



**COALITION FRET FERROVIAIRE
CONTRIBUTION POUR ATTEINDRE
LES OBJECTIFS DE REPORT MODAL
VERS LE FRET FERROVIAIRE**

Rapporteure : Sabine GUILLIEN-HEINRICH

**Délibération
Séance plénière du 21 février 2022**

Le conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L4131-2 et L.4131-3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux organes de direction des régions et au rôle du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4134-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à la composition et au fonctionnement du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4241-1 et L.4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles R.4134-9 et L. 4132-18 alinéas 2 et 3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux modalités de saisine du conseil économique, social et environnemental régional et à l'information du conseil régional des projets sur lesquels le CESER est obligatoirement et préalablement consulté,

Vu le décret n° 2017-1193 du 26 juillet 2017 relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux,

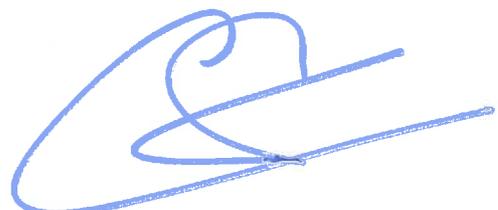
Vu l'avis des 2^{ème} et 3^{ème} commissions en date des 8 et 9 février 2022,

Vu l'avis du Bureau en date du 11 février 2022,

Madame Sabine GUILLIEN-HEINRICH, rapporteure entendue,

DÉLIBÈRE

Avis adopté à l'unanimité.



Le Président du CESER Centre-Val de Loire
Éric CHEVÉE

« LE TEMPS EST A L'ACTION »

En 2021 et depuis le début d'année 2022, l'urgence climatique nous a été rappelée : en France, en Allemagne, en Belgique, des inondations catastrophiques et répétées se sont produites ; Au Canada, en Australie et aux États-Unis, des sécheresses et des incendies jamais vus ont ruiné des régions entières obligeant des populations à fuir. Des aides humanitaires d'urgence sont nécessaires pour faire face à des famines causées par la sécheresse en Afrique ou en Afghanistan.

Le signal d'alarme a été tiré au niveau mondial lors de la tenue de la COP 26 en novembre 2021 en Écosse. En s'engageant dans une Première COP régionale, notre Région a voulu apporter sa contribution aux efforts nécessaires en étant actrice de la lutte contre le réchauffement climatique. Dans cette démarche, alors que le transport représente 50 % des émissions de gaz à effet de serre, et, s'inscrivant dans la continuité d'une tradition d'expertise dans le domaine ferroviaire¹, le CESER Centre-Val de Loire s'est engagé dans l'animation d'une Coalition Fret Ferroviaire (CFF).

En pilotant cette démarche et en l'ouvrant dès le début des travaux aux acteurs de l'activité économique régionale, aux logisticiens, aux chambres consulaires, aux organismes de l'Etat déconcentré, le CESER a mis en lumière une demande très importante de fret ferroviaire. Ainsi, aux neuf membres du Comité de pilotage de la CFF que sont les entreprises / fédérations professionnelles (Eurovia, Ets Villemont, Axérial, La Poste, FNTR², UNICEM³) et les institutions publiques (SNCF Réseau, CESER et Conseil régional Centre-Val de Loire), une vingtaine de témoignages d'entreprises

utilisatrices du ferroviaire ou désireuses de l'être est venue s'ajouter.

Pour satisfaire des objectifs d'engagements sociaux et environnementaux, simplifier les schémas logistiques, satisfaire les besoins de nouveaux marchés, de nombreux dossiers de report modal ont été présentés. La simplification et l'exigence d'une plus grande fiabilité du ferroviaire ont été rappelées à maintes reprises. Une transparence plus forte sur les coûts de rénovation des voies ferrées est aussi nécessaire. Pourtant, la coalition a pu identifier des reports de flux de la route vers le rail possibles rapidement représentant des centaines de milliers de tonnes (céréales, produits de carrière, déchets du bâtiment) et autant d'économies potentielles d'équivalent CO2 que le rapport chiffre opportunément.

L'éclairage nouveau apporté par la CFF tient dans la nécessaire mise en œuvre d'un plan d'action régional pour atteindre les objectifs ambitieux de doublement du report modal de la route vers le fer. Il apparaît en effet que rien n'est possible sans l'action organisée des territoires. Lever les freins nécessite une action commune et convergente de celles et ceux qui détiennent le pouvoir de faire ou de contribuer à faire. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) vient d'insister sur ce point et sur l'importance de faire apparaître des priorités. Les Régions doivent veiller à la double utilisation des infrastructures pour le transport régional de voyageurs et les dessertes ferroviaires des installations industrielles et logistiques de leurs territoires.

La CFF propose dans la deuxième partie du rapport des axes stratégiques et des actions classées par priorité dans un plan d'actions

¹ Rapport CESER CVL, 06/2016, Un élan nécessaire pour le fret ferroviaire en Région Centre-Val de Loire ; Colloque de novembre 2019 ; Membre actif d'Objectif OFP

² Fédération Nationale des Transports Routiers

³ Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction

« prêt à l'emploi ». Un certain nombre d'entre elles concernent des actions touchant les infrastructures de transports qui devraient être reprises dans le futur volet mobilités du CPER⁴.

Enfin, outre les avantages connus du ferroviaire, notamment la faible production de gaz à effet de serre, la CFF fait apparaître, avec la cartographie des points d'entrée sur le réseau, qu'une centaine d'installations terminales embranchées sont rapidement utilisables dans les six départements de la région. Les industriels et les grands opérateurs du ferroviaire ont confirmé leur volonté de mutualisation des ressources et de coopération de proximité pour massifier et optimiser. Avec le ferroviaire, le report modal est donc une réalité rapidement mobilisable.

Le temps des études, des débats et des oppositions est révolu. Le temps de l'action collective est venu. Route et Fer sont complémentaires à travers le transport combiné ou sur le mix longue distance-desserte locale pour des livraisons sur les derniers kilomètres. La crise sanitaire a confirmé que la logistique doit être traitée en amont des schémas de production et qu'elle est dès lors une valeur ajoutée pour la performance économique des entreprises de nos territoires. Les ports français ont un besoin impératif de liens ferroviaires disponibles et

performants avec leur hinterland. La région Centre-Val de Loire doit pouvoir rejoindre via ce mode massifié les réseaux nationaux, européens et mondiaux de façon permanente, y compris en intégrant des solutions alternatives en cas d'interruption. Proposé dans les actions du rapport, un dialogue plus intense se doit d'être mis en place avec les instances de gouvernance des Grands Ports Maritimes de la façade Atlantique (La Rochelle, Nantes-Saint-Nazaire) et HAROPA (Ports du Havre, Rouen, Paris). Cette présence renforcée conduirait la Région à mieux connaître les projets de ces infrastructures majeures pour nos liens internationaux, simultanément à une communication des besoins de son tissu économique.

Dans le domaine social, deux accords ont été signés dernièrement entre les partenaires sociaux pour constituer la Convention collective du transport ferroviaire, seize ans après l'ouverture à la concurrence. Permettront-ils enfin d'envisager un climat social plus serein dans le transport ferroviaire ? Comme le préconise le rapport, des rencontres entre les organisations patronales et syndicales pourraient être instaurées afin de mieux appréhender les enjeux de démocratie sociale dans un secteur concurrentiel où les investissements publics et les aides en soutien à l'exploitation sont importants.

Le CESER Centre-Val de Loire se fera le porte-parole des membres de la Coalition Fret Ferroviaire pour diffuser largement ses conclusions aux Régions et CESER voisins concernés, aux collectivités locales de notre territoire, ainsi qu'aux services de l'Etat. La Coalition Fret Ferroviaire propose un portage de l'ambition par l'agence économique Dév'Up mais le CESER propose aussi d'explorer différentes pistes de structure ad-hoc.

La Coalition Fret Ferroviaire a montré qu'une ère ferroviaire nouvelle fait consensus. Le plan de relance et sa *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire* de septembre 2021 confirme cette orientation et constitue une formidable opportunité, malgré des fragilités mises en avant par le Haut Conseil du système de transport ferroviaire.

⁴ Contrat de plan Etat-Région

INTERVENTIONS DES GROUPES

SEANCE PLENIERE DU CESER DU 21 FEVRIER 2022

Avis du CESER relatif à l'avis du CESER sur le rapport établi par la Coalition Fret Ferroviaire

Intervention de Monsieur Jean-Claude BROSSIER

Au nom du groupe : GEI

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, chers collègues,

Mon intervention est au nom du GEI.

Inutile de paraphraser ce qui est écrit dans le rapport de la coalition, ni de reprendre ce que l'avis du ceser vient d'exprimer avec force.

Le temps des études, des débats et des oppositions est révolu.

Le temps de l'action collective est venu.

Grace à la contribution de la coalition fret ferroviaire, d'une qualité exceptionnelle, qui se conclue par 6 préconisations déclinées en 23 actions, classées en trois priorités : actions immédiates, atteinte de l'objectif 18%, et développement, la Région Centre Val de Loire a le carnet de route approuvé à l'unanimité par tous les participants.

Alors, comme pour le plan Santé, il faut que la région prenne en compte ce travail.

Arrêtons de négocier, et cela vaut autant pour le fret que pour la convention TER, en considérant des adaptations qui nous permettrons de constater que plus de la même chose aboutit au même résultat.

Nous avons besoin d'une posture en rupture avec les comportements actuels.

Le transport est l'un des premiers postes responsables des émissions de gaz à effet de serre.

Il faut donc agir, et agir VITE. Pour cela, les objectifs étant définis, c'est la manière de se structurer pour aboutir à un résultat probant qui est important.

Il faut effectivement réunir les acteurs, composer un groupe de travail, mais il faut surtout désigner LE PORTEUR mandaté par la région qui aura autorité pour animer le groupe, décider, et faire part de ses résultats.

Nous pensons qu'il faut que ce porteur annexe ce rapport au CPER

Nous pensons qu'il faut que ce porteur intègre ce rapport au SRADDET, avec de vraies décisions à la clé comme par exemple de ne plus autoriser la création de base logistique en région, sans embranchements ferroviaires

Nous pensons qu'il faut que ce porteur décline ce rapport dans les collectivités, en priorité dans les départements

Nous pensons qu'il faut que ce porteur présente, diffuse ce rapport aux autres régions, et nous, nous le ferons auprès des autres Ceser, car sur ce sujet, des concertations inter ceser s'établissent.

Voilà, monsieur le vice-président, la mission qui de notre point de vue vous incombe... celle de porter ce projet, ou de désigner la personne importante politiquement pour la réalisation de ce projet.

Au bout de ce travail, il y a un enjeu environnemental majeur, qui nous engage vis-à-vis des générations futures.

La région a pris des engagements à horizon 2050 en matière énergétique et bas carbone. Toutes les études (par exemple celles présentées récemment par la région, ou celle que EDF vient de réaliser et sur laquelle nous préparons un avis) prouvent que nous sommes très très très loin des objectifs définis.

Nous le savons, donc maintenant, il faut réagir, et vite.

Bien sûr, le CESER sera à vos côtés, pour mener à bien ces actions écrites dans le rapport.

Nous voterons l'avis.

Merci de votre attention.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 21 FEVRIER 2022

Avis du CESER sur le rapport établi par la coalition « Fret ferroviaire »

Intervention de Madame Florence DUMOND

Au nom du groupe CGT

Monsieur le Président du CESER,
Monsieur le Rapporteur,
Mesdames et Messieurs les Conseiller-e-s

Ce sujet plutôt « brûlant » a alimenté bien des discussions liées à la dégringolade du transport de marchandises et une nième stratégie gouvernementale a émergé conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités issue du « PACTE ferroviaire » de 2018.

La succession de rapports environnementaux cumulée à la crise sanitaire ont permis à la question du fret ferroviaire de prendre aujourd'hui toute sa place dans le débat en tenant compte de l'intérêt général, d'autant que sans soutien à l'activité et la compétitivité de ce secteur, au delà des investissements, le ferroviaire ne peut concurrencer la route. Le CESER est donc légitime à s'interroger sur la pertinence de la concurrence.

Même si la CGT est satisfaite que cette coalition ait pu porter toutes ces questions, les investissements ne sont pas à la hauteur des besoins pour une véritable relance du fret ferroviaire. L'alliance 4F estime que 20Mds€ sur 10 ans sont nécessaires mais les financements sont à la peine et le contrat de performance 2021-2027 est critiqué pour son manque d'ambition.

La qualité du service est également concernée, que les chargeurs considèrent entachée par les conflits sociaux. Le CESER est également fondé à questionner la sérénité du climat social.

Nous savons que le dialogue social est absent depuis la transformation de Fret SNCF en SAS puisque le processus de concertation immédiate n'est plus en vigueur. De plus, notre Organisation Syndicale considère que les derniers accords signés par la CFDT, L'UNSA et SUD Rail ne garantissent pas la sérénité attendue et sont loin d'améliorer le cadre social des salariés de la branche.

Le GPU SNCF représente 80% des salarié-e-s du secteur et la stratégie consistant à prendre les marchés pour ensuite faire faire le boulot par les cheminots toujours sous convention TER ne passe pas, idem pour le fret avec la sous-traitance des missions de traction aux cheminot-e-s de Fret SNCF.

La question du wagon isolé ou petits lots est plus « feutrée » que les réflexions portant sur un possible report modal. Ces « petits chargeurs » ne sont pas de taille à peser dans la concurrence exercée par les secteurs capables de faire des trains entiers. En fait, seule une entreprise publique intégrée, hors logique concurrentielle, permettrait d'assurer une péréquation budgétaire de ses activités !

Pour sensibiliser les collectivités concernées aux conséquences transport, le SRADDET devrait intégrer la réalisation d'une étude d'impact avant l'implantation de plateformes logistiques.

Par ailleurs, nous insistons sur l'indispensable travail en partenariat avec les régions de la façade atlantique, l'Etat et les ports afin d'équilibrer l'activité économique.

Enfin, la CGT déplore que le CESER se contente de l'objectif gouvernemental, moins disant que celui de l'UE à 30% de part modale du ferroviaire.

La CGT soutiendra cet avis.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 21 FEVRIER 2022

Avis du CESER sur le rapport coalition fret ferroviaire – contribution pour atteindre les objectifs de report modal vers le fret ferroviaire

Intervention de Madame Marie-Christine CARATY - QUIQUET

Au nom du groupe CFE-CGC

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-Président, chers collègues,

Il est question ici, en introduction, de l'urgence climatique. A toutes fins utiles, la CFE-CGC rappelle que cette urgence est essentiellement due aux émissions de gaz à effet de serre GES, principalement du CO2.

Il convient de rappeler que dans ce combat contre les GES, fermer une centrale nucléaire en parfait état et constater que l'équivalent au charbon ouvre à 250 km de là seulement deux semaines après ne va pas du tout dans le bon sens, mais pas du tout.

Nous rappelons aussi ici que le fret ferroviaire utilise, en outre, de l'électricité et que produire cette électricité avec du charbon ne génère pas non plus un bilan convenable pour le fret. Favoriser le fret ferroviaire n'a de sens que si toute la chaîne de consommation énergétique est correctement réfléchie ce qui ne semble pas être le cas au regard des faits et non des intentions portées par des discours politiques.

Cette thématique devient intéressante si on calcule les investissements demandés par tonne de CO2 réellement économisé, tout compris.

La CFE-CGC constate que le rapport identifie bien les problématiques techniques avec, notamment, une gestion des cantonnements d'un autre âge. Il est regrettable que le groupe COMBRONNE, actif sur sa plateforme de transport combiné de Vierzon, n'est pas été auditionné. De plus, la CFE-CGC aurait voulu voir apparaître dans ce rapport le taux d'utilisation des sillons possibles pour chaque axe afin de comprendre si l'axe est saturé ou pas et si oui, par qui et pour quel résultat. La question a son importance car il sera inutile d'ouvrir des axes secondaires ou des ITE : installations terminales embranchées si un axe est saturé et qu'aucun train supplémentaire ne pourra passer.

Mondialement, le transport combiné, en bref le transport via des conteneurs dans lesquels il est possible de tout mettre, liquides, vrac, billes de bois ou diverses marchandises semble être mis en place partout mais peu en RCVL. La CFE-CGC pense que là sera l'axe principal de développement du fret ferroviaire et non une gestion archaïque des wagons isolés ou des trains coupés.

Pour autant, la CFE-CGC se rallie pleinement à la conclusion de l'avis et approuvera celui-ci.

SEANCE PLENIERE DU CESER DU 21 FEVRIER 2022

Avis du CESER relatif au rapport établi par la coalition Fret

Intervention de Madame Rose-Marie DUVEAU

Au nom du groupe CFDT

Monsieur le vice-Président du Conseil Régional, chers collègues.

Ce rapport est étayé et clair. Il représente une somme importante de travail de concertation, de réflexion et de rédaction. La CFDT salue la participation de tous ceux et celles qui y ont contribué.

L'urgence climatique et l'objectif d'une neutralité carbone des transports d'ici 2050 vont nécessiter, dès maintenant des changements radicaux dans les modes de transports des marchandises dans une économie mondialisée où les entreprises doivent rester compétitives.

Tous ces enjeux écologiques nous incitent à promouvoir et à développer des modes de transport plus respectueux de l'environnement et qui répondent aux besoins des chargeurs et des entreprises de la région.

Le travail effectué par la coalition fret va dans ce sens, en proposant l'accroissement du report modal de la route vers le ferroviaire et en démontrant que cela est possible s'il y a un réel consensus des acteurs et une forte volonté politique pour atteindre cet objectif.

Dans le cadre du CPER la CFDT souligne la nécessité de rouvrir des lignes et de relier les villes préfectures de la région entre elles. Ceci afin d'assurer un meilleur maillage du territoire et de faciliter le transport de la production régionale vers d'autres régions et notamment les ports de la façade atlantique.

Par ailleurs nous constatons et apprécions la grande ouverture du groupe sur la société civile, avec un travail en association avec les professionnels concernés.

Cette ouverture répond à 2 fonctions

la première est de renforcer la pertinence et la solidité de cette étude

la deuxième est de faire connaître et rayonner le CESER à l'extérieur de l'hémicycle. Nos travaux restent trop souvent à un niveau confidentiel malgré nos efforts pour les vulgariser.

En effet, nous souhaitons que ce rapport soit effectivement lu et partagé et qu'il puisse être porté par une structure adaptée.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 21 FEVRIER 2022

Avis du CESER relatif à : Coalition Fret Ferroviaire

Intervention de Monsieur : Samuel SENAVER

Au nom du groupe : AIESSE

Monsieur le Président, Monsieur/Madame le Vice-président(e), chers collègues,

Le Groupe des Associations, Institutions de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement félicite le travail remarquable réalisé à ce jour par la Coalition Fret Ferroviaire, ainsi que son rapport d'analyse et de perspectives concrètes qui résultent de cette démarche rassemblant de nombreux acteurs.

Le temps est bien à l'action avec un objectif de pouvoir faire aboutir opérationnellement de véritables projets dans notre région en coordination avec les autres régions périphériques concernées.

Le groupe AIESSE tient ici à souligner l'importance non seulement d'une diffusion large et visible de ce travail et de cette dynamique vers les différents CESER et Conseils Régionaux concernés ; mais aussi d'engager de véritables discussions et groupes de travail avec eux, afin d'aboutir avec les autres acteurs à la validation de projets chiffrés. Ceux-ci pourront alors faire l'objet d'engagements des différents acteurs et partenaires, y compris l'état dans le cadre des CPER, pour leur réalisation.

A souligner que cela est particulièrement opportun pour les voies possibles de fret céréalier vers les ports de la façade atlantique.

Le groupe AIESSE votera l'avis.



CESER

Centre-Val de Loire
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

9 rue Saint-Pierre Lentin • 45000 ORLÉANS • Tél. : 02 38 70 30 39 • Email : ceser@centrevaldeloire.fr
ceser.regioncentre.fr