

Vers un « Rail » ouvert et pluriel

Cheminots d'une époque où cette appellation s'identifiait à la seule SNCF, citoyens de convictions diverses, nous avons vécu et pris notre part aux mutations, succès et erreurs de cette époque.

Le chemin de fer de demain sera très différent : national, européen, et aussi local.

Il distinguera les réseaux d'infrastructures et les services, qu'ils soient publics ou privés, qui les emprunteront. Ni panacée, ni menace, le pluralisme du rail et la concurrence qui l'accompagne sont inéluctables. Ils appellent à des innovations techniques, commerciales, organisationnelles qui ouvrent la perspective de métiers nouveaux aux générations de cheminots à venir.

Les difficultés du rail français et leurs racines ont été abordées par les Assises du Ferroviaire. Elles appellent une stratégie et des mutations qui redonneront à la France le rang ferroviaire européen qu'elle peut espérer.

Cela suppose de se placer du point de vue des attentes de l'économie, de nos concitoyens, des territoires, de l'Europe, du rôle international de la France, et aussi de l'horizon qu'elles ouvrent et des interrogations qu'elles suscitent auprès des cheminots français, qu'ils soient de statut public ou de privé.

Document présenté par :

- Luc Aliadière (aliadiere.luc@club-internet.fr)
- Jacques Chauvineau (jacques-chauvineau@orange.fr)
- Jean-Pierre Duport (jean-pierre.duport@unibail-rodamco.com)
- Philippe Essig (essigph@wanadoo.fr)
- Alain Intrand (a.intrand@wanadoo.fr)
- Pierre-Louis Rochet (pierre-loui.rochet@orange.fr)
- Armand Toubol (armandtoubol@aol.com)

Le retour européen du fret et l'urgence de la modernisation du réseau non TGV

L'environnement du rail est très différent de celui du demi-siècle dernier : échanges européens croissants et diversifiés, montée de la contrainte énergétique et du développement durable... Les infrastructures seront utilisées par une palette plus large de services répondant à la diversité grandissante des besoins, fret notamment. La volonté de la Commission de développer le fret ferroviaire répond à cette nouvelle donne européenne et l'exemple de l'Allemagne montre que cette volonté peut aboutir.

La France fait figure d'exception. Pourtant notre position de plaque tournante ferroviaire ouest-européenne est un atout pour notre économie et nos territoires. L'attractivité et la compétitivité de nos ports à l'échelle de l'Europe supposent de bonnes connexions ferroviaires avec les territoires français et plus lointains. Faudrait-il entériner le recul du fret et, au nom de la coopération franco-allemande, l'abandonner à nos voisins germaniques ? Faut-il croire qu'ils « joueront français » dans nos ports et nos territoires aussi bien qu'ils « jouent allemand » chez eux ?

Le succès grand public du TGV et du TER atteint ses limites économiques. Et c'est inquiétant. Vu avec le recul, faute de vision prospective de l'ensemble des besoins, il a contribué à reléguer au second plan le fret et ses enjeux industriels. La priorité aux voyageurs s'est imposée « bénéficiant » des capacités libérées par la stagnation, puis la chute du fret. Cette solution de facilité a différé les innovations pour gérer la croissance, la fiabilité et la coexistence voyageurs/fret. L'obsolescence du système de contrôle-commande des trains est révélatrice de ces retards qui agissent en boucle sur l'équilibre économique du réseau et sur toutes les activités, et contribue à obérer la relance du fret.

Une diminution des services voyageurs dans les zones denses est irréaliste : il faut optimiser le partage des capacités du réseau entre les activités et l'intermodalité du TER, augmenter la capacité des lignes, aller vers des trains fret plus lourds et plus performants. Ce rattrapage technique du rail « classique » améliorant la capacité des lignes, la fiabilité des circulations, la coexistence fret/voyageur est l'objet du projet MaxiPerfo. Ce projet, qui peut être lancé très rapidement, associé à la remise en état du réseau non TGV, est une condition majeure d'un second souffle du rail, en particulier du fret. Il organise par ailleurs la remise en cause et l'adaptation de réglementations obsolètes, devenues un frein au développement du mode ferroviaire. L'ensemble contribuera à une élévation de la productivité des infrastructures et des services.

Stimuler le report modal fret par des initiatives locales et décentraliser le rail

Ces investissements ne suffiront pas. Les marchés d'aujourd'hui, faits d'envois diversifiés, appellent des initiatives et des coopérations territoriales afin de regrouper et fédérer les envois, rechercher et organiser des flux de retour en coopération avec les chargeurs. L'enjeu des dessertes terminales fret est devenu stratégique, exigeant d'inventer une adaptabilité locale et une présence commerciale et logistique du ferroviaire ajustée au tissu économique français. Le rail français a un besoin urgent de décentralisation. On oublie trop qu'en Allemagne plus de deux cents opérateurs locaux ou portuaires, de toutes tailles, irriguent et maillent le territoire et sont autant de foyers d'initiative et d'innovation.

Des initiatives locales, portées par des commissionnaires de transport et des chargeurs, du type opérateurs ferroviaires de proximité, les coopérations interterritoriales qu'elles ouvrent, passent par des complémentarités multiformes de la route et du rail, tous opérateurs confondus, locaux ou nationaux, publics et privés. La création de liens de coopération avec les chargeurs est une clef de cette nouvelle approche. Les idées mûrissent dans ce sens. Les premiers signes d'une mise en réseau des OFP sont perceptibles.

La régression du fret ferroviaire fragilise notre économie et menace les équilibres du réseau français. Il faut impérativement, créer plus de valeur sur ce réseau. A défaut, nous allons droit à une crise majeure, y compris sociale. **Il y a urgence d'action.** Les initiatives décentralisées doivent être soutenues et encouragées beaucoup plus qu'elles ne le sont actuellement. Elles conduisent à repenser les modalités d'accès au réseau. Elles supposent, entre autres, une réévaluation locale des potentialités fret du réseau.

Dans le domaine des services voyageurs, en dépit des critiques, la satisfaction l'emporte. Mais il ne faut pas oublier que TGV et TER ont été conçus il y a plus d'une génération. Il est temps de penser les innovations voyageurs de notre époque : maillage inter ville « classique » avec une attention particulière aux services à bord, intermodalité structurelle vers un maillage des territoires...

Inscrire le rail français dans la dynamique européenne

Un projet européen consensuel pour le rail, en particulier pour le fret, sera un succès politique particulièrement bien venu dans le contexte général actuel. La France peut y contribuer par une mutation organisée autour de cinq axes :

1) remettre en état et moderniser le réseau non TGV autour du projet MaxiPerfo. Outre la perspective de métiers nouveaux, cela permettra d'assouplir l'accès du fret et de densifier l'utilisation du réseau. C'est une condition de l'élévation de sa productivité, de la réévaluation des péages et des recettes, sans lesquelles l'équilibre économique de notre réseau national et la question de sa dette resteront insolubles.

2) décentraliser le rail français, en particulier encourager dans le domaine du fret les initiatives logistiques locales intéressant des chargeurs et des entreprises routières au report modal. Ces initiatives s'appuieront sur des installations ferroviaires dont il faut stopper d'urgence la fermeture précipitée.

3) renforcer notre opérateur national de services de statut public à vocation européenne, tant pour le fret que les voyageurs. La valorisation de son organisation en réseau, l'atout de sa présence territoriale, permettent le développement de partenariats équilibrés locaux multiformes.

4) réunifier un gestionnaire du réseau national, de statut public, indépendant de l'opérateur national de services, rassemblant tous les métiers de l'infrastructure, en charge de la gestion opérationnelle et de la politique à long terme du réseau.

5) réorganiser les instances de concertation permanente entre le gestionnaire du réseau et les fournisseurs de services afin de stimuler le retour d'expérience et la coopération dans tous les domaines du transport ferroviaire

Ces choix, conformes aux directives communautaires, rendront crédible l'égalité d'accès au réseau d'opérateurs européens, privés et publics et relanceront la reconquête des trafics.

L'effondrement du trafic fret et ses conséquences, internes et externes au rail, imposent à tous, et d'urgence, des voies de développement innovantes. Le potentiel de conflictualité du rail français, réel ou supposé, ne doit pas être un prétexte à l'immobilisme, quel qu'en soit l'habit. L'existence de deux pôles publics préservant un statut de haut niveau est favorable à la capitalisation de l'expérience métier qui restera un des socles du rail.