

COMMISSION TRANSITION ECOLOGIQUE COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 22 SEPTEMBRE 2021

HORAIRE : le mercredi 22 septembre de 17h00 à 19h00

ELUS REFERENTS :

CRANOLY Rolin, maire de Gagny, (93)
GUÉVEL Didier, maire du Plessis-Gassot (95)
JABOUIN Julien, adjoint au maire de Cachan (94)

SUJET :

Les orientations stratégiques pour le fret en Ile-de-France à l'horizon 2025 en réponse à la loi Climat

LES INTERVENANTS :

Paul WEICK, Directeur adjoint à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) d'Île-de-France
Patrick RENAUD, Président d'Euro Carex
Didier LOURDIN, conseiller projets territoriaux à la Direction générale Ile-de-France de SNCF Réseau

CONTEXTE/ACTUALITE :

Les chiffres clé du fret en Île-de-France en 2019 :

- **375.000 emplois**
- **90 % des marchandises** transitent par la route, 6 % par le mode fluvial, 4 % par le rail.
- **400 km de bouchons par jour** en moyenne en Île-de-France.
- La logistique occupe **17 millions de m²** d'entrepôts soit l'équivalent des bois de Boulogne et de Vincennes réunis. Les deux tiers se situent en grande couronne.
- Plus de **7 millions de Franciliens** achètent en ligne et 84% de ces achats génèrent des livraisons physiques.
- Le e-commerce représente **20% des flux en ville**. Il croît chaque année de 15%.
- Chaque semaine, **4,3 millions** de livraisons ou enlèvements.

Dans ce contexte, en **2019**, la région Île-de-France a adopté une **nouvelle stratégie pour le fret** et la logistique en Île-de-France reposant sur deux objectifs :

- Concentrer les efforts sur le **mode fluvial**
- **Améliorer le mode routier**, notamment son empreinte environnementale.

En **2012**, les services déconcentrés de l'Etat avaient élaboré le [Document d'orientations stratégiques \(DOS\) pour le Fret en Île-de-France à l'horizon 2025](#)

Le **20 juillet 2021**, la Loi Climat et Résilience a été définitivement adoptée par le Parlement. L'objectif de **doublement de la part modale du fret ferroviaire** a bien été confirmé. Plus concrètement, cette loi prévoit l'**augmentation de 9 à 18 % de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030**. Cette hausse devrait permettre de transporter par train 60 milliards de tonnes.km, soit entre **16 et 30 milliards d'euros d'externalités négatives évitées entre 2021 et 2040**.

COMMISSION TRANSITION ECOLOGIQUE COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 22 SEPTEMBRE 2021

Avant l'adoption de cette loi, l'augmentation du fret ferroviaire était d'ailleurs soutenue par de nombreux acteurs tels que **l'alliance 4F** (Fret Ferroviaire Français du Futur, alliance réunissant tous les acteurs de la filière) ou **Eurocarex**, projet européen de réseau de fret express ferroviaire. **Agnès Coudray**, sa directrice générale, rappelait en 2020 les avantages du fret ferroviaire qui est « **17 fois moins polluant que l'avion et le camion combinés** alors que l'Union européenne a fixé des objectifs importants de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur européen du transport, notamment, doit **réduire ses émissions de 30 % (par rapport à 2005) d'ici à 2030, selon les engagements pris lors de l'Accord de Paris sur le climat.** »¹ Eurocarex rappelle aussi que **la circulation serait également moindre.** « Le recours au fret ferroviaire permettrait de réduire le nombre de camions et camionnettes entre les zones urbaines. La charge maximale d'une rame est de 124 à 144 tonnes et remplace au minimum 3 Airbus A310 Fret, 7 Boeing B737 Fret, ou 5 à 9 camions selon la charge utile. »²

Cette loi devrait donc permettre de **diminuer le nombre de camions sur les routes**, qui font augmenter les émissions de gaz à effet de serre. Le **transport intermodal**, qui devrait être plus largement développé permettrait de répondre en partie aux enjeux de la transition écologique.

En mai 2021, Jean Castex a annoncé **l'extension du marché de Rungis, dans le Val d'Oise**, qui complètera donc le site historique du Val-de-Marne. Les travaux devraient démarrer en 2024 pour une ouverture prévue en 2027. La volonté d'un raccordement ferroviaire du site est déjà posée.

POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET DES ECHANGES :

▪ Introduction par les élus référents

Didier Guével a introduit cette séance en rappelant les enjeux de la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021, notamment celui de l'amélioration de la qualité de l'air et de la diminution du fret aérien. Dans ce cadre, cette loi souhaite doubler la part modale du fret ferroviaire, de 9 à 18%, qui a l'avantage d'être 17 fois moins polluant que l'avion. En plus, il permettrait de diminuer la circulation de camions, donc d'améliorer les conditions de circulation et la qualité de l'air en Île-de-France. **Rolin Cranoly** a souligné l'importance d'être pragmatique dans les réponses à apporter, sans faire de surenchère. Il a aussi rappelé le rôle de l'AMIF, qui met en lien élus locaux et experts.

▪ Intervention de Paul Weick

La **multimodalité** est au cœur des enjeux. Il ne s'agit pas d'opposer les modes de transports les uns aux autres mais d'être dans une logique de **complémentarité**. La **Loi Climat** a introduit des mesures qui auront un impact sur les activités de fret : doublement de la part du fret ferroviaire, hausse de 50% de la part du fret fluvial, fin de la vente de poids lourds à énergie

¹ « Le fret ferroviaire EuroCarex sera-t-il relancé ? », Le nouvel Economiste, 11.09.2020

² Ibid.

COMMISSION TRANSITION ECOLOGIQUE COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 22 SEPTEMBRE 2021

fossile d'ici 2040³, suppression du remboursement partiel de la TIPCE⁴ dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises.

Les derniers chiffres de la DRIEAT pour l'Île-de-France montrent que : le **transport routier** de marchandises domine le fret : il représente **90% du fret total**. Le **fret ferroviaire** dans la région est en deçà de la moyenne nationale (**6%**) : il a tendance à **stagner, voire à baisser**. Le fret fluvial a connu une dynamique qui s'est stoppée avec la crise sanitaire. La région dispose d'un réseau dense d'infrastructures, dont des sites multimodaux importants et **4 terminaux de transports combinés** (Valenton, Bonneuil, Gennevilliers, Noisy-le-Sec)

Quelles préoccupations de l'Etat pour une logistique durable ? :

Il existe un **décalage entre l'acceptabilité des activités de fret et les habitudes de consommation**. La population souhaite être livrée de plus en plus vite, ce qui nécessite le développement d'une offre. Il faut donc **tendre à la massification** compte tenu de la hausse de la demande. Il faut développer un **maillage logistique fin**, à toutes les échelles, pour pallier les déséquilibres territoriaux. La logistique française est confrontée à une **concurrence importante**, notamment européenne, avec des coûts qui sont tirés vers le bas. Les transporteurs français ont perdu de nombreuses parts de marché. La **pression sur le prix du foncier**, qu'il faut nécessairement **freiner**, pour permettre au fret ferroviaire et aux plateformes multimodales de se développer. Il est nécessaire d'intégrer, **dès le début des projets** d'aménagement, les problématiques de flux, de stockage, de fret.

Le programme d'action de la DRIEAT sera actualisé prochainement (le dernier remonte à 2012⁵), à la suite du premier comité interministériel de la logistique de décembre 2020.

Les enjeux de fret et de logistique en Île-de-France sont :

- **de gouvernance** : l'objectif de la DRIEAT est d'arriver à avoir une vision commune pour le fret et la logistique dans la région. La DRIEAT souhaite s'associer à la Région pour **lancer un observatoire régional du fret et de la logistique**, qui regrouperait les collectivités et le privé, pour développer la connaissance.
- **fonctionnels** : L'objectif est d'organiser des **flux logistiques plus durables**, à l'échelle régionale, infrarégionale, nationale et internationale (car la France est seulement au 16^{ème} rang dans la logistique).

La stratégie nationale de développement du fret ferroviaire

L'Etat compte investir **170 millions d'euros par an** afin de rendre plus compétitif le **fret ferroviaire**. L'**Île-de-France** fait partie des **territoires prioritaires** car la région est à la jonction de plusieurs corridors de fret européens. La région dispose de **pôles logistiques importants**, toutefois, la **desserte multimodale est faible à certains endroits** (notamment à Roissy et dans le nord de l'Essonne).

Pour répondre aux défis du fret ferroviaire, il est nécessaire de faciliter la convergence des acteurs du fret ferroviaire. La DRIEAT mène également **deux études en cours**, sur les

³ Remarque : la présentation Powerpoint de Paul Weick comporte une coquille. Sur la slide 3, à propos de la loi Climat et Résilience, il est indiqué : « la fin de la vente de poids lourds thermiques d'ici 2040 », or il s'agit des véhicules à énergie fossile.

⁴ Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques

⁵ http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DOS_Fret_IdF_-_horizon_2025_cle2d3e18-1.pdf

COMMISSION TRANSITION ECOLOGIQUE

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 22 SEPTEMBRE 2021

projections des flux ferroviaires en Île-de-France en date à 2019, projetés en 2030, et une étude sur le **développement des terminaux des transports combinés**.

Paul Weick a conclu en rappelant que le transport routier reste indispensable et que **les collectivités locales ont un rôle essentiel à jouer** dans cette dynamique de développement du fret ferroviaire multimodal.

▪ Intervention de Patrick Renaud

Le projet **Euro Carex** (Cargo Rail Express) vise à développer au niveau européen le **fret ferroviaire**. L'objectif est le **report modal d'une partie du fret aérien** actuellement transporté par des camions et avions court/moyen-courrier **vers des trains à grande vitesse**. Les marchandises nécessitant du fret express sont concernées.

Le projet **Euro Carex** voit le jour en **2006**, avec la création de **Roissy Carex**, à l'initiative de Yanick Paternotte, Président fondateur de Roissy Carex, d'entreprises privées, de collectivités et d'entités publiques. Puis, d'autres sites européens se greffent au projet Euro Carex tels que Lyon, Liège, Amsterdam et Londres. En France, Roissy Carex, constituée en association, effectue un **travail d'études très poussé**, pendant de longues années, sur l'implantation de Carex mais **l'Etat n'a toujours pas validé le projet**. **Monsieur Renaud** a tenu à faire part de son incompréhension à propos de ce projet qui va dans le sens des objectifs gouvernementaux de réduction de la pollution, mais qui n'est pas accepté par l'Etat. Il a également appelé la SNCF et l'Etat à impulser un dynamisme autour de ce projet.

Patrick Renaud a aussi fait part de son souhait, de voir l'extension du marché de Rungis au Nord de Paris, accompagnée d'un fret rapide pour le transport de marchandises.

▪ Intervention de Didier Lourdin

Le fret ferroviaire était majeur dans le passé mais son **déclin** n'a fait que s'accroître depuis les **40 dernières années**. Pourtant, ce déclin n'est **pas inéluctable**. L'Allemagne a de bons résultats en la matière, la France pourrait donc suivre le même chemin.

SNCF Réseau gère le foncier, l'infrastructure ferroviaire en France. Depuis 2020, SNCF Réseau bénéficie d'un engagement très fort de l'Etat sur le fret ferroviaire. Ainsi, lors d'un discours à Valenton en juillet 2020, le Premier ministre Jean Castex, s'est engagé fortement sur le fret ferroviaire. Le ministre des Transports soutient aussi le fret ferroviaire avec des subventions. Une **aide annuelle au fret ferroviaire de 170 millions d'euros va être pérennisée jusqu'en 2024**, en plus des investissements de **1 milliard d'euros prévus par le plan de relance**.

Pour doubler la part du fret ferroviaire, il est nécessaire que **l'infrastructure soit de meilleure qualité**, pour qu'elle soit apte à accueillir plus de trafic. Pour cela, 3 à 4 années de remise à niveau sont nécessaires. Il faut également **être précis sur les horaires**. Ceci doit permettre d'assurer la **fiabilité du réseau de fret ferroviaire**.

Le transport ferroviaire en Île-de-France

Actuellement, **330 trains de frets** circulent sur l'ensemble du réseau Île-de-France. Pour desservir le cœur de la métropole, les trains de fret s'arrêtent dans les terminaux de transports combinés franciliens (Valenton, Bonneuil etc.).

COMMISSION TRANSITION ECOLOGIQUE COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 22 SEPTEMBRE 2021

Relier les fleuves avec les trains de fret est primordial. Il est vital, pour gagner la bataille du climat, que fleuve et rail soient associés. L'objectif est précisément d'arriver à automatiser le moment où la marchandise est transportée du bateau au train. Pour cela, il faut s'inspirer de ce qui est fait dans d'autres pays européens.

Les avantages des trains de fret sont nombreux. Les trains de fret sont réguliers. Ils tombent rarement en panne. Ils **consomment peu d'énergie** : 6 fois moins que le mode routier, et des émissions de CO₂ 14 fois inférieures. **Pour développer un territoire**, il est possible de construire des **plateformes de fret au cœur des villes**, qui peuvent parfaitement s'inscrire dans le paysage, de manière esthétique, sans nuisances sonores, et donc être acceptées par la population.

Pour conclure, **pour développer le fret ferroviaire**, il faut une volonté politique forte, notamment des élus locaux. La région Île-de-France devrait affirmer une **plus grande volonté politique** sur ce sujet. **Didier Lourdin** a finalement appelé à une **coopération avec les élus municipaux**, et a rappelé l'importance de **co-construire**.

▪ Temps d'échange :

Une élue a demandé s'il était possible de transférer le fret ferroviaire sur les lignes à grande vitesse (LGV), pour pallier la multiplicité des transports dans certains endroits d'Île-de-France (autoroute, couloirs aériens, gazoducs, LGV, transport sur la Marne), qui augmentent considérablement le bruit dans ces communes. **Didier Lourdin** a répondu que les LGV n'étaient pas adaptées au fret ferroviaire. **Patrick Renaud** a lui ajouté, qu'il faudrait utiliser les lignes LGV pour le fret et que cela ne nécessiterait pas d'investissement supplémentaire.

Plusieurs élus ont par ailleurs demandé que **Voies Navigables de France (VNF) permette aux élus de siéger au sein de leurs comités d'usagers** afin de faire avancer les dossiers. **L'AMIF note cette demande et la fera remonter auprès de ses instances.**

Une élue s'est interrogée sur la possibilité d'une **coopération européenne de développement du fret** à tous les niveaux (fluvial, aérien et par rail). Pour **Patrick Renaud**, le projet ne se fera pas sans une collaboration européenne.

Un élu a également souligné l'importance d'améliorer le fret fluvial et routier et les stations multi-énergies.

Sur le projet **Euro Carex**, une élue a demandé si SNCF Réseau avait un calendrier de mise en place du projet. **Monsieur Lourdin** a répondu qu'il est **regardé** mais qu'il **n'est pas prioritaire**. Toutefois, selon lui, si le marché est prêt à payer, le projet se fera naturellement. En revanche, si le consommateur n'est pas prêt à payer plus cher pour le transport, ce genre de projets aura des difficultés à se concrétiser.

CONCLUSION :

Didier Guével et Rolin Cranoly ont rappelé que le fret ferroviaire est un moyen de transport d'avenir et qu'il contribue à la transition écologique. Ils ont bien pris note des messages des élus qui insistent sur la nécessité de co-construire les projets et de participer aux instances décisionnaires.