

POUR UNE REFONDATION DU FRET FERROVIAIRE

JACQUES CHAUVINEAU,
président d'Objectif OFP
jacques-chauvineau@orange.fr

Il est probable que les futurs historiens analyseront notre époque comme une période charnière qui a vu l'humanité prendre la mesure de ses répercussions sur les équilibres de la planète et, en même temps, rencontrer de grandes difficultés à concevoir et transiter vers un nouveau modèle de développement durable. Le bilan modeste des avancées lors de la COP de Glasgow en est une illustration. Il n'y a pas si longtemps, le 17 novembre dernier, 400 participants, réunis par la matinée Objectif OFP/4F dans l'espace Saint-Martin à Paris ou en « distanciel », ont échangé sur le fret ferroviaire en France et en Europe, réunis pour la plupart par la conviction que ce mode incarne une clé de la mobilité et de la logistique vertes du monde demain.

Ils en sont sortis encore plus convaincus, croisant optimisme et inquiétude au vu des perspectives, mais aussi des difficultés et obstacles que rencontre ce qui doit être une refondation du fret ferroviaire en France. N'oublions pas que depuis plus de deux décennies, à la suite du Grenelle de l'environnement, les plans de relance du fret n'ont pas manqué, restés sans suite, enfermés dans le dilemme qu'il faut aujourd'hui dépasser : croissance du fret ou équilibre économique du gestionnaire d'infrastructures.

ENTRE ALERTES ET ENJEUX

Deux alertes simples, émanant de regards externes, ont interpellé la culture cheminote, dirigeants compris. Celle de Jean-François Lagane, responsable de la logistique ferroviaire de Nestlé, étonné des couches de complexité réglementaire accumulées par le mode ferroviaire. Celle d'Éric Chevée, Président du CESER Centre-Val de Loire, découvrant que SNCF Réseau n'est pas en mesure de mettre à disposition des acteurs locaux une cartographie du réseau ferré régional, de ses lignes locales, de ses installations, de ses connexions ferroviaires et intermodales, nationales et européennes, de leur niveau d'utilisation, de leur état.

Une longue période de désintérêt pour le fret ferroviaire, de repli hexagonal, de manques, de tensions sociales, voire d'archaïsmes techniques masque les potentialités ferroviaires fret de la France. Et cela alors que monte

“ Le temps est venu de la refondation du fret ferroviaire. ”

en puissance l'enjeu climatique et ses défis. Le temps est venu de la refondation du fret ferroviaire, qui pourrait devenir un laboratoire d'une France qui rebondit et invente le monde de demain. Les lignes de force de cette refondation sous-tendent les travaux de l'Alliance 4F, du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

LE RÉSEAU FERRÉ : UN ATOUT POUR LE MONDE DE DEMAIN

Le rendement énergétique et écologique du fret ferroviaire. Il consomme six fois moins d'énergie que la route, utilise l'électricité décarbonée ou nucléaire, est adaptable à toutes les énergies propres, sans recours aux batteries. Des locomotives propres, aptes à circuler en continu sur des voies électrifiées

et non électrifiées, sont en cours de mise au point. À noter aussi que le transport combiné de l'avenir

ouvrira l'accès au train à un mode routier relocalisé, propre, sous pavillon français, atténuant la pénurie de conducteurs à longue distance.

Son apport structurant à une logistique verte européenne, incluant la péninsule ibérique, ouverte à la Grande-Bretagne, à l'Eurasie, incluant les ports, affirmant la souveraineté logistique de l'Europe. La non-connexion au mode ferroviaire ou à sa version combinée va devenir un handicap logistique lourd,

posant la question, identifiée par le COI de la qualité de la connexion de certains territoires, Île-de-France, Arc Atlantique notamment, à l'Europe de la logistique verte de demain.

Son lien territorial nouveau avec les Régions, les ports et les acteurs locaux, la libération des initiatives territoriales, le renforcement et la systématisation des intermodalités, la logistique de proximité dont les marchés ont besoin, un mode combiné adossé à un transport routier propre et relocalisé. L'ancrage territorial du train est un enjeu logistique lourd, de longue date sous-estimé en France. Le COI rappelle que 50 % du trafic fret est tributaire de lignes capillaires, fret ou mixtes, et d'installations territoriales. La séquence de proximité, malgré sa performance modeste, c'est la capacité du train à détecter, aller chercher, distribuer les envois, à amorcer la chaîne logistique de chaque chargeur, la logistique de mutualisation inter-clients, conventionnel et combiné, à créer des organisations de proximité de profil et d'esprit PME. Cette séquence, qui connecte les territoires à l'Europe ferroviaire, peut contribuer à la relocalisation d'activités, à augmenter la charge et la productivité des trains circulant sur les artères européennes.

“ Vers des territoires expérimentaux bénéficiant de l'implication financière de la puissance publique, État, Europe, Régions ? ”

Logisticiens, ports maritimes et intérieurs, acteurs locaux, métropoles, Régions au titre de leur compétence économique, doivent s'emparer de l'enjeu du potentiel ferroviaire et intermodal situé sur leurs territoires. Un mouvement s'amorce dans ce sens dans certaines Régions, SNCF Réseau doit s'y impliquer et l'État le soutenir. C'est un champ d'innovation logistique, technique, organisationnelle, réglementaire, y compris pour la sécurité. Les logisticiens doivent réinvestir le mode ferroviaire. Vers des territoires expérimentaux bénéficiant de l'implication financière de la puissance publique, État, Europe, Régions ?

La mobilisation de vastes réserves de progrès, remise en état, modernisation, numérisation. Le processus technologique est en cours, de trains de fret « intelligents » traitant des archaïsmes du fret en matière de préparation des trains, d'attelages, de freinage, de suivi des circulations, de suivi des envois. Dans l'immédiat et dans le domaine des sillons, les marchés et les opérateurs demandent la même qualité d'offre que les pays les plus avancés, accès, flexibilité, fiabilité. Le remplacement des postes d'aiguillage archaïques par 15 centres de contrôle régionaux, gage de qualité pour les longues circulations du fret et de gains de productivité considérables, maintes fois annoncé, doit être programmé et financé.

Un dispositif financier de valorisation des gains écologiques, incitatif au report modal, doit être porté par la puissance publique, État, Europe, Régions. Les gains écologiques d'un report modal sont chiffrables. Ils doivent être concrétisés par la puissance publique.

C'est indispensable ; à défaut un transport écologique n'a pas d'avantage compétitif sur le marché, face à un transport polluant. De plus, cela redonnera de l'intérêt à SNCF Réseau pour le fret ferroviaire. Ce gain « vert » doit être conçu et calibré dans cet esprit.

LE TRAIN SUR LES RAILS DE LA MUTATION

La refondation du fret doit résolument être pensée dans la perspective de la Loi Climat, du doublement de la part de marché. Au-delà des mesures de sauvegardes urgentes, elle doit ouvrir la voie à une mutation technologique de grande ampleur, moins spectaculaire que celle du TGV, mais d'une portée logistique et sociétale comparable.

“ Le Réseau doit passer de la gestion d'un fret de plus en plus marginal, dérangeant, à un fret nouveau, systémique et industriel, conquérant, intermodal, qui doit se projeter dans le temps long du réseau et d'une Europe verte. ”

Les marchés et les opérateurs craignent que la priorité donnée au retour à l'équilibre économique du réseau par le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, réactive la vision ancienne, conflictuelle, d'un équilibre « à la baisse », de longue date en échec.

Le contrat de performance doit prendre acte de l'objectif de la Loi Climat de doubler la part de marché du fret ferroviaire à l'horizon 2030 et s'inscrire dans cette perspective.

Le Réseau doit passer de la gestion d'un fret de plus en plus marginal, dérangeant, à un fret nouveau, systémique et industriel, conquérant, intermodal, qui doit se projeter dans le temps long du réseau et d'une Europe verte. Le contrat de performance du réseau doit en faire une « ardente obligation », même si la configuration à long terme du réseau reste un sujet ouvert. Tout ce qui fera percevoir aux marchés que le l'objectif de la Loi Climat n'est pas, comme on l'a trop vu dans le passé un simple effet d'annonce, contribuera à un report modal effectif. Nous entendons tous que les marchés sont sensibles à la contrainte écologique et à sa valorisation.

Dans cet esprit, pour relayer et dynamiser la *stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire et le contrat de performance du réseau*, le COI pourrait être mandaté pour travailler à un Plan d'aménagement ferroviaire du territoire, à l'horizon 2040, le temps d'une génération, lançant un processus dont l'un des impacts, et non le moindre, sera de provoquer une réflexion globale sur l'enjeu ferroviaire. La Suisse nous a donné l'exemple réussi d'une stratégie ferroviaire à long terme. Cette refondation, porteuse de sens, mobilisatrice, va bousculer l'ordre ferroviaire établi. Elle peut générer un consensus économique et politique. La question est posée de la projeter dans une dynamique verte européenne en l'inscrivant dans le temps politique présent. ■