

INTERMODALITE ET ECOMOBILITE AGIR CONCRETEMENT ET MAINTENANT POUR LE REPORT MODAL DES MARCHANDISES

I PLAN D'ACTIONS REGIONAL

Auvergne-Rhône-Alpes est une région forte de son dynamisme économique et de sa position géostratégique à la croisée de grands axes d'échanges. Mais si les infrastructures de transport participent directement à la vitalité régionale, la plus grande partie des trafics de marchandises s'effectue par la route avec des conséquences importantes en termes de nuisances : qualité de l'air, santé publique, sécurité et saturation des axes.

La part modale du rail dans l'ensemble du transport terrestre en France est passée de plus de 15% en 2000 à moins de 10% depuis 2013. Ce recul n'est pas un phénomène récent : le chemin de fer assurait le transport des deux tiers des marchandises en 1950.

Au sein de la région Auvergne-Rhône-Alpes, la situation est particulièrement préoccupante pour les traversées alpines compte tenu de la vulnérabilité des vallées. Le trafic ferroviaire entre la France et l'Italie s'établit ces dernières années à moins de 4 millions de tonnes sur un trafic total entre 40 et 50 millions de tonnes. Il était de 10 millions de tonnes en 1997.

Cette situation n'est pas irrémédiable. Il est impératif d'inverser cette tendance. Il faut rééquilibrer les modes de transport en les recentrant sur leurs champs de pertinence. Notamment, le ferroviaire et le fluvial doivent constituer des solutions privilégiées pour les transports massifiés et de longue distance, alors que le mode routier reste indispensable pour les trajets terminaux et de proximité.

S'appuyant sur une consultation des acteurs (gestionnaires d'infrastructures, opérateurs de fret, logisticiens, grands chargeurs, institutionnels, associations, organisations syndicales..) qui s'est traduite par une quarantaine de contributions fin 2016, ainsi que sur une journée entière d'échanges ayant réuni plus de 120 participants à Chambéry le 13 avril dernier, la Région a la volonté de mettre en place une politique en faveur du report modal des marchandises avec un objectif spécifique vis-à-vis des traversées alpines, contribuant ainsi à la protection des vallées.

Cette politique régionale repose sur deux grands axes :

1. Proposer des évolutions de la réglementation afin de lever les verrous qui nuisent au report modal ou créent des distorsions de concurrence entre les modes

Un comité de pilotage du report modal composé notamment de représentants de la Région et de parlementaires, élargi en tant que de besoin à d'autres acteurs concernés, sera mis en place à l'initiative de la Région et animé par elle. Il aura pour rôle de proposer des évolutions législatives et réglementaires pertinentes dans différents domaines, tels que la circulation des poids lourds, la prise en compte des coûts externes du mode routier, les ressources et leviers financiers (Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin FDPITMA par exemple),

l'harmonisation sociale entre les modes, l'utilisation du tunnel ferroviaire du Fréjus par les trains longs ou les wagons réfrigérés...

2. Apporter un soutien aux investissements en faveur du report modal

L'objectif de la Région est d'obtenir un report modal à court terme, grâce à des mesures concrètes auxquelles elle contribuera. Pour l'essentiel, l'aide de la Région sera apportée à des opérations inscrites aux Contrats de Plan Etat-Région (CPER et CPIER actuels, revoyures et prochains CPER / CPIER). L'élaboration du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET) permettra également de mettre en perspective les enjeux et les projets de report modal et de construire une vision régionale à moyen et long termes en la matière. Cette vision pourra par exemple se décliner de façon opérationnelle au plan du foncier.

- a) Dynamiser le transport combiné classique rail-route et le mode fluvial en rendant plus performants les lieux de transbordement

Le transport combiné rail-route et fleuve-route sont des techniques majeures du report modal, qui consistent à charger sur les wagons ou les bateaux des conteneurs maritimes, caisses mobiles ou remorques routières au moyen de grues ou de portiques. Elles s'adressent à tout type de marchandises. Les principaux leviers d'action portent sur l'amélioration de la performance des lieux de transbordement : fonctionnement ferroviaire, équipements de manutention, accessibilité routière.

Plusieurs opérations sont d'ores et déjà inscrites au CPER 2015-2020 :

- amélioration de la desserte ferroviaire du Port de Lyon Edouard Herriot (en cours d'achèvement (4,8M€ dont 1,4M€ de part Région)) ;
- modernisation du chantier de transport combiné de Vénissieux Saint-Priest ;
- INSPIRA (Salaise-sur-Sanne) : amélioration du raccordement ferroviaire à la ligne PLM ; étude en cours pour le développement d'un équipement de transbordement et le stockage des conteneurs afin de prendre le relai du port de Lyon lorsqu'il arrivera à saturation.

D'autres opérations d'optimisation de la chaîne logistique, notamment celles qui permettent une mutualisation des flux pour la desserte des territoires, pourront bénéficier de subventions régionales, en recherchant un effet de levier maximum.

Des financements sont également possibles au titre du PO FEDER (sur le périmètre Rhône-Alpes).

- b) Mieux desservir directement par le fer des chargeurs importants, en changeant de référentiel pour les coûts d'infrastructures

Les principaux leviers d'action portent sur des raccordements terminaux d'entreprises (Installation Terminale embranchée, ITE) ainsi que sur la réhabilitation et le maintien en exploitation de « petites lignes fret » desservant plusieurs entreprises génératrices de fret. L'enjeu est ici de maintenir l'emploi local et la dynamique des territoires, avec des secteurs d'activité essentiellement orientés vers l'agroalimentaire, les produits de carrière et l'industrie.

Cette dernière action implique une approche nouvelle, consistant dans certains cas à « sortir » du référentiel ferroviaire national (RFN) afin d'obtenir des coûts de réhabilitation et de maintenance du réseau capillaire plus « raisonnables » (avec un ratio pouvant parfois aller de 1 à 3) et une exploitation par des opérateurs dont le modèle économique est adapté à ce type de service ferroviaire. A cet égard, la Région accompagnera l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) pour traiter les trafics diffus et entretenir les infrastructures dans les territoires. Les OFP sont en effet des entreprises ferroviaires locales d'une grande souplesse de fonctionnement, avec des personnels polyvalents et des coûts de production très compétitifs.

- c) Favoriser la relance de l'Autoroute Ferroviaire Alpine et la création d'une nouvelle plate-forme

Après avoir pris beaucoup de retard, les Etats italiens et français ont décidé de lancer une consultation pour confier à un opérateur, dans le cadre d'une délégation de service public (DSP), l'exploitation du système d'autoroute ferroviaire alpine (AFA). Ce système de navettes de trains chargées de camions – qui est une variante de transport combiné proposant un service cadencé – fonctionne actuellement entre Orbassano, près de Turin, et Aiton, à l'entrée de la vallée de la Maurienne.

Dans l'hypothèse d'un lancement de la DSP cet automne suivi d'une mise en place du nouvel opérateur courant 2018, la réalisation d'une autre plate-forme beaucoup plus à l'Ouest, en région lyonnaise, interviendrait dans 3 ou 4 ans. Le 10 décembre 2016, en compagnie des vice-présidents délégués aux transports et à l'économie, le Président de la Région, Monsieur Laurent Wauquiez, a annoncé que la Région était prête à apporter 10 M€ pour favoriser la réalisation de la nouvelle plate-forme de chargement.

- d) Accompagner l'acceptabilité du report modal et faire évoluer les pratiques logistiques

Les mesures qui précèdent trouveront leur pleine efficacité à une double condition :

- des mesures d'accompagnement doivent être prévues pour favoriser l'acceptabilité du report modal par les populations riveraines des infrastructures (écrans anti-bruit par exemple) ; en la matière la Région pourrait étudier sa participation à toute mesure jugée indispensable ;
- en ce qui concerne les utilisateurs industriels ou logisticiens, des actions favorisant les innovations techniques ou économiques doivent être encouragées pour favoriser l'évolution des pratiques et la mise en œuvre de services logistiques ferroviaires et fluviaux performants, à l'instar des actions « sur mesure » menées par l'agence Medlink Ports en termes d'accompagnement des entreprises.

La mise en œuvre opérationnelle des objectifs du plan de relance du report modal tel que décrit ci-dessus fera l'objet de propositions qui seront soumises à la validation de la Commission Permanente.

En conséquence, je vous propose :

I PLAN D' ACTIONS REGIONAL

- I-1) **de mettre en place une politique régionale en matière de fret afin de favoriser le report modal, utilisant le levier privilégié des investissements avec quatre objectifs :**
- dynamiser le transport combiné classique rail-route et le mode fluvial en rendant plus performants les lieux de transbordement,
 - mieux desservir directement par le fer des chargeurs importants,
 - favoriser la relance de l'Autoroute Ferroviaire Alpine et la création d'une nouvelle plate-forme en contribuant à hauteur de 10M€ sa réalisation,
 - accompagner l'acceptabilité du report modal et faire évoluer les pratiques logistiques,
- I-2) **de peser sur les évolutions législatives et réglementaires permettant de rééquilibrer l'attractivité des modes, grâce à un comité de pilotage composé notamment de représentants de la Région et de parlementaires, élargi en tant que de besoin à d'autres acteurs concernés. Ce comité de pilotage sera mis en place par la Région et sera chargé de formuler des propositions concrètes ;**

- I-3) de donner délégation à la commission permanente pour la mise en œuvre de tous les actes nécessaires à la mise en œuvre de la présente délégation.

Je vous serais obligé de bien vouloir délibérer sur ces propositions.

Laurent WAUQUIEZ

Président du Conseil régional