

N° 612

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2009-2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 6 juillet 2010

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

présentée en application de l'article 34-1 de la Constitution,

*relative au **développement du fret ferroviaire,***

PRÉSENTÉE

Par Mmes Nicole BORVO COHEN-SEAT, Mireille SCHURCH, Isabelle PASQUET, Éliane ASSASSI, M. François AUTAIN, Mme Marie-France BEAUFILS, M. Michel BILLOUT, Mme Annie DAVID, M. Jean-Claude DANGLLOT, Mmes Michelle DEMESSINE, Évelyne DIDIER, MM. Guy FISCHER, Thierry FOUCAUD, Mmes Brigitte GONTHIER-MAURIN, Gélita HOARAU, M. Robert HUE, Mme Marie-Agnès LABARRE, M. Gérard LE CAM, Mme Josiane MATHON-POINAT, MM. Jack RALITE, Ivan RENAR, Mme Odette TERRADE, MM. Bernard VERA et Jean-François VOGUET,

Sénateurs

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'article 10 de la loi n° 2009-967 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 donne pour objectif au niveau national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports d'ici à 2020. Pourtant, force est de constater que le Gouvernement tourne aujourd'hui le dos à cet impératif.

Ainsi, alors que la loi prévoit de porter la part des transports alternatifs à la route, mode de transport particulièrement émissif, de 14 % à 25 % à l'horizon 2022, le secteur routier continue de bénéficier d'une politique favorable du Gouvernement faite d'exonérations sociales et fiscales.

Ce gouvernement vient de franchir une nouvelle étape en autorisant la circulation des camions des 44 tonnes sur le territoire.

À l'inverse, la taxe sur les camions, pourtant engagement lié au travail des comités opérationnels du Grenelle de l'environnement, a été enterrée faute de courage politique.

Ainsi, il est intéressant de noter que si le réseau autoroutier a plus que doublé depuis 1980 passant de 4 900 km à 11 000 km, dans le même temps le réseau ferré national a régressé, passant de 34 000 km à 29 000 km.

Le réseau ferré souffre ainsi d'une dégradation évidente de ses infrastructures. Réseau Ferré de France est aujourd'hui étouffé par la dette contractée à sa création qui obère ses capacités d'investissement et de rénovation du réseau. À ce titre, il est intéressant de noter que la mission sénatoriale d'information sur les infrastructures ferroviaires a conclu à la nécessité d'une reprise de cette dette par l'État, à l'image de ce qui a été opéré en Allemagne.

D'autre part, les politiques nationales et européennes d'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire, annoncées comme facteur de renforcement de la position du fret, se sont avérées inopérantes puisque la part du marché a été réduite de moitié. Et puisque les coûts externes du transport routier (points de congestion, nuisances sonores, dégradation des chaussées, routes à fort trafic de camions devenues accidentogènes...) ne sont pas comptabilisés, il est évident que d'un strict point de vue économique, la route reste plus compétitive que le rail. La politique menée par ce gouvernement ne fait qu'accentuer ces déséquilibres menant à une concurrence déloyale fondée sur le dumping social, économique et environnemental dont la conséquence directe se traduit par une rétraction de l'offre de transport ferroviaire de marchandise.

Force est ainsi de constater que le fret ferroviaire n'a connu aucune innovation technologique, structurelle, commerciale se traduisant par des politiques publiques qui auraient pu lui permettre de se mobiliser, de se moderniser autour de perspectives de développement.

La traduction budgétaire de ce désinvestissement est d'ailleurs sans ambiguïté, puisque les crédits affectés à la mission transports sont en nette régression depuis plusieurs années et que l'aide au transport combiné qui dépassait les 90 millions en 2002 a été presque divisée par trois.

Face à ce désengagement de la puissance publique et à l'objectif pointé de renforcement de la compétitivité du secteur indépendamment de toute considération d'intérêt général, la direction de l'entreprise publique mène depuis 2003 une politique de rétraction du réseau sur les axes rentables.

La Société Nationale des Chemins Fer a ainsi présenté en septembre dernier dans la continuité du plan Veron un schéma directeur qui fixe les axes de développement du transport de marchandises pour les années à venir et comprend l'abandon d'environ 60 % de l'activité wagon isolé. Pourtant, cette activité représente actuellement 42 % du volume du fret ferroviaire et recèle un important potentiel de développement.

Concrètement, cette décision induit le report sur la route de 255 000 wagons de marchandises et, à brève échéance, un recul d'un tiers des volumes transportés par rapport à 2008. Au total, cela équivaut à augmenter le trafic routier de 1 200 000 camions soit, selon une étude menée par la SNCF, 300 000 tonnes équivalent CO2 par an.

Une telle décision remet donc clairement en cause les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Preuve en est le communiqué de plusieurs industriels¹ dénonçant fortement le plan mis en œuvre par Fret SNCF et demandant un report des décisions prises dont la mise en place se traduirait par un transfert massif de l'activité vers le transport routier.

Le non sens environnemental de cette politique menée par une entreprise publique sous le regard complice du Gouvernement, se double d'un recul de l'emploi inadmissible en cette période de crise.

Ainsi, depuis 2003, la suppression d'emplois s'est accélérée dans ce secteur. En 2010, sur 3 438 emplois que la SNCF veut supprimer, 2 600 proviennent des effectifs de Fret SNCF. En dix années, ce sont 10 000 emplois dans le secteur du fret qui ont été supprimés.

En plus de conséquences sociales - accélération des suppressions d'emplois dans le secteur : plus de 8 000 emplois ont été supprimés depuis 2003 - le désengagement de la SNCF va engendrer une grave dégradation du maillage ferroviaire déjà largement amorcée, de nombreux territoires n'étant alors plus desservis en matière de transport de marchandises. Pourtant, le fret ferroviaire de proximité permet de répondre aux besoins du tissu économique. Réduire la présence de Fret SNCF, c'est donc porter une atteinte grave à la cohésion territoriale et au développement économique des territoires.

¹ Association Française des wagons particuliers (AFWP), Confédération Française pour l'Habitat, l'Urbanisme et l'aménagement du territoire (COFHUAT), Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), la fédération française de l'acier (FFA), l'association Européenne de l'acier (Eurofer), l'union des industries chimiques (UIC), la fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF), le groupe des fédérations industrielles (GFI)

Face au démantèlement programmé du fret au nom de la concurrence et de la rentabilité, il est urgent que le Gouvernement prenne ses responsabilités et respecte l'engagement national pour le fret ferroviaire, qu'il a pris devant nos concitoyens dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu les articles 1^{er} à 6 de la loi organique n° 2009-403 du 15 avril 2009 relative à l'application des articles 34-1, 39 et 44 de la Constitution,
- ④ Vu le chapitre VIII bis du Règlement du Sénat,
- ⑤ Considérant que l'article 10 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement donne pour objectif au niveau national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports d'ici à 2020 ;
- ⑥ Estime que le transport ferroviaire de marchandises correspond à une activité d'intérêt général ;
- ⑦ Considère que le Gouvernement doit se fixer comme objectif le rééquilibrage modal, fondé sur une législation spécifique au secteur routier permettant d'internaliser les coûts externes notamment environnementaux ;
- ⑧ Appelle par conséquent de ses vœux l'instauration rapide d'une taxe poids lourds dont les ressources doivent être fléchées pour les investissements sur le réseau ferré ;
- ⑨ Propose également un moratoire sur l'abandon partiel de l'activité wagon isolé et la préservation des installations ferroviaires.