambérieu est de se situer à proximité de la métropole lyonnaise et au carrefour des axes ferroviaires nord-sud et est-ouest, des Corridors Européens 2 et 6 et à l'extrémité nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. Si l'objectif est de fortement développer le fret ferroviaire, dans toutes ses dimensions, des friches industrielles, facilement connectables ou déjà connectées au réseau ferroviaire et à l'autoroute, comme l'ancien camp militaire de Leyment, pourraient être utilisées.

- La question des opérateurs peut se poser. Nous sommes attachés à ce que l'opérateur reste public, or on assiste au contraire depuis des années à une ouverture à la concurrence, et le transport ferroviaire a été fortement libéralisé en France. En conséquence la politique de la SNCF a été de réduire le service fret ferroviaire. Or si la concurrence privée existe, faute de rentabilité suffisante, elle n'a pas pris de nombreuses parts de marché, ni permis de réduire l'hégémonie du transport routier.

Pour réamorcer la pompe et garder une certaine maîtrise, si la SNCF ne réinvestit pas le fret ferroviaire, il peut devenir nécessaire de réfléchir à :

- l'amélioration de l'efficacité par des mesures de « restrictions » fortes de la circulation des PL par les Alpes accompagnées de mesures incitatives et économiques en faveur du ferroviaire.
 - le soutien par la Région de ces mesures auprès de l'État.
 - une subvention des pouvoirs publics aux réalisations des aménagements nécessaires
 - la mise en place d'un opérateur ferroviaire public régional. Cela permettrait à la Région d'avoir la maîtrise du développement des services.
- Le transport ferroviaire de marchandises est divers et, si l'objectif est de diminuer fortement le nombre de camions il est nécessaire de développer les différents modes :
 - Le ferroutage, ou autoroute ferroviaire consiste à mettre les camions (le plus souvent les remorques) sur les wagons. S'il n'est pas à négliger, il n'a qu'une pertinence faible au sein d'une massification de fret ferroviaire. En effet, il n'est pas particulièrement pertinent de transporter les remorques en sus des marchandises, notamment dès que les distances s'allongent.
 - Les conteneurs, facilement transférables d'une remorque routière sur un wagon
 - Le vrac et les matières dangereuses, particulièrement adaptés au transport ferroviaire
 - Le transport par train massif plus rare mais très intéressant économiquement
 - Le lotissement ou wagon isolé qui nécessite une infrastructure de triage et une massification importante
 - Enfin d'autres types de transports et surtout d'autres techniques, autorisées en France mais non encore utilisées pourraient correspondre aux besoins spécifiques de report modal pour les traversées alpines, comme nous en avons déjà parlé, lors de nos échanges et en commission.
 - L'intérêt économique est déjà réel. Le coût du transport routier, ajouté au prix des tunnels rend le transport ferroviaire théoriquement compétitif. L'intérêt économique est d'autant plus fort, pour les collectivités, si on y ajoute les coûts externes. Il nous semble dans ce cadre important de continuer de participer aux travaux des régions alpines (IMONITRAF!), à la mise en place de la coordination des redevances et du surpéage « Toll Plus »...
 - Enfin, la question d'un service à la hauteur des besoins des chargeurs est la question essentielle. Toutes les entreprises de transport que nous avons rencontré nous ont confirmé que si le service ferroviaire répondait à leurs besoins ils feraient le choix du report modal. Pour des raisons économiques, mais pas que. Pour que le service corresponde aux besoins, il faut que l'objectif régional soit ambitieux. Il est illusoire

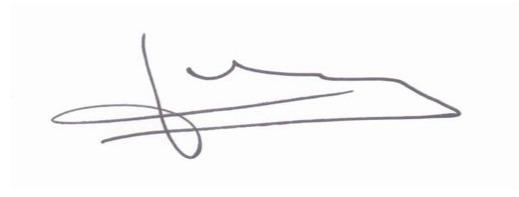
d'imaginer convaincre les chargeurs si le cadencement et donc le nombre de circulations à court terme n'est pas suffisant, si la régularité n'est pas la norme et si des sillons sont régulièrement supprimés. Les entreprises se plaignent aujourd'hui d'un service complexe, d'une politique commerciale négative... Il serait sans doute intéressant de mettre en place un comité régional des partenaires du fret ferroviaire dont l'objectif serait de vérifier régulièrement la qualité du service.

Voilà l'état synthétique de nos premières réflexions en matière de report modal du transport de marchandises à travers les Alpes du nord. Nous venons de prendre connaissance des contributions qui vous ont été adressées par le Collectif des associations pour la qualité de l'air et par l'Atelier des savoirs partagés. Nous notons avec intérêt les nombreuses convergences de toutes ces propositions.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le vice-président, l'expression de nos salutations respectueuses.

Pour le groupe des élus régionaux du
Rassemblement Citoyens, Ecologistes
et Solidaires

Jean-Charles KOHLHAAS

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Charles Kohlhaas', written in a cursive style.