

Cessons d'oublier le transport de marchandises au prétexte que les colis ne votent pas !

Les problèmes de transport de demain seront ceux des marchandises davantage que ceux des voyageurs.

Alors que tous les rythmes de la société accélèrent, que nous sommes à l'ère du flux tendu, du « tout et tout de suite », le secteur des marchandises reste un impensé, au mieux une case à part des réflexions sur les transports dans notre pays, très peu régulée et très libérale. Ainsi, le sujet n'a quasiment pas été abordé lors des débats sur les deux grandes lois sur les transports de ce quinquennat : le nouveau pacte ferroviaire en 2018 et la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019.

Or le secteur des transports représente le tiers de nos émissions de gaz à effet de serre (GES), hors aérien international. Il est donc primordial de s'attaquer de front à la problématique de sa décarbonation et à une meilleure régulation des flux, tant leur non-organisation est vectrice de congestions.

Nous sommes arrivés à une situation grave pour un pays qui a pourtant une culture ferroviaire puisque la part modale du fret ferroviaire n'est que de 9% (4% fluvial, 85% camions), loin derrière nos voisins européens : 18% en Allemagne, 32% en Autriche, 35% en Suisse et 17% en moyenne dans l'UE. Pourtant ce mode de transport est le seul dont les émissions de GES diminuent d'année en année. Le constat est là.

Si l'Union Européenne a décrété 2021 comme « année du rail », la France reste un pays où règne le tout poids lourds. Il s'est imposé partout grâce à sa souplesse et à sa réactivité intrinsèque mais aussi grâce à l'absence de réglementation européenne (jusqu'à cette année), ce qui a favorisé le développement du dumping social au détriment tant des opérateurs locaux que de la montée en puissance du rail. Enfin, il bénéficie d'une immense distorsion de concurrence vis-à-vis du fluvial et du ferroviaire car le donneur d'ordre ne paye pas l'infrastructure (la route) contrairement aux deux autres modes, ce qui contribue à les renchérir.

Bâtir une stratégie européenne de fret bas carbone

C'est à l'échelle du continent que doit se construire le transport de marchandises de demain.

Nous devons massivement engager la transition de nos terminaux portuaires. Ils doivent être sur tout le continent de véritables nœuds intermodaux du transport de marchandises. Parce que le maritime est très polluant pour l'air et pour les eaux, réduisons au maximum son empreinte intracontinentale en développant des autoroutes ferroviaires qui relient nos grands ports entre eux ainsi qu'à l'ensemble de nos bassins industriels et agricoles. *« À l'heure actuelle, plus de 80 % des pré- et post-acheminements portuaires [en France] reposent encore sur le mode routier (hors oléoducs) quand 50 % du fret conteneurisé du port d'Hambourg est acheminé par voie ferroviaire ou fluviale »*¹. Cette logique doit également valoir pour le fret aérien.

Nous le disons haut et fort : tout terminal maritime et aérien doit être doté d'une gare ferroviaire tant le fret ferroviaire fait aujourd'hui figure d'ambition partagée, tant par Bruxelles que par Paris. Mais nous devons aller au-delà de l'affichage pour mettre en œuvre des mesures concrètes : création de lignes et d'autoroutes ferroviaires, de pôles intermodaux, entretien et mise à niveau de lignes, ponts et tunnels, amélioration des services, développement du transport combiné... Le développement du fret ferroviaire nécessite d'importants financements publics et doit devenir une priorité dans l'application de nos plans de relance.

Adaptons le cadre réglementaire communautaire pour assurer l'intermodalité, l'inter-connectivité et l'interopérabilité partout dans l'UE et favoriser l'harmonisation des règles et standards techniques applicables au secteur, approfondir le système de contrôleur du rail européen et éliminer les goulots d'étranglement aux frontières qui perturbent aujourd'hui le transport international de marchandises.

¹ Réarmer nos ports dans la compétition internationale, rapport d'information sénatorial, juillet 2020.

L'Europe se doit également de revoir sa doctrine : le temps du libéralisme effréné a vécu. L'urgence climatique impose le retour de la puissance publique et la création d'un service public européen du rail. Les quatre réformes successives du rail en Europe ont fait beaucoup de dégâts en termes d'attractivité et de compétitivité du fret ferroviaire dont la part ne cesse de baisser.

En temps de Covid, l'Europe a d'ailleurs suspendu certaines des dispositions clés de ces réformes comme l'obligation faite aux opérateurs de payer une redevance pour l'usage de l'infrastructure à un gestionnaire de réseau séparé (péage ferroviaire). En France, pendant le confinement, avec la suppression des trains de voyageurs, la circulation des trains de marchandises a été particulièrement efficace permettant de répondre aux besoins des différents secteurs demandeurs, dont l'agriculture, et démontrant sa capacité de résilience. C'est pourquoi ce secteur doit être aidé directement et sur la durée, notamment via les aides à la pince ou au « wagon isolé » (une entreprise loue un ou plusieurs wagons qui s'ajoutent sur un train complet) afin d'inciter les entreprises à y recourir. Des aides compatibles avec les aides d'État telles que définies par la Commission et qu'utilisent de nombreux pays européens.

Financer la transition et le report modal : l'écocontribution

La transition écologique du transport de marchandises se fera d'abord par le report modal ce qui nécessite de rééquilibrer les modes entre eux. Ce qui pollue moins doit être moins cher pour le client. C'est pourquoi nous souhaitons renchérir le transport poids lourds par rapport au ferroviaire et au fluvial.

Alors que la révision de la directive « eurovignette », qui a pour but de renchérir des externalités du fret routier, traîne en longueur à Bruxelles, nous proposons d'instaurer dès à présent au niveau national une « éco-contribution poids lourds » qui viendrait asseoir le principe pollueur-payeur. Elle serait payée par le donneur d'ordre à l'origine du transport après déclaration du transporteur, via un dispositif existant depuis le Grenelle de l'Environnement donnant un coût à la tonne de CO₂. Elle permettrait d'ailleurs de toucher le trafic européen qui a pour origine ou destination la France. Cette proposition est portée depuis plusieurs années par les sénateurs socialistes.

Nous soutenons également l'instauration d'une taxe kilomètre poids lourds européenne qui remplacerait les dispositifs existants, basés sur la durée, afin de mieux évaluer les coûts réellement induits pour les infrastructures.

Une part significative de ces recettes devra être fléchée pour financer le report modal et compléter les investissements d'infrastructures ferroviaires et fluviales de qualité – gages de leur efficacité et efficacité – en complément de ce que nous décrivions précédemment.

Mettre fin au dumping social pour les chauffeurs routiers

S'il est nécessaire de le renchérir, vouloir supprimer le transport routier de marchandises serait une ineptie. C'est pourquoi il doit s'inscrire dans une stratégie mieux équilibrée écologiquement, économiquement, géographiquement et socialement.

Nous ne pouvons nous résoudre à la poursuite de la détérioration massive des conditions de travail des chauffeurs poids lourds et à l'affaiblissement des transporteurs français du fait d'une concurrence déloyale et débridée entre pays européens qui n'a eu pour résultat que la jungle sociale que nous connaissons aujourd'hui et qui a malheureusement fonctionné.

Depuis l'élargissement de l'UE en 2004, la part de marché européenne des transporteurs lettons, slovènes, bulgares, roumains et polonais a fortement augmenté, au détriment des transporteurs français à tel point que le coût au km d'un chauffeur français est de 0,5€ là où il n'est que 0,15€ pour un polonais. L'exploitation des chauffeurs issus des nouveaux États membres semble parfois sans limite. Certains passent parfois plus de trois mois sans rentrer chez eux, contraints de dormir dans leur cabine, y compris pendant leur temps de repos. Ce qui explique que, dans le même temps, la part du cabotage – c'est à dire les trajets à l'intérieur de la France effectués par des opérateurs étrangers – a augmenté de façon spectaculaire.

Mais la situation va s'améliorer grâce à des mesures adoptées en 2020. En effet, le nouveau régime du détachement des travailleurs, qui s'appliquera bientôt à de grands pans du secteur routier, va imposer de payer un salaire français à tout travailleur opérant en France et ce quel que soit son pays d'origine. Seront également introduits un encadrement du cabotage et des conditions de travail décentes pour les chauffeurs. Ces mesures sont issues d'un compromis avec les pays de l'Est. Ce sont de vraies avancées mais le travail ne doit pas s'arrêter là. Les socialistes européens poussent pour une nouvelle réforme de renforcement des droits des travailleurs et l'instauration d'un régime concurrentiel sain et loyal dans le secteur.

Arrêter l'anarchie de la livraison du dernier kilomètre

La crise sanitaire a démontré l'efficacité et la capacité d'adaptation du commerce en ligne de proximité ainsi que l'ancrage désormais solide de la livraison parmi les pratiques des urbains. La mobilité des biens change donc vite et façonne la ville en retour, pour le meilleur et pour le pire : innovation galopante notamment dans la *foodtech*, dynamisme de la livraison, accessibilité et disponibilité quasi-immédiate de toute forme de marchandises, accroissement des nuisances (pollution, bruit), précarisation accrue de l'emploi, conflit d'usage de la voirie... La sortie de crise va créer un temps d'incertitude plus ou moins long où les acteurs institutionnels et semi-institutionnels doivent saisir toutes les opportunités d'agir.

La livraison gratuite n'existe pas

Aujourd'hui les plateformes de vente en ligne génèrent une concurrence déloyale en pratiquant un dumping considérable sur les coûts de livraison des biens qu'elles commercialisent, le plus souvent à perte. C'est en partie ce qui explique qu'un géant comme Amazon dégage un résultat net aussi faible en proportion de son chiffre d'affaires (environ 1 %). Alors que la loi interdit la livraison gratuite, les plateformes contournent le problème en la proposant à quelques centimes. Au-delà des contraintes de concurrence déloyale pour les commerces physiques, ces pratiques génèrent des flux de livraison non-optimisés, particulièrement impactant en termes d'émissions de GES et de congestion routière du fait des nombreuses rotations de véhicules.

Nous devons donc définir un cadre légal qui interdise que le tarif de livraison d'un bien commercialisé par une entreprise de e-commerce soit inférieur à son coût économique et en finir avec les abonnements du type *Amazon Prime*. Ainsi, si une personne souhaite se faire livrer en moins de 24h, elle devra en supporter le coût réel, bien plus élevé qu'un parcours plus optimisé : fret maritime et ferroviaire au lieu de l'aérien, camion 39 tonnes au lieu des petits véhicules utilitaires légers (VUL) qui roulent régulièrement à moitié vides pour répondre à l'urgence, encombrant nos rues et ne sont bien souvent pas équipés de chronotachygraphes, empêchant ainsi toute régulation du travail du conducteur.

Il nous faut revoir et mieux prévoir nos instruments de régulation urbaine

Nous devons créer dans nos villes de véritables espaces logistiques permettant de mieux réguler les flux de commandes et de livraisons. Pour que ces sites soient des leviers de transformation, une action politique volontariste doit être portée par les villes, ou par des structures dont elles seraient directement actionnaires, pour lutter contre la pollution de l'air, préserver le commerce de proximité (qu'il faut aussi accompagner dans sa transformation), lutter contre la précarisation sociale et être au service de l'amélioration continue de la qualité de vie des habitants.

La congestion urbaine aidant, il est devenu rentable pour de nombreux acteurs d'ajouter une étape dans la chaîne de livraison, faisant exploser la demande d'espaces logistiques adaptés. A tel point qu'un nouveau marché de l'immobilier logistique urbain a émergé du fait du caractère peu risqué qu'il constitue (location ou transformation pour une autre finalité immobilière). Et les prix s'envolent, poussés par les investisseurs étrangers. Ainsi, la Chine est ainsi devenue le deuxième propriétaire d'immobilier logistique en France avec 2 500 000 m² dont l'essentiel de la plateforme Garonor (développée sur fonds publics il y a 50 ans et aujourd'hui porte d'entrée logistique du nord de l'Ile-de-France). Mais nous pouvons également citer Segro (Royaume-Uni), Prologis et Blackstone (États-Unis) ou encore P3 Logistic Park (GIC, fonds souverain singapourien).

Par ailleurs, le développement d'entrepôts privés tels ceux d'Amazon (souvent en dehors de la zone dense) aggrave la situation en anarchisant encore davantage les flux individuels et en précarisant toujours plus les travailleurs de « messagerie ». Situation parfaitement illustrée par Ken Loach dans son film *Sorry We Missed You*. Ce problème rejoint à bien des égards celui des livreurs à vélo qui questionne fortement notre contrat social.²

Conclusion

A l'heure où la Chine développe les « nouvelles routes de la soie » et investit plus de 1000 milliards d'euros chaque année³ dans les liaisons notamment ferroviaires qui la relie au reste du monde dont l'Europe – une quinzaine de lignes depuis le seul site de Xi'an et deux trains relient d'ailleurs Lille à la Chine⁴ –, nous devons nous doter d'instruments propres pour assurer notre indépendance logistique continentale. Bâtissons une stratégie globale du transport de marchandises moins carbonée qui allie tous les modes en les remettant dans leur zone de pertinence : du grand terminal international aérien et maritime à la porte du client-citoyen dans nos villes et villages. Accompagnons la transition écologique en rendant moins coûteux pour les clients les modes plus vertueux, méfions-nous de la livraison gratuite qui n'aura de cesse que d'aggraver les congestions de nos zones urbaines et de déréguler les conditions de travail de l'ensemble des travailleurs.

Socialistes, soyons les fers de lance de cette transition social-écologique du transport de marchandises !

² Une contribution thématique initiée par Olivier Jacquin et Vincent Duchaussoy a été déposée sur ce sujet dans le cadre de ce congrès.

³ *Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ?*, rapport sénatorial, mai 2018.

⁴ « Un second train de fret va relier Lille à la Chine via la Russie », *les Echos*, 12 décembre 2019.

Signataires

Olivier JACQUIN, Sénateur de Meurthe-et-Moselle, Secrétaire National aux mobilités et aux transports
Nora MEBAREK, Députée européenne, 1^{ère} fédérale des Bouches-du-Rhône
Marie LE VERN, conseillère départementale de Seine-Maritime, Co-présidente du Conseil National

Renaud LAGRAVE, Vice-Président chargé des infrastructures, des transports et des mobilités de la région Nouvelle-Aquitaine, fédération des Landes

Pernelle RICHARDOT, Présidente du groupe socialiste à la région Grand Est, Secrétaire Nationale, 1^{ère} secrétaire fédérale du Bas-Rhin

Maxime Des GAYETS, Président du groupe socialiste à la région Ile-de-France, Secrétaire national aux événements.

Christophe CLERGEAU, Président du groupe socialiste à la région Pays de la Loire, SN à l'Europe

Hélène CONWAY-MOURET, Sénatrice des Français de l'étranger, SN à la défense

Rémi CARDON, Sénateur et 1^{er} secrétaire fédéral de la Somme

David ASSOULINE, Sénateur de Paris

Gilbert-Luc DEVINAZ, Sénateur du Nouveau Rhône et de la Métropole de Lyon

Hervé GILLE, Sénateur de la Gironde

Eric KERROUCHE, Sénateur des Landes, SN à la démocratie citoyenne et aux institutions

Jacques-Bernard MAGNER, sénateur du Puy-de-Dôme

Yannick TRIGANCE, Conseiller régional d'Ile-de-France, SN à l'éducation et à l'enseignement supérieur

Olivier GUCKERT, Conseiller Municipal de Commercy, 1^{er} secrétaire fédéral de la Meuse

Gaston LAVAL, militant Paris 10^e

Christiane CONSTANT-FARRUGIA, Conseillère régionale d'Auvergne – Rhône-Alpes, SF du Nouveau-Rhône

Jean-Marie BILIATO, SF Europe du Vaucluse

Véronique BARREAU, SF Droits des femmes du Vaucluse

Sébastien GRICOURT, Militant Seine-Saint-Denis

Jean-Gaston MOUHOUNOU, Conseiller municipal des Ulis, BF de l'Essonne

Frédéric ORAIN, 1^{er} secrétaire fédéral du Loir-et-Cher

Vincent FAILLE, Conseiller municipal de Lagny-sur-Marne, SF Formation de Seine-et-Marne

Luc DE VISME, Conseiller à l'AFE, SF de la FFE, section du Danemark

Coline TRAUTMANN, Réseau des formateur-ices, fédération du Bas-Rhin

Richard TRONCY, militant à la section de Dijon