



## IDEES & DEBATS

### LE POINT DEVUE

de Patrice Geoffron  
et Benoît Thirion

# Il faut inverser la courbe du fret ferroviaire

**D**ans une France qui ambitionne de relever les défis environnementaux, le transport de fret vit une situation paradoxale. Alors que le rail y est très largement alimenté par une électricité décarbonée, alors qu'il produit, par rapport au fret routier, trois à quatre fois moins d'externalités négatives en CO<sub>2</sub>, pollutions de l'air, accidents ou congestion pour une tonne de marchandises transportée, la part du ferroviaire a été divisée par deux sur trente ans. Il pèse désormais moins de 10 % du transport de marchandises.

Inverser cette érosion impose une mobilisation des opérateurs de fret ferroviaire, du gestionnaire du réseau et des pouvoirs publics pour la mise à niveau de l'infrastructure et la compensation de surcoûts structurels de l'activité. Car une partie de ces performances dégradées s'explique par un soutien public bien plus faible que dans des pays européens dont la part modale du rail est élevée, comme la Suisse (34 %), l'Autriche (32 %) ou l'Allemagne (17 %), dont les trains sont pourtant alimentés par une électricité bien plus carbonée. Pour espérer doubler la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030, les acteurs de la filière, réunis au sein de l'alliance Fret ferroviaire français du futur (4F), estiment nécessaires un investissement additionnel dans l'infrastructure d'environ 13 milliards d'euros.

Dans le contexte de la sortie de crise, les finances publiques sont sous des pressions fortes afin de privilégier les effets les plus directement mesurables en termes de valeur ajoutée et d'emplois. Mais, afin d'assurer une reprise écono-

mique qui, « en même temps », réponde au besoin de résilience et de neutralité carbone, il est essentiel d'optimiser chaque euro engagé en considérant non seulement les bénéfices économiques les plus directs, mais aussi les bénéfices environnementaux et sanitaires qui pèseront aussi économiquement.

Les qualités potentielles du fret ferroviaire français doivent répondre à ce cahier des charges sans pour autant fragiliser la filière du fret routier, qui représenterait en 2030 encore 80 % d'un marché en croissance. L'enjeu est d'améliorer l'infrastructure ferroviaire – sans pour autant taxer les poids lourds – et de permettre une meilleure articulation des deux (ce qui est la norme chez nombre de nos voisins). Un rééquilibrage modal profitera aux transporteurs routiers français qui ont perdu des parts de marché face à la concurrence étrangère depuis vingt ans, en s'appuyant sur ces complémentarités avec le rail.

Observons tout d'abord de plus près les bénéfices économiques : un soutien au fret ferroviaire aura des effets positifs sur l'activité et sur l'emploi, avec une dimension locale forte. Chaque emploi créé dans le fret ferroviaire crée trois emplois au niveau de la filière et plus encore en temps de crise (l'effet multiplicateur de l'investissement public est plus fort). Le fret ferroviaire est par ailleurs central si la politique publique vise à favoriser des relocalisations industrielles – intensives en flux logistiques – sans sacrifier la neutralité carbone. Cela d'autant que, dans de nombreux secteurs, des entreprises

majeures (y compris dans le secteur pétrolier) ont pris des engagements de neutralité, et seront en demande d'une logistique « verte ». Et, en Europe, la France ne peut pas être le maillon faible en étant incapable de proposer cette logistique à travers son grand territoire.

### Les bénéfices environnementaux et sanitaires d'une relance du fret ferroviaire sont considérables.

Mais les bénéfices environnementaux et sanitaires doivent également éclairer les choix : sur la base de calculs fondés sur des données de la Commission européenne, il apparaît que doubler la part modale du fret ferroviaire permettrait, d'ici à 2040, d'éviter des externalités négatives jusqu'à hauteur de 30 milliards d'euros sur l'ensemble de la période, compensant l'investissement requis dans l'infrastructure par ces seuls coûts évités.

Au sortir (incertain) d'une crise sanitaire massive et compte tenu des menaces environnementales de la nouvelle décennie, ces bénéfices potentiels d'un « renouveau » du fret ferroviaire méritent de trouver place dans le débat public.

**Patrice Geoffron**  
est professeur d'économie  
à l'université Paris-Dauphine.  
**Benoît Thirion**  
est partner chez Altermind.