

Intervention de Marisol Touraine

Projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

Discussion sur l'article 10

M. le président. La parole est à Mme Marisol Touraine.

Mme Marisol Touraine. Au regard des objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, votre texte provoque une certaine déception, notamment sur la question du fret.

On s'aperçoit en effet que, si vous aviez bien fixé l'objectif d'une augmentation de 25 % de la part de marché du fret ferroviaire d'ici à 2012, le projet de loi retient un objectif moins précis, puisqu'il regroupe le développement du fret ferroviaire et celui du fret fluvial. Il ne s'agit évidemment pas de contester la nécessité de donner une impulsion nouvelle au développement du fret fluvial, qui a beaucoup diminué au cours des dernières années. Mais c'est également le cas du fret ferroviaire, et un certain nombre de régions ne peuvent, de par leur géographie, prétendre bénéficier du fret fluvial.

C'est la raison pour laquelle il serait souhaitable que l'alinéa 3 de l'article 10 soit précisé, afin qu'il soit bien clair que l'objectif volontariste d'une augmentation de 25 % de la part de marché du fret non routier concerne dans les mêmes proportions le fret ferroviaire et le fret fluvial. L'objectif doit être identique pour ces deux moyens de transport.

Par ailleurs, nous avons assisté, au cours des dernières années, à une baisse très significative de l'activité de fret ferroviaire. Celle-ci a en effet diminué, cette année, de 7 % par rapport à 2007, année au cours de laquelle elle était déjà en recul par rapport à l'année précédente – et l'on pourrait remonter ainsi au moins jusqu'à 2000. Dès lors, l'objectif d'une augmentation de 25 % à l'horizon 2012 est moins volontariste qu'il y paraît si l'on prend pour référence l'année 2008. Il serait donc souhaitable de retenir comme base de référence, non pas l'année du vote de la loi, mais une année antérieure : 2006 serait un moyen terme, mais il serait sans doute souhaitable de choisir une référence plus ancienne.

En faisant cette observation, je veux exprimer ma préoccupation face à une politique d'abandon, en particulier par la SNCF, de l'activité de fret ferroviaire, en tout cas du fret par wagon isolé. La concentration de cette activité autour de trois grands *hubs* aboutit en effet à la fermeture de nombreuses gares. Dans la région Centre, par exemple, 80 fermetures sont d'ores et déjà annoncées, et rien ne dit qu'il n'y en aura pas davantage. Ainsi les entreprises de cette région n'ont plus d'autres perspectives que le recours au transport routier. Or, n'en déplaise à certains, il ne me semble pas que celui-ci contribue au développement durable et à la sécurité de nos concitoyens. Dans mon seul département, l'Indre-et-Loire, la fermeture de l'activité de fret par wagon isolé à Saint-Pierre-des-Corps se traduira par une augmentation annuelle de plus de 20 000 du nombre de camions sur les routes du département.

Et, quoi que l'on puisse en penser, il ne faut pas compter sur le développement des opérateurs de proximité, comme Proxirail, pour suppléer ce manque, car leur développement paraît très hypothétique, les chargeurs refusant toute participation

financière. Quoi qu'on puisse en penser, ai-je dit, car on peut se demander pourquoi il faudrait, dans ces secteurs géographiques où des infrastructures de fret existent et où des investissements ont été réalisés, transférer l'activité à des opérateurs privés, dont on demandera en outre qu'ils soient financés par les collectivités territoriales, régions évidemment et départements. Si l'on peut comprendre l'intérêt que pourrait présenter le développement d'opérateurs privés dans des secteurs où les opérateurs publics sont absents et où l'activité de fret ferroviaire est inexistante, il y a tout lieu de s'interroger sur le sens d'un tel développement dans des régions où ils existent, comme c'est le cas à Saint-Pierre-des-Corps.

Enfin, je m'interroge sur les conséquences pour l'aménagement du territoire de la politique qui consiste à concentrer autour de trois *hubs* seulement le développement des lignes de fret, car ce schéma a pour effet d'abandonner la façade atlantique et la desserte de l'ouest du pays. Il me semblerait donc utile de réfléchir à l'utilisation de la transversale Nantes-Lyon, qui passe par Tours et Vierzon, afin de desservir cette partie du territoire. Comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, cette transversale est reconnue d'intérêt national et son utilisation présenterait l'intérêt non seulement de développer le fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire, mais aussi de participer à la politique d'aménagement du territoire.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je remercie l'ensemble des orateurs pour la qualité de leurs interventions et l'importance qu'ils accordent à l'article 10, fondamental en effet pour le Grenelle de l'environnement, puisque le report modal a été défini par ses participants comme une priorité.

Nous devons avant tout nous resituer dans une perspective européenne, *a fortiori* au moment où la présidence française s'applique à développer une politique européenne des transports.

Nous travaillons actuellement sur les autoroutes de la mer et sur les réseaux transeuropéens de transport qui sont les grandes artères qui irrigueront l'Europe en matière de fret et qui ont fait l'objet, hier, d'une réunion des principaux ministres européens. (...)

S'agissant du transport ferroviaire, on ne peut que déplorer la perte de parts de marché du mode ferroviaire. L'ennui, c'est qu'elle se poursuit en France alors qu'elle est enrayée dans les pays qui nous entourent ; ceux-ci constatent même une augmentation des parts de marché du transport ferroviaire.

Cela signifie que notre entreprise nationale – et elle en est consciente – a mal géré, ou mal organisé, son système de fret ces dernières années.

Elle est en train de le réformer : lorsque la SNCF prend le contrôle complet de Geodis, elle ne fait qu'imiter avec deux ou trois ans de retard ce que la Deutsche Bundesbahn, la société de chemins de fer allemande, a fait avec Schenker, qui est le plus grand logisticien allemand.

Aujourd'hui, si vous êtes un entrepreneur allemand dans la région d'Hanovre et que vous livrez une machine-outil à Pékin, les chemins de fer allemands sont capables de prendre

livraison de votre machine-outil, de l'emporter à Hambourg, d'affréter un navire pour la livrer en Chine, et même de la livrer directement dans l'usine chinoise. Il faut que la SNCF soit capable de faire la même chose. La prise de participation complète de Geodis va dans cette direction.

Je pense également – pardon, monsieur Paul, je sais que nos avis diffèrent sur ce point – que la libéralisation et l'ouverture à de nouveaux opérateurs européens depuis 2006 est un élément fondamental. Ce n'est pas la Deutsche Bundesbahn seule, mais l'ensemble des nouveaux opérateurs, qui ont lancé pour le fret le renouveau du rail en Allemagne.

Reprenons l'exemple du port de Hambourg : jusqu'à 350 kilomètres de Hambourg, près de 75 % du fret passe par les opérateurs ferroviaires, mais ce port compte près d'une centaine d'opérateurs de proximité, qui vont chercher le fret sur les quais, le mettent en place et seulement ensuite le transmettent aux grands opérateurs. En effet si ces derniers peuvent faire beaucoup de choses, ils ne sont pas en mesure d'entrer en compétition avec les autres modes de transport pour le transport de proximité.

Nous croyons donc au développement des opérateurs de proximité, et à la possibilité qu'il y ait de multiples opérateurs. Il faut bien sûr une régulation, des sillons, comme M. Paternotte l'a très justement souligné.

Dès que le calendrier parlementaire le permettra, M. Borloo et moi-même présenterons un projet de mise en place d'une autorité de régulation ferroviaire, qui sera le gendarme des sillons, comme cela existe déjà dans le domaine des télécommunications et dans celui de l'énergie. (...)

Nous devons réaliser l'intermodalité entre le routier, le ferroviaire, le fluvial, notamment entre ces deux derniers modes de transport. (...)

Je vous remercie d'avoir marqué, par la qualité de vos interventions, votre souhait d'engager une forte politique de fret et une forte politique de report modal. C'est l'objet du Grenelle de l'environnement ainsi que des articles et des amendements que nous allons étudier ensemble.