

Conclusions prospectives sur la journée OFP du 15 novembre

Elles peuvent s'organiser autour de sept axes stratégiques

- 1. S'emparer du potentiel écologique et énergétique du train.**
Cet atout du train, dont la réduction des émissions de CO² (9 fois moins que la route), de la pollution (8 fois moins), redevient d'une grande actualité. Il est hors de portée des autres modes, à condition de traiter les faiblesses accumulées au fil des ans. Un réseau intelligent, contrôlant l'état des installations, la position et la vitesse des trains, réduisant le bruit, rendra le train de demain plus compétitif, plus fiable, plus flexible, encore plus sûr, ouvrant une nouvelle ère ferroviaire.
- 2. Densifier l'utilisation du réseau ferré.**
Il faut rompre avec le dogme du retour à l'équilibre économique par la fermeture de lignes et la suppression de trains, au seul motif de leur déficit, sans en mesurer l'impact sur le réseau et sans explorer des offres innovantes. Le pluralisme du rail est un atout ; la complexité qu'il génère est à la portée des technologies actuelles. Il contribue à densifier l'utilisation du réseau, à la diversifier, à attirer de nouveaux utilisateurs, à faire converger utilité sociale et efficacité économique.
- 3. Réinventer le lien du ferroviaire avec les territoires.**
La France dispose de 12 000 km d'infrastructures fines territoriales. Ces chemins de fer ont des réserves d'innovation : pour une offre intermodale ciblant la mobilité quotidienne et le désenclavement territorial, pour une logistique territoriale qui attire des entreprises, qui crée ou revitalise des embranchements ferrés dont certains, mutualisés, seraient des points d'accès au rail/route.

Il est prudent d'assurer l'entretien de base de ces « chemins de fer ». Il est urgent de mener à son terme la simplification de l'imbroglio réglementaire contreproductif, accumulé au fil des décennies. Les Régions, SNCF Réseau, les CCI, adossés à un droit à l'expérimentation reconnu par la loi, pourraient explorer de nouveaux modes d'exploitation de ces lignes, managées localement par des organisations de profil PME, porteuses d'un choc d'innovation qui connecte nos territoires aux métropoles et à l'Europe ferroviaire.
- 4. Projeter notre réseau ferré vers l'Europe, l'Eurasie, et le monde via les ports.**
La France est au contact de six pays européens, du Maghreb, de l'Afrique, via ses ports méditerranéens et la péninsule ibérique. Sa façade atlantique offre des réserves de développement. Le lien ferroviaire Transmanche entre la Grande-Bretagne et l'Europe débouche sur le territoire français. Ces atouts, favorables au mode ferroviaire, mettent la France, avec l'Allemagne, en position, de faire de l'Europe ferroviaire un signal politique de relance de l'Europe.

5. Faire des InterCités des vitrines des territoires traversés.

Les InterCités ont des réserves d'attractivité et de croissance : management décentralisé, *réseau intermodal de correspondances* fiabilisées et assistées partant des gares, y compris vers les sentiers de randonnée et les pistes cyclables, *créativité* dans l'aménagement de l'espace du train et la valorisation du temps à bord, ouvrant à des partenariats pour promouvoir les territoires traversés. L'équilibre économique de certaines liaisons doit devenir un objectif.

Une offre de « *trains hôtels de nuit* » est à explorer dans le même esprit créatif.

6. Réhabiliter le fret ferroviaire et remettre le report modal à l'ordre du jour.

Le fret ferroviaire français a chuté de 16% à 9% de part de marché, quand il croissait de 16% à 17% en Allemagne. Cette chute est celle des envois par lots de wagons, 10% du trafic ferroviaire en France, 45% en Allemagne.

La circulation de trains lourds à haute productivité sur les grands corridors passe par la *mutualisation en amont des envois*. Il faut soutenir les initiatives logistiques territoriales et urbaines numérisées, intermodales, ouvrant à des coopérations rail/route, structurant les hinterlands ferroviaires des ports.

Le report modal doit être réactivé ; par la mise au point d'une *alternative à l'écotaxe* ; le Train de Noé, a lancé l'objectif de 30% de part de marché moyenne européenne en 2030. La France doit y contribuer *en sortant de sa stagnation ferroviaire*, en retenant l'objectif politique du *retour en 2025 à la part modale de 16%*, celle de 2000.

7. Relever les défis de la productivité, de la créativité.

La crédibilité du rail implique qu'il mette fin à la montée continue de son coût, qu'il assume la *productivité comme une des valeurs d'un service public*. Le transport ferroviaire a besoin de *plus de créativité*. Il doit apprendre à faire appel à des savoir-faire externes élargissant son horizon.

*
* *

L'avenir appelle une refondation du transport ferroviaire conciliant visions nationale, territoriale, européenne. L'Etat, l'Europe, la nouvelle écotaxe doivent soutenir les initiatives territoriales qui explorent des voies nouvelles. Cette perspective, les métiers et emplois durables qu'elle va générer, vont renouer le lien avec les jeunes.

Ayons à l'esprit la montée en puissance de la lucidité des jeunes européens sur l'avenir inquiétant qui les attend, eux et les enfants qui seront bientôt les leurs.