

Remettre le fret ferroviaire à l'endroit.

Environnement, effet de serre, coût du pétrole, redéploiement vers l'Est du potentiel routier français, compétitivité des territoires.....les entreprises introduisent la nouvelle donne du développement durable dans leur stratégie.

Elles réévaluent le rôle du mode ferroviaire dans leur logistique.

Le plan fret SNCF et l'état des l'infrastructures télescopent les attentes nouvelles qui se font jour.

Le plan fret s'organise autour d'une offre produite par une organisation industrielle adaptée aux envois lourds et programmés. La médiocre qualité du service attire les nouveaux entrants sur cette même cible.

La desserte du territoire se restreint aux clients de taille à émettre et recevoir ce type de flux. Ceci crée des tensions locales avec les entreprises et les élus, conduit à une sous utilisation structurelle du réseau rendant problématique son équilibre économique et menace la pérennité de lignes capillaires.

Le mode ferroviaire se cantonne progressivement à un rôle d'appoint à la route qui va réduire la propension à investir de la puissance publique, mais aussi du privé.

Dans ce contexte, ma mission, menée en partenariat avec des acteurs économiques préoccupés par la nouvelle donne du développement durable, a provoqué une convergence vers le concept *d'opérateur ferroviaire de proximité (OFP)*.

Partant de la démarche short line d'abaissement du coût du « dernier kilomètre », le concept s'est élargi à la notion de *logistique territoriale* : l'opérateur local, partenaire du tissu économique, recherchera et organisera les envois d'un territoire qu'il drainera ou distribuera vers ou à partir de points d'échange concertés avec les opérateurs à grande distance.

Il localisera ses moyens en conséquence. Il redonnera de la compétitivité aux envois non massifiés, traitera des flux locaux, offrira des services annexes. Il pourra susciter le regroupement de flux entre deux territoires et la création de trains interrégionaux.

Il sera économiquement équilibré.

Longtemps considéré comme un « petit chemin de fer », sous traitant du « vrai » chemin de fer opérant la grande distance, l'opérateur de proximité est appelé à devenir un acteur majeur de la chaîne ferroviaire, *remettant le marketing ferroviaire « à l'endroit » en le centrant sur les besoins des clients et des territoires*.

Il élargira donc le marché ferroviaire, créera une dynamique de développement de toutes les composantes de ce mode.

Il deviendra un foyer d'innovation dans tous les domaines pour développer un « chemin de fer de proximité » moderne, créateur des métiers nouveaux. Il ouvre aussi la possibilité de rénover et entretenir les infrastructures concernées avec des méthodes adaptées, elles aussi « de proximité ».

Plusieurs associations territoriales ont été créées, ou sont en voie de l'être, à l'initiative d'entreprises. Elles poursuivent deux objectifs étroitement liés :

1. susciter la création sur leur territoire d'un opérateur de proximité partenaire
2. agir pour la remise en état de voies ferrées locales d'intérêt industriel.

Elles associent leur démarche à un programme de relance de l'utilisation du fret ferroviaire qu'elles ont commencé à chiffrer qui, dans les territoires expérimentaux, pourrait, dans un premier temps, atteindre 30 à 40% du trafic actuel.

La remise en état des infrastructures concernées, dans le cadre des CPER, en liaison avec la création d'un OFP, est à l'étude.

La vraie idée nouvelle des OFP c'est de « remettre le chemin de fer à l'endroit » en l'organisant à partir des territoires et de leurs activités économiques. L'entrée au capital, majoritaire, d'acteurs ayant la confiance du tissu économique, non pour dessaisir la SNCF ou les opérateurs à grande distance, mais pour se réapproprier le ferroviaire permettra de développer le fer en partant des besoins réels.

Le modèle s'inspire de celui des USA et du Canada dont les grands réseaux, au bord de l'effondrement, ont créé des « short lines » autonomes, devenus d'efficaces pourvoyeurs de trafic : aux USA, la part de marché du ferroviaire a doublé, le trafic a triplé et l'investissement est à l'ordre du jour^{1!!}. Certes la situation des USA n'est pas transposable à la France, mais la créativité stratégique, elle, l'est.

Il implique l'émergence d'une volonté organisée du tissu économique d'aller vers des pratiques de développement local durable. Ma mission montre que c'est possible.

Pour la SNCF c'est l'opportunité de valoriser son héritage monopolistique en un réseau de partenariats, non exclusifs mais privilégiés, couvrant le territoire. Pour RFF, c'est la possibilité d'une approche nouvelle, offensive, de la valorisation du réseau ramifié de lignes locales d'intérêt industriel.

La conceptualisation et la transposition « à la française », d'abord par voie d'expérimentation, puis par généralisation progressive, du modèle empirique nord-américain, pourrait donner le signal d'une révolution copernicienne amenant à repenser et dépasser les organisations traditionnelles du fret.

Elle ouvre la perspective de couvrir le territoire européen de ce type d'opérateur pour opérer un report modal à hauteur des enjeux environnementaux et des ambitions du Vieux Continent.

¹ Cf le compte rendu de mission d'Olivier Metge aux USA.