

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1 : Inviter les pouvoirs publics à engager, avec les entreprises de la logistique, de la grande distribution et les marchés d'intérêt national une « revue des embranchements de fret ferroviaire » ouvrant droit à appel à projet pour les installations existantes du territoire.

Recommandation n° 2 : Généraliser et systématiser un volet d'étude de desserte ferroviaire pour tout projet d'entreprise stratégique, de plateforme logistique importante ou de parc d'activité d'intérêt régional ou métropolitain, notamment dans les projets éligibles au plan France 2030.

Recommandation n° 3 : Favoriser l'harmonisation des dispositions les mieux-disantes mises en œuvre par les grands ports français, notamment dans le cadre de leurs prérogatives en matière de domanialité publique, pour développer les infrastructures ferroviaires.

Recommandation n° 4 : Consolider les flux stratégiques existants de Fret SNCF, ou de ce qui constituera sa nouvelle entité.

Recommandation n° 5 : Capter des flux stratégiques nouveaux, comme celui des déchets.

Recommandation n° 6 : Définir un schéma d'accès spécifique au transport ferroviaire de marchandises à l'échelle de chaque département.

Recommandation n° 7 : Intégrer systématiquement les besoins du fret ferroviaire dans les projets de services express régionaux métropolitains.

Recommandation n° 8 : Majorer dès 2024 l'aide au wagon isolé.

Recommandation n° 9 : Si une nouvelle entité devait être créée, conserver dans sa dénomination le sigle « SNCF ».

Recommandation n° 10 : En cas de poursuite du plan de démantèlement :

- permettre à la nouvelle entité de reprendre les flux qu'elle a exploités en sous-traitance pendant trente-six mois si l'entreprise concurrente n'est pas en mesure, au bout de ce délai, d'opérer elle-même le flux ;
- ramener de dix à cinq ans le délai durant lequel la nouvelle entité ne peut revenir sur le marché des flux qui ont été cédés.

Recommandation n° 11 : Dans l'hypothèse d'une mise en application du plan de démantèlement, clarifier et préciser les garanties sociales en jeu et apporter des réponses à la hauteur des attentes des agents de Fret SNCF dans le cadre de la concertation et la négociation avec les organisations représentatives du personnel.

Recommandation n° 12 : Conformément au droit européen, réviser le projet de décret d'application de l'article L. 119-12 du code de la voirie routière pour :

- créer une véritable redevance pour coûts externes, distincte de la redevance d'infrastructure, dont le montant serait proportionnel aux externalités négatives induites ;
- affecter le montant de cette redevance à l'AFIT et non aux concessionnaires privés.

Recommandation n° 13 : Affecter une partie du produit de l'écotaxe régionale à l'AFIT.

Recommandation n° 14 : Instaurer une écotaxe nationale sur les poids lourds, applicable sur les routes nationales non concédées ni mises à disposition des régions. Le tarif de l'écotaxe, de l'ordre de 3 centimes d'euro par tonne et par kilomètre, serait modulé en fonction des performances environnementales et du poids du véhicule et son produit serait affecté à l'entretien et à la modernisation des infrastructures de transport. Le processus de mise à disposition des voies concernées au profit des régions serait facilité pour les régions qui en feraient la demande.

Le cas échéant, élargir cette écotaxe au réseau routier géré par les départements, sur décision du conseil départemental.

Recommandation n° 15 : Interdire le transport routier la nuit, sauf pour le transport combiné, et permettre en outre aux camions faisant du transport combiné d'exercer le dimanche.

Recommandation n° 16 : Interdire la circulation des poids lourds de 44 tonnes, sauf transport combiné et véhicules zéro émission.

Recommandation n° 17 : Étudier l'incidence qu'aurait l'interdiction de la circulation des poids lourds sur les voies les plus congestionnées en termes de report modal vers le ferroviaire.

Recommandation n° 18 : Modifier l'article 36 de la loi relative à la transition énergétique (2015) pour imposer aux pouvoirs adjudicateurs le choix d'un mode de transport peu polluant (ferroviaire, fluvial ou combiné) entre plusieurs offres équivalentes par ailleurs.

Recommandation n° 19 : Appliquer des majorations aux redevances d'infrastructure ferroviaire en fonction d'une segmentation fine du marché et de l'élasticité-prix de la demande. Les majorations pourront notamment porter sur :

- les trajets longue distance, au moyen par exemple d'une tarification marginale croissante en fonction du nombre de kilomètres parcourus au-delà d'un certain seuil ;
- le transport de marchandises insusceptibles d'être transportées par la route.

Le niveau plancher, correspondant au coût marginal minoré de la compensation publique, continuerait d'être appliqué pour les activités peu rentables (le wagon isolé) ou en forte concurrence intermodale.

Recommandation n° 20 : Segmenter l'offre de services ferroviaire en proposant des prestations optionnelles (exemple : durée de parcours garantie ; heure de départ et heure d'arrivée garantis ; sillons rapides ; réservation de sillons avec préavis court) qui viendraient majorer la redevance de base.

Recommandation n° 21 : Inscrire dans la loi le principe d'une corrélation entre l'évolution de la tarification globale des infrastructures ferroviaires et l'amélioration de la qualité de service.

Recommandation n° 22 : Augmenter les seuils de présomption de compatibilité des aides à 50 % du coût complet du service et à 100 % des externalités négatives évitées, dans le cadre de la révision annoncée des lignes directrices relatives aux aides d'État en faveur des entreprises ferroviaires.

Recommandation n° 23 : Inscrire dans une loi de programmation les investissements en faveur du fret ferroviaire prévus dans les deux prochaines générations de CPER, en précisant les montants prévisionnels investis, les projets, et la répartition des financements entre les différentes parties prenantes.

Tenir compte, le cas échéant, des financements issus d'une partie du produit de l'écotaxe (par exemple 18 %, en cohérence avec l'objectif de part modale du ferroviaire).

Prévoir dans cette loi de programmation un volet consacré à la formation aux métiers du ferroviaire et un volet sur la production industrielle de matériel roulant.

Recommandation n° 24 : Modifier le règlement 2015/1589 du Conseil pour donner la possibilité à la Commission de proposer des solutions alternatives à la récupération des aides (par exemple : la conversion de l'aide à récupérer en une amende imposée à l'État) à chaque fois que la procédure de récupération des aides aurait des conséquences disproportionnées pour l'entreprise bénéficiaire et pour le marché.

Recommandation n° 25 : Soumettre à l'avis consultatif d'un organisme indépendant, par exemple le Conseil économique et social européen (CESE), les solutions proposées par la Commission pour remédier aux distorsions de concurrence causées par des aides d'État, à chaque fois que l'entreprise bénéficiaire d'une aide d'État n'est pas en capacité de la rembourser.

Recommandation n° 26 : Modifier le règlement 2015/1589 du Conseil pour que les décisions de la Commission relatives à la récupération des aides d'État ne soient pas exécutoires avant l'issue du délai de recours et, le cas échéant, avant la fin de la procédure juridictionnelle, à chaque fois que l'application immédiate de la décision aurait des effets irréversibles sur l'économie.

Recommandation n° 27 : Fixer un moratoire sur le plan de discontinuité proposé par le gouvernement français afin de réviser le processus de démantèlement de Fret SNCF à la lumière des travaux de la commission d'enquête.

Recommandation n° 28 : L'État stratège se doit de formaliser une politique de coordination des transports terrestres de marchandises intégrant un schéma national de transport logistique.