

N° 334
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

Enregistré à la Présidence du Sénat le 11 janvier 2022

PROPOSITION DE LOI

visant à améliorer l'intégration de l'objectif de développement du fret ferroviaire dans le contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État,

PRÉSENTÉE

Par MM. Philippe TABAROT, Jean-François LONGEOT et Didier MANDELLI,
Sénateurs

(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le fret ferroviaire est l'un des leviers majeurs de décarbonation du secteur des transports, premier secteur émetteur de gaz à effet de serre. Pour une tonne transportée, le mode ferroviaire émet en effet neuf fois moins de CO₂ que le mode routier. Pourtant, le transport de marchandises reste largement dominé, en France, par la route, dont la part modale représente près de 90 %. Celle du transport ferroviaire de marchandises (9 %) est environ deux fois moins importante que la moyenne européenne.

Convaincu que le fret ferroviaire représente une alternative crédible à la route pour certains itinéraires, le législateur a introduit plusieurs dispositions dans des textes récents afin de soutenir et de favoriser son développement. La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, publiée en septembre dernier sur le fondement de l'article 178 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), a identifié 72 propositions pour soutenir la croissance du fret ferroviaire. En outre, le Sénat a inscrit dans la loi « Climat et résilience » l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030 (de 9 à 18 %), suivant la proposition de son rapporteur Philippe Tabarot.

En dépit de la dynamique positive engagée ces dernières années, le projet de contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2021-2030, actuellement en cours de consultation, pourrait manquer d'ambition pour le fret ferroviaire d'après les principaux acteurs de la filière. Ce document, dont les contours sont précisés à l'article L. 2111-10 du code des transports, est particulièrement stratégique : il fixe en effet les objectifs et les principales orientations en matière de performance, de qualité et de sécurité du gestionnaire d'infrastructure.

Dans ce contexte, et afin de veiller à ce que les futurs contrats de performance donnent au fret ferroviaire la place qu'il mérite et soient cohérents avec l'objectif de doublement de la part du fret d'ici 2030, la présente proposition de loi vise à préciser leur contenu. Il s'agit de faire en sorte qu'à l'avenir, cet objectif soit mieux intégré et que les prochains contrats le déclinent par des mesures pleinement opérationnelles. Par ailleurs, il est également proposé de remédier à un écueil lié au formalisme

insuffisant de la procédure de transmission du contrat de performance au Parlement en précisant les modalités de consultation du contrat de performance dont la définition serait renvoyée à un décret.

Proposition de loi visant à améliorer l'intégration de l'objectif de développement du fret ferroviaire dans le contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État

Article unique

- ① L'article L. 2111-10 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le deuxième alinéa est complété par les mots : « ainsi qu'à son développement » ;
- ③ 2° Au quatrième alinéa, le mot : « informés » est remplacé par le mot : « consultés » ;
- ④ 3° Le cinquième alinéa est complété par les mots : « , dans des délais et conditions déterminés par voie réglementaire » ;
- ⑤ 4° La dernière phrase du sixième alinéa est complétée par les mots : « , dans des délais et conditions déterminés par voie réglementaire » ;
- ⑥ 5° La seconde phrase du septième alinéa est complétée par les mots : « , dans des délais et conditions déterminés par voie réglementaire » ;
- ⑦ 6° Après la première phrase du huitième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Il participe à l'atteinte de l'objectif inscrit à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qu'il décline par des mesures opérationnelles. » ;
- ⑧ 7° Après le 2°, il est inséré un 2° *bis* A ainsi rédigé :
- ⑨ « 2° *bis* A Les modalités selon lesquelles SNCF Réseau participe à l'atteinte de l'objectif inscrit à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 précitée ; »
- ⑩ 8° Au 2° *bis*, les mots : « , le cas échéant, » sont supprimés ;
- ⑪ 9° La première phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « , en particulier pour l'atteinte de l'objectif inscrit à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 précitée ».