

## **Sept clés pour l'avenir du fret ferroviaire**

*Conclusions et réflexions après la journée Fret ferroviaire et OFP du 15 novembre :*

*par Jacques CHAUVINEAU et André THINIERES*

La Journée fret ferroviaire et OFP du 15 Novembre a été un succès ; succès de participation, mais aussi succès de contenu. C'est du moins le retour que nous en avons.

*Objectif OFP* y perçoit la montée en puissance d'une communauté diversifiée, produit de multiples initiatives, dont celles de l'AFRA, de l'AUTF, du GNTC, de la SNCF, de journalistes spécialisés, des travaux menés sous l'égide de la Ministre et de son prédécesseur...

Cette communauté, opérateurs, logisticiens, entreprises, industries ferroviaires, ports, collectivités territoriales...croit au mode ferroviaire. Elle en conçoit et en explore le nouvel avenir. Elle est prête à faire sienne la *nouvelle ère ferroviaire*, « *Nouvel'R* », de SNCF Réseau.

Cette dynamique fait écho aux défis que l'actualité lance à la Nation : créer plus de richesses, d'emplois stables et productifs, au service d'une économie plus compétitive, réinventer l'attractivité de nos territoires, reconquérir leur cohésion et leur qualité de vie, affirmer l'engagement de la France et de l'Europe dans les combats écologiques du 21<sup>ème</sup> siècle.

La future LOM devra porter le changement de cap que cela implique pour le fret ferroviaire.

Le fret ferroviaire français, au motif de retrouver son équilibre, a chuté de 16% de part de marché à moins de 10%, pendant que l'Allemagne passait de 16% à 17%. Ce recul est allé avec un désengagement du rail des territoires et des envois par lots de wagons (10% du trafic en France contre 45% en Allemagne). Et le déficit n'a pas disparu.

Le caractère systémique du mode ferroviaire, refondé par sa digitalisation et par l'intelligence artificielle, et aussi par son ouverture au pluralisme, lui ouvre d'immenses réserves de développement, notamment pour le fret. De nouveaux métiers vont naître, réveillant une fierté en berne, ouverts à l'inter modalité, au pluralisme, à la concurrence, à des liens nouveaux avec les territoires, à une logistique allant du local à l'Europe et au monde...

A défaut, le fret ferroviaire et ses industries, du moins en France, seront marginalisés.

Sept clés, à débattre et approfondir, nous semblent de nature à refonder le fret ferroviaire :

1. *Le train a un rendement énergétique hors de portée de la route* : roulement roue sur rail, adaptabilité à toutes les énergies, aérodynamisme qui croît avec la longueur des convois. Il réduit l'encombrement routier. Il contribue à la compétitivité écologique de notre économie et de nos territoires, au développement des industries ferroviaires. Pour le fret, cela appelle un report modal à long terme, contributif à l'action contre le changement climatique.
2. *Les liaisons ferroviaires vont de plus en plus sortir de l'hexagone vers l'Europe et l'Eurasie ; vers le monde aussi, via les ports*. La France est au contact de six pays européens, au contact du Maghreb et de l'Afrique aussi, via ses ports méditerranéens et via la péninsule ibérique. Le lien ferroviaire Transmanche entre la Grande-Bretagne et l'Europe débouche sur le territoire français. Ces atouts nationaux sont autant d'atouts européens. Notre réseau hexagonal historique doit se projeter et se penser dans ce nouvel espace de développement

3. *En même temps, le mode ferroviaire doit nouer de nouveaux liens avec les territoires et les ports.* Son avenir ne peut reposer sur les seuls grands corridors européens ; il doit aller chercher les trafics dans les territoires. Cette séquence, trop ignorée, est le point faible du fret ferroviaire français. Les initiatives locales doivent être soutenues et ne l'ont jamais été. Il y a pourtant de la capacité des territoires à attirer des PMI. Faute de dispositif adapté, l'impact de la grève a mis en redressement judiciaire un OFP parmi les plus créatifs.

Les Régions doivent connaître leur potentiel ferroviaire, voies de services, capillaires, ITE, y compris celles qui ont été fermées ou sont en sommeil, favoriser la densification et l'optimisation des accès au mode combiné, le développement de trains combiné/conventionnel... Les Régions, sollicitées financièrement, doivent avoir un droit de regard sur les modalités d'entretien et d'exploitation de ces installations.

4. *Les marchés sont en attente d'une logistique conciliant compétitivité et défi climatique, remettant le report modal à l'ordre du jour.* Ils perçoivent le danger d'une dérive vers le tout routier, même plus propre. Des chargeurs, des ports explorent, souvent avec succès, de nouveaux liens avec le rail. Ces « laboratoires » d'une nouvelle logistique ferroviaire intermodale méritent d'être mis en valeur et développés. Ils ouvrent des espaces de coopérations territoriales avec le transport routier français aidant à maîtriser la dérive vers un « tout routier » européen écologiquement et socialement malsain.
5. *La densification de l'utilisation du réseau, voyageurs et fret, captant la dynamique des rendements croissants est une condition nécessaire à son équilibre.* Cette approche se démarque de l'idée du retour à l'équilibre par l'abandon des activités non rentables ou par rétrécissement du réseau, idée qui fonde aussi la vision et les arbitrages de Bercy. La densification de l'utilisation du réseau va *impérativement* avec des progrès tangibles et rapides dans la réduction du bruit
6. *Les nouvelles batailles du rail ont nom productivité, simplification.* La crédibilité du rail exige d'identifier les racines de « l'inflation ferroviaire » et de la supprimer. L'exigence d'une gestion efficace des ressources publiques fait de la productivité une des valeurs du service public.

La remise à plat et la simplification de l'imbricatio n règlementaire en particulier celui qui encadre l'utilisation des installations locales, contre-productif pour la compétitivité, pour l'initiative et pour la sécurité sont indispensables. Cet objectif, identifié par les travaux de la Conférence fret de 2016, relayé par l'AFRA et Objectif OFP, retenu par la Ministre lors du débat du printemps sur la relance du fret ferroviaire, doit être relancé avec obligation de résultat. Cette mutation culturelle exige un portage politique à hauteur de l'enjeu.

7. *SNCF Réseau doit s'affirmer comme l'acteur public indépendant, socle de la mutation du ferroviaire français, à l'écoute de ses clients, de ses partenaires, des territoires :* densification de l'utilisation du réseau, vision stratégique à long terme du réseau ouverte à l'Europe et au monde, nouveaux liens avec les territoires et les ports. Ce dernier point implique une organisation de SNCF Réseau qui aide les territoires et les acteurs locaux à s'emparer de « leur » potentiel ferroviaire et à inventer des réponses locales *ad hoc*. Cette décentralisation contribuera aussi à optimiser la programmation des travaux en cours pour en atténuer l'impact sur l'offre.



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
*... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires*

\*

\*            \*

Le ferroviaire français doit concilier un double défi : rattraper et réparer les retards et dommages dus à des déficiences stratégiques passées et au sous entretien du réseau ; et le faire en écartant la tentation récurrente de réduire le réseau. En même temps, il doit se projeter dans le 21<sup>ème</sup> siècle, ses technologies et ses défis écologiques, et réussir la plus grande mutation de son histoire.

Une ambition nouvelle à laquelle l'actualité donne tout son sens.