

**LE POINT
DE VUE**

de **Jean-Pierre Dupont**
et **Philippe Essig**

Il faut sauver le fret ferroviaire en France

Beaucoup d'entreprises françaises renoncent au fret ferroviaire. En dix ans, SNCF Geodis a réduit de moitié son activité ferroviaire alors que son homologue allemand est en croissance. Avec le succès du TGV puis du TER, la France s'est enfermée dans le « tout-voyageurs », menaçant notre économie d'un handicap logistique. La plate-forme ferroviaire France devient un maillon faible de l'Europe du fret.

Le fret est pénalisé par des retards techniques. Aujourd'hui encore, on ne connaît ni la position exacte ni la vitesse des trains, ce qui limite les possibilités de fluidifier les circulations, de gagner en fiabilité et en capacité ; le freinage des trains fret est archaïque, les vingt secondes s'écoulant entre la commande de freinage et son activation « consomment » plusieurs centaines de mètres d'infrastructure ; la circulation des trains de fret se réserve un an et demi à l'avance, délai dissuasif qui gaspille des circulations réservées et in fine non utilisées ; les chargeurs déplorent la non-traçabilité des envois ; l'absence d'attelage automatique limite la charge des trains et perpétue des métiers dangereux... On pourrait augmenter de près de 75 % la capacité du réseau sans infrastructures nouvelles.

Le rail doit aussi apprendre à aller chercher dans les territoires et les ports les marchés dispersés d'aujourd'hui. Les dessertes terminales et portuaires prennent une importance stratégique. D'où la nécessité de créer des acteurs ferroviaires locaux, proches du mar-

ché, indépendants, de profil PME, apportant au rail l'esprit d'innovation, la pugnacité commerciale, l'adaptabilité, le savoir-faire logistique qui lui manquent.

Les lignes capillaires et les installations terminales sont des accès à l'Europe ferroviaire. Elles offrent un champ d'innovation à faible coût, délaissé. Il faut stopper leur disparition aveugle.

On pourrait augmenter de près de 75 % la capacité du réseau sans infrastructures nouvelles.

Ces acteurs de proximité existent en Allemagne et en Amérique du Nord, contribuant à la vitalité du rail. En France, malgré la résistance des forces centralisatrices du rail, des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) se sont créés. Ils conçoivent des coopérations ferroviaires interterritoriales et montrent que le rail ne souffre pas d'un déficit de demande mais bien d'un déficit d'offre. Ils attendent un engagement clair de l'Etat.

Après trois décennies d'immobilisme, le rail doit reconquérir la confiance des chargeurs. Il faut mettre un terme à l'échec de multiples annonces et plans de relance coûteux. Cela ne se fera pas sans l'adhésion et la mobilisation de tous les cheminots, de statut public et de statut privé. Et c'est possible.

Le fret ferroviaire illustre la difficulté française à se projeter dans le monde à venir. Il a besoin de décentralisation, de diversité, de s'ouvrir de nouveaux espaces d'innovation. Le fret de demain sera différent de celui d'hier. Il générera des emplois et des métiers nouveaux, proches des territoires, ouverts à des coopérations multiformes, tournés vers le développement durable. Des métiers différents des métiers voyageurs : la conduite des trains de fret, conduite à longue distance, conduite « sédentarisée » d'un OFP, diffère de la conduite des trains de voyageurs. Le dialogue social doit s'ouvrir à cette diversité, ne pas s'enfermer dans une approche monolithique centralisée.

Rattrapage technique, décentralisation, diversité sociale. L'Etat doit oser la réforme que le marché attend, l'impulser, la maîtriser, la jouer comme un atout et non comme une menace. Elle marque l'entrée dans une ère ferroviaire nouvelle, mariant l'initiative privée et un secteur public renforcé, contribuant à la création de richesses dont la France et l'Europe ont un besoin vital.

Jean Pierre Dupont est ancien président de Réseau Ferré de France. **Philippe Essig** est ancien président de la SNCF.



L'intégralité du texte
sur lesechos.fr