

Note Lasaire n° 51

Janvier 2016



TRANSPORT FERROVIAIRE : D'UN PASSÉ PRESTIGEUX À UN AVENIR PRÉOCCUPANT

Coordonnée par Joël LE COQ

Cette note émane d'un groupe de réflexion de l'association Lasaire. Ce n'est pas une prise de position mais une invitation à un débat sur l'avenir du transport ferroviaire, en grande difficulté en France. Elle porte trois convictions.

Celle que le transport ferroviaire français, voyageurs et fret, a un grand rôle à jouer, national et européen, dans les défis économiques, écologiques, énergétiques du monde à venir.

Celle que son avenir peut et doit concilier un haut niveau technologique, un haut niveau de service et un haut niveau social, dans la continuité des valeurs et du savoir-faire qui l'ont fondé.

Celle qu'il doit repenser et renforcer son lien avec les ports et les territoires, là où naissent les besoins, là où s'ancrent les réponses ferroviaires et intermodales appropriées.

Un large consensus peut naître pour repenser le transport ferroviaire dans cette perspective. Encore faut-il oser le débat sur ces enjeux.

Joël Decaillon

1. LE TRANSPORT FERROVIAIRE FACE AUX MUTATIONS ET ENJEUX DU XXIÈME SIÈCLE

Nous vivons une époque de grandes mutations ; des technologies, de l'économie, des modes de vie, des produits et des services. Les réseaux sociaux foisonnent, pour le meilleur et le pire. Des plateformes virtuelles créent des marchés nouveaux dont la régulation est un défi redoutable. La mobilité physique des biens et des personnes croît aux échelles locales, nationales, intra-européennes, mondiales.

En même temps, nous entrons dans une ère où les contraintes écologique, énergétique, climatique pèsent de plus en plus sur les modes de production et les modes de vie. Une ère qui conjugue individualisme et quête de sens, confrontée à la montée de tensions et déséquilibres inquiétants. Le « tout finance », le « tout marché », le laisser-faire, atteignent leurs limites, appelant de nouvelles régulations publiques et une éthique solidaire au service de l'intérêt général, refondant le service public.

C'est ce monde complexe que doit affronter le transport ferroviaire, mis au défi de pratiques nouvelles qui parlent aux jeunes : l'automobile, de plus en plus conçue autour des technologies numériques, la moto, le low cost aérien, le covoiturage, désormais les cars... Les dérives sociales du transport routier de fret, qu'il faut combattre, ne doivent pas masquer son rôle structurant, son appropriation des technologies numériques, ses réserves de progrès, tel l'attelage électronique entre camions. La navigation fluviale, longtemps enfermée dans un modèle statique, a su s'adapter à cette nouvelle donne.

La France garde une image ferroviaire forte. Elle le doit à la SNCF, qui a longtemps su concilier performances, sécurité, innovation, valeurs sociales, au service de l'intérêt général. Le TGV est devenu un symbole national. Mais, au fil des ans, il a polarisé l'attention des dirigeants de la SNCF, des Gouvernements, d'élus revendiquant leur ligne ou leur desserte TGV. Les cheminots et leurs syndicats ont alerté en vain sur les dangers du « tout TGV ».

Le succès populaire du TER, désormais les deux tiers des usages du réseau, va avec un coût qui atteint les limites de la capacité contributive des Régions ; le mécontentement des banlieusards gronde en Île-de-France ; les InterCités sont en déshérence commerciale, fondés sur un matériel Corail ancien; la fin des trains de nuit est en voie d'être actée ; le modèle TGV s'essouffle, centré sur la concurrence avec l'avion et une politique tarifaire (yield management) qui augmente le coût du train ; le fret est marginalisé, passé en quelques années de 16% à 9% de part de marché (17% en Allemagne)¹, créant un handicap logistique structurel pour l'économie; le réseau a stagné et s'est dégradé, perdant des fonctionnalités et installations destinées au fret ; bien que parmi les plus sûrs, le transport ferroviaire français connaît des alertes sérieuses sur la sécurité.

Les lignes TGV, apport au patrimoine national, financées par le recours aux marchés financiers, pèsent sur l'endettement des Régions et de SNCF Réseau, devenu insoutenable : 37 G€, plus que RFF en 1997 et 2G€ de charges annuelles. Un constat s'impose, alarmant : le niveau d'utilisation du réseau, la richesse créée par les services qui l'empruntent, contributions publiques incluses, n'assurent ni sa pérennité, ni celle du modèle social de haut niveau qui lui est associé. Sans rebond, une grave crise est inéluctable.

¹ *Eisenbahn- Revue Internationale* a publié un tableau comparatif montrant que sur la base de l'indice 100 en 2000, l'Allemagne atteignait l'indice 136 en 2013 et la France l'indice 56, nouveaux opérateurs inclus, au dernier rang européen.

Dans ce contexte, les vieilles recettes comptables du plan Guillaumat des années 70, relayées par Bercy, sont de retour, fondées sur l'illusion que l'abandon d'activités non rentables rétablira « mécaniquement » l'équilibre économique. Elles ignorent l'effet de réseau : le report des charges de réseau sur les activités conservées amorce une spirale de baisse de productivité. C'est l'échec du plan fret de 2004 fondé sur l'abandon de l'offre wagon isolé, malgré une demande croissante. C'est le risque d'abandon du réseau capillaire fret engagé par SNCF Réseau, qui conduirait à un nouveau recul de 20% du fret. C'est l'idée de remplacer des InterCités par des autocars. Sans changement de cap, nous allons vers un réseau noyau, à la viabilité improbable reposant sur les seuls TER, TGV et un fret marginalisé.

2. UNE URGENCE : COMBLER LE VIDE STRATÉGIQUE DU FERROVIAIRE FRANÇAIS

Le rail français exige une refondation stratégique augmentant la richesse créée sur le réseau : plus de services, des services nouveaux, plus d'innovation, plus de productivité, en assise sur la valorisation du capital, du matériel roulant, des installations...

Le ferroviaire de demain sera local, national et européen. La France en a besoin pour valoriser ses façades maritimes, renforcer l'attractivité économique de ses territoires et leur qualité de vie. Dans cette période de doute européen, elle doit agir pour une Europe ferroviaire solidaire, plurielle, au service de l'intérêt général, alternative au monolithisme des idées libérales.

Quatre actions s'imposent : modernisation/régénération du réseau ; réhabilitation du fret ; pénétration des TIC ; reconquête du lien avec les territoires et les marchés. Cette stratégie offensive serait associée à un processus de désendettement du réseau.

2.1. LA MODERNISATION ET LA RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU

Le réseau de demain doit être pensé en prenant en compte les distances européennes, une logistique du développement durable, la croissance démographique, autant d'évolutions favorables qui exigent un réseau de haut niveau *qui doit impérativement rester sous maîtrise publique*.

Il ne s'agit pas seulement de « régénérer » le réseau, mais de le moderniser en rétablissant des fonctionnalités abandonnées et en en créant de nouvelles augmentant sa capacité, sa fiabilité, facilitant la coexistence du fret et des voyageurs : régulation renforcée par la géolocalisation des trains et de leur vitesse, télésurveillance des installations, installations permanentes de contre-sens, voies de dépassement facilitant les dessertes TER et fret, évitant les arrêts de trains de fret, freinage de ces trains, contrôle commande moderne des trains, réhabilitation d'installations locales fret, attelage automatique....

2.2. L'URGENCE DE LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE FERROVIAIRE

Comparé aux autres modes de transport, hormis le site SNCF Voyages et quelques applications d'information, le retard ferroviaire d'appropriation des TIC est inexplicable, alors que ces technologies peuvent repousser les limites du lien mécanique rail/roue. Outre l'augmentation de capacité, une régulation modernisée anticiperait l'état du réseau, permettant

de diminuer les situations de conflit ; la télésurveillance des installations détecterait des dysfonctionnements, voire des actes de malveillance. Ces technologies pourraient aussi faciliter l'accès aux sillons fret, processus aujourd'hui lourd et long.

Le rattrapage de ces retards pourrait ouvrir un débouché aux TIC, domaine dans lequel la France a un savoir-faire de haut niveau. Il irait avec une réflexion de fond sur les nouveaux métiers nés de leur apport, croisé avec l'expérience du terrain.

2.3. LA RÉHABILITATION DU FRET FERROVIAIRE

S'il est un domaine où le rail français doit se réinventer, c'est bien le fret. Pourtant de 2002 à 2010 la circulation de trains de fret a diminué de 55%. Sa relance est une clé de l'équilibre économique du réseau. Elle ne peut être qu'intermodale. C'est un objectif d'intérêt national, contribuant à l'attractivité des ports et des territoires. Il a disparu du discours stratégique de SNCF Mobilités. Pourtant, la France, organisatrice de la COP 21 ne peut ignorer cet enjeu, participant de ceux que devront affronter les générations futures.

La demande, dispersée, est en attente de chaîne logistiques intermodales propres, performantes, adossées à des réseaux virtuels² assurant le suivi des envois et l'organisation de leur mutualisation, leur acheminement par des trains à hautes capacités et productivité mixant envois conventionnels et combinés. Cette nouvelle donne exige de repenser la présence territoriale et portuaire du rail, aujourd'hui en grande carence, de lui donner la présence commerciale et logistique, l'adaptabilité qui lui font défaut. Le « transport de marchandises » et son socle de trains entiers ont vécu. Le fret ferroviaire doit apprendre à se penser dans les chaînes logistiques au service de l'économie des territoires.

Cela implique de réévaluer les installations territoriales fret, ITE, lignes capillaires (qui drainent 20% du trafic fret) en partenariat avec les acteurs économiques locaux, chargeurs, professionnels de la logistique et avec les Régions. Il faut stopper la disparition de ce potentiel logistique qui peut devenir un facteur d'ancrage d'activités, l'ouvrir à l'initiative locale. Sa revalorisation générera des emplois d'insertion jeunes.

2.4. LE RÉTABLISSEMENT DU LIEN AVEC LES TERRITOIRES : PROXIMITÉ, DIVERSITÉ, DÉCENTRALISATION

La culture centralisatrice du ferroviaire tend à « écraser » la diversité, l'adaptabilité territoriale, elle complexifie le local, stérilise son intelligence et sa créativité, tant pour le fret que pour les voyageurs et la valorisation du réseau.

Les acteurs économiques, les collectivités locales, les autorités organisatrices ont besoin de partenaires ferroviaires locaux, dotés d'une réelle autonomie et responsabilité entrepreneuriale, en capacité de s'adapter aux spécificités territoriales et d'avoir une action réelle sur les coûts, contributifs à la valorisation des infrastructures territoriales.

La libéralisation anarchique des autocars a ouvert une boîte de pandore. Il faut d'urgence la placer sous contrôle des Régions. Simultanément, il faut renforcer et prolonger

² La relance du débat sur l'écotaxe pourrait ouvrir la voie à une modernisation du réseau conçue pour ouvrir le mode ferroviaire à une logistique intermodale bénéfique au transport routier français.

l'effet de réseau TGV/InterCités/TER, par des connexions intermodales participant au « droit au transport ». Le marketing voyageurs ne peut se limiter au yield management. La mobilité occasionnelle, dont celle portée par notre potentiel touristique, offre une réserve de croissance des InterCités. Elle implique d'innover dans le service et la qualité du temps à bord, dans la valorisation des territoires traversés (information et initiatives culturelles, découverte des produits du terroir...).

Une décentralisation structurelle redéploierait vers le terrain des emplois centraux coûteux et peu productifs au profit d'emplois jeunes contribuant à la qualité du service, pouvant, à terme déboucher sur une embauche au statut : assistance aux correspondances voyageurs, entretien des lignes capillaires, équipes d'intervention de proximité en cas d'incident...

3. VERS UN RENFORCEMENT ET UNE DIVERSIFICATION DE L'INTERVENTION PUBLIQUE

Le transport ferroviaire du XXIème siècle sera très différent de celui du XXème siècle. L'augmentation de la capacité du réseau, la densification de son utilisation, la croissance, la diversité, l'europanisation des besoins ouvrent l'horizon stratégique ferroviaire. Elles marquent aussi la fin de l'ère où l'opérateur national « intégré » détenait l'exclusivité ferroviaire et était supposé avoir réponse à la diversité des besoins.

Pour autant, le rôle du secteur public ferroviaire ne doit pas se réduire ; bien au contraire, il doit se renforcer, se différencier, s'appuyer sur un statut social contribuant à capitaliser l'expérience.

SNCF Mobilités, opérateur ferroviaire national, doit investir la dimension européenne, jouant la carte de l'intérêt national, des valeurs du service public, de l'intermodalité, tant pour les voyageurs que pour le fret.

SNCF Réseau devrait être le pilier de la politique publique ferroviaire : modernisation et valorisation du réseau ferré national, intensification de son utilisation, insertion européenne, partenariats territoriaux, ouverture à la diversité contribuant au développement, à l'équilibre et la pérennité du réseau.

Au sein de ce modèle l'autorité de régulation des activités ferroviaires garantit la conformité française aux règles européennes et peut faire progresser les valeurs du ferroviaire français au sein de l'Europe. L'Union des Transports Publics et les instances syndicales concernées négocieront les modalités sociales de la nouvelle diversité ferroviaire.

* * * * *

Ainsi se dessinerait un nouveau modèle ferroviaire français fondé sur un secteur public puissant, différencié et coordonné, sur une ouverture à l'initiative et la diversité ferroviaire, publique et privée, créatrices d'emplois cheminots nouveaux. Il suppose un Etat Stratège fort, appuyé sur les Régions, appelées, au-delà de leur rôle d'autorités organisatrices des TER, à s'emparer, au nom de leur compétence sur le développement économique, de l'ensemble de l'enjeu ferroviaire territorial.

4. DES QUESTIONS POUR OUVRIR UN DÉBAT FERROVIAIRE NATIONAL

4.1. TRANSPORT FERROVIAIRE ET TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION : QUELLES MUTATIONS ?

Le transport ferroviaire est en retard dans la pénétration des technologies de l'information permettant la géolocalisation des trains et des envois fret.

Quelle régulation du réseau en temps réel ?

Quelles organisations seront générées ? Quels services en attendre ? Quels nouveaux métiers ?

Jusqu'où aller dans l'automatisation ? Régulation ? Télésurveillance ? Conduite ?...

4.2. COMMENT RÉPONDRE À DES BESOINS CROISSANTS ET DE PLUS EN PLUS DIVERSIFIÉS ?

Le transport ferroviaire est une activité de service qui se construit avec le client et à son contact, notamment le fret.

Comment concilier centralisation et initiative locale ?

Vers des établissements conçus en centres de profit autonomes ?

Vers des partenariats avec des commissionnaires de transport et logisticiens territoriaux ?

4.3. QUELLE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ? CŒUR DE MÉTIER OU DIVERSIFICATION.

Le développement des entreprises ferroviaires passe-t-il par l'excellence dans le métier ferroviaire et la reconquête de parts de marché perdues ?

Ou (et) par une stratégie de diversification, transport urbain, autocar, covoiturage... ?

4.4. VERS QUEL MAILLAGE FERROVIAIRE EUROPÉEN ?

Les échanges intra-européens de fret et de voyageurs (transfrontalier) se développent. Mais le réseau européen reste la juxtaposition de réseaux nationaux autonomes.

Comment dépasser ces différences ? Coopération entre les réseaux nationaux demeurant maîtres de leur territoire ? Fusion-absorption des sociétés des pays voisins par les sociétés les plus puissantes, comme on l'a vu dans les compagnies aériennes ou dans les fournisseurs d'énergie ?

4.5. QUELLE DIVERSITÉ FERROVIAIRE EUROPÉENNE ?

La pensée libérale européenne a « idéologisé » cet enjeu en l'identifiant au dogme de la concurrence, panacée à toutes les insuffisances du rail. A contrario la réponse par le maintien de l'exclusivité des réseaux nationaux n'est pas suffisante.

Faut-il refuser le principe même de la concurrence ? Cela paraît difficile, mais comment l'encadrer ? Comment concilier diversité et cohésion ?

4.6. QUEL AVENIR POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE ?

Il faut expliciter ce débat français non-dit : *nouveau développement du rail ou marginalisation ?*

Le rail est-il dépassé, inadapté aux évolutions technologiques et économiques ? Est-ce irréversible ?

Le tramway « ringard » des années 1960 est redevenu structurant de la modernité urbaine.

**LISTE DES PERSONNES AYANT PARTICIPÉ AUX TRAVAUX DU
GROUPE TRANSPORT ET/OU AYANT ÉTÉ AUDITIONNÉES**

Dominique AUBRY

Jean-Claude BOUAL

Jean-Louis BRASSEUR

Jacques CHAUVINEAU

Joël DECAILLON

Christian DELLACHERIE

Pierre-Marie DUGAS

Joël LE COQ

André LAUMIN

Jean-Louis ROHOU

André STIMAMIGLIO