



EDITO

La logistique de demain... c'est maintenant !

Le Covid bouscule nos vies. Il y a urgence de relance. Et en même temps, il y a urgence de voir loin, et même très loin.

Un enseignement est à tirer. La logistique verte doit être contributive au *Green Deal* européen. La France, ses ports, ses territoires, doivent s'engager.

Le fret ferroviaire est au carrefour de grands enjeux politiques, logistique, écologie, Europe, territoires. Il faut en finir avec l'idée qu'il n'aurait pas d'avenir en France et qu'une logistique verte peut s'en passer !

Une coalition s'est créée, 4F, qui rassemble toutes les entreprises concernées par le fret ferroviaire opérant en France, unies pour un plan de retour à 18 % de part de marché en 2030. Objectif OFP en est membre.

13 ans après le Grenelle de l'environnement, le temps est venu de mesures politiques, alternatives positives à l'écotaxe, valorisant auprès des marchés les gains d'économie externes que le mode ferroviaire génère.

La croissance du fret ferroviaire ne se fera pas contre la route, mais avec elle. L'équilibre économique du réseau ne passe pas par sa rétraction, mais par la densification de son utilisation.

4F propose de renforcer l'aide au mode combiné, de l'étendre aux envois diffus, en mode conventionnel ou combiné, acheminés par des trains multi-lots multi-clients. Ce combiné diffus serait transféré par des plateformes territoriales, dont des Installations terminales embranchées (ITE) mutualisées.

Avec 4F, nous proposons de faire des lignes de desserte fine et des installations terminales territoriales un champ d'initiatives, d'innovations de proximité, connectant les territoires et les ports à l'Europe ferroviaire, faisant du rail un atout de relocalisation. Attention à ne pas entériner une situation qui est le fruit de plusieurs décennies de désintérêt pour ces lignes !

Un plan de cinq ans de rénovation/sauvegarde, créateur d'emplois locaux, permettrait aux régions et à SNCF Réseau, adossées aux CCI et CESER, d'explorer ces chemins nouveaux et d'expérimenter de nouveaux modes d'entretien et d'exploitation.

Le fret ferroviaire est un sujet d'union nationale. Alors, cessons d'attendre !

Jacques Chauvineau
Président d'Objectif OFP

André Thinières
Délégué d'Objectif OFP

S O M M A I R E

4F : une coalition inédite pour préparer le fret ferroviaire français du futur. **pages 2**

Crise sanitaire : le fret ferroviaire fait la preuve de sa résilience. **pages 4**

Fret ferroviaire et OFP Journée de rencontres et d'échanges

Notez la date :

Jeudi 19 novembre 2020
de 9h00 à 17h00
à la Mairie de Levallois.

Le fret ferroviaire et les OFP

**Un plan de développement
ambitieux, proposé par la
profession et SNCF Réseau,
soutenu par l'État.**

Et maintenant, au travail !!

- Deux séances d'exposés et de débats
- Avec plus de 350 professionnels

Détails à partir de fin août 2020
Inscriptions sur www.journee-ofp.org

4F : une coalition inédite pour préparer le fret ferroviaire français du futur

> 4F, « *Fret Ferroviaire Français du Futur* », est une alliance inédite qui réunit tous les acteurs de la filière en France afin de structurer un ensemble de mesures nécessaires à la sauvegarde et au développement du fret ferroviaire.

> La coalition propose une ambition forte aux pouvoirs publics : doubler la part des marchandises transportées par le rail en France d'ici 2030, pour participer à un développement économique durable, respectueux du climat, de la mobilité, de la qualité de vie et de la santé des citoyens.

> Un plan de relance global du fret ferroviaire, à moyen et long terme, est en cours de finalisation pour être présenté à l'État avant fin juin.

4F se positionne dans la double perspective de la relance post covid-19 et du temps long de la planification et de la sobriété carbone.

Au plus fort de la crise sanitaire du coronavirus, la filière a prouvé sa robustesse et son efficacité pour fournir des services de transport essentiels au fonctionnement de la Nation et à la vie quotidienne des citoyens. Le rendement énergétique et écologique du rail place également le fret ferroviaire parmi les solutions d'avenir pour décarboner le trans-

port de marchandises. Le fret du futur, trains et réseau, a d'immenses réserves de progrès techniques et technologique susceptibles d'améliorer sa performance et d'alimenter en activités et en emplois les industries localisées dans les territoires.

Avec une part moyenne annuelle de 9 % à 10 % dans le transport terrestre de marchandises depuis dix ans, le fret ferroviaire français stagne en milieu de tableau dans le classement européen du secteur, derrière l'Italie à 14 %, l'Allemagne à 18 % et loin der-

rière le duo de tête constitué par l'Autriche et la Suisse avec respectivement 32 % et 35 %. Rassemblés depuis 2019 au sein de la coalition *Rail Freight Forward*, les leaders du fret ferroviaire européen ont la conviction qu'il est possible de mettre sur les rails 30 % des volumes totaux de marchandises transportés en Europe d'ici 2030. L'ambition de la coalition 4F consiste à doubler la part du ferroviaire dans le transport de marchandises en France pour passer à 18 % en 2030. Ce rattrapage éviterait un écart trop important entre la France



et les pays européens les plus avancés en la matière, et constituerait un progrès tangible pour mieux concilier économie et écologie dès maintenant. Le temps est donc venu de prendre des mesures alternatives à l'écotaxe, valorisant l'apport écologique du rail auprès des marchés et des logisticiens.

Au-delà des mesures nécessaires à court terme pour aider les entreprises à surmonter les pertes importantes des six derniers mois, l'ambition de doubler le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030 nécessite une mobilisation sur trois niveaux d'intervention :

- les opérateurs de fret eux-mêmes, prêts à innover et à prendre le risque entrepreneurial de reconquête du fret en France ;
- le gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau, qui, en lien avec ces opérateurs, donne priorité à la qualité de service, et

Le développement du fret ferroviaire se fera par le triplement des offres de transport combinant plusieurs modes (la route, le rail, le maritime et le fluvial) avec des complémentarités plus fortes au service d'une chaîne logistique terrestre à la fois plus performante et plus verte.

dispose des moyens d'investir dans la rénovation du réseau ;

- l'État qui, comme le font d'autres pays, doit accompagner la décarbonation du secteur des transports et, à ce titre, appuyer la

Les membres de l'alliance 4F

La coalition regroupe :

- les principales entreprises de transport ferroviaire de marchandises (Fret SNCF, DB Euro Cargo Rail, VFLI, Europorte, Lineas, RegioRail, Millet Rail),
- les principaux opérateurs de combiné multimodal en France (Novatrans, Naviland Cargo, T3M, Froidcombi), l'opérateur d'autoroutes ferroviaires VIIA, le commissionnaire Forwardis, les opérateurs ferroviaires de proximité (réunis au sein de l'association Objectif OFP),
- l'Association Française du rail (AFRA), le Groupement National des Transports Combinés (GNTC), l'Association française des détenteurs de wagons (AFWP), l'Association des utilisateurs de transports de Fret (AUTF), la Fédération des industries Ferroviaires (FIF), l'Union des Entreprises Transport et Logistique de France (TLF), le Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées de France (VFF), l'Association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants (AFGIFI), le Comité pour la liaison européenne Transalpine, l'association France Logistique 2025, Le gestionnaire d'infrastructures SNCF RESEAU coopère activement aux travaux.

compétitivité de la composante ferroviaire au sein d'une chaîne logistique plus durable.

Réunis à plusieurs reprises ces dernières semaines pour préparer

la sortie de crise sanitaire, les membres de la coalition 4F finalisent en priorité la définition des actions qui seront nécessaires dès 2021, à chacun de ces trois niveaux, pour permettre le maintien d'une filière dynamique et performante à moyen terme.

Selon 4F, le développement du fret ferroviaire se fera par le triplement des offres de transport combi-

nant plusieurs modes (la route, le rail, le maritime et le fluvial) avec des complémentarités plus fortes au service d'une chaîne logistique terrestre à la fois plus performante et plus verte. Ce modèle de trans-

port multimodal a vocation à constituer un atout pour le développement et la relocalisation d'industries favorisant l'emploi local et l'économie territoriale.

Au niveau des pouvoirs publics, l'appui demandé prendrait la forme d'un cocktail de plusieurs mesures : augmentation et pérennisation de l'aide au transport combiné, création d'une aide au wagon isolé, augmentation de la prise en charge d'une partie des péages d'utilisation du réseau ferroviaire, plan de modernisation des infrastructures nationales et de rénovation/sauvegarde des lignes capillaires et installations embranchées desservant les industries, soutien aux projets de décarbonation, labélisation de modes de transport vert...

En écho à la Conférence Citoyenne sur le climat, un plan de relance du fret ferroviaire, porté par l'État et l'Europe, relayé par les Régions, serait un signal politique fort qu'attendent les marchés et les territoires. ■

Crise sanitaire : le fret ferroviaire fait la preuve de sa résilience

> La conjoncture apparaît favorable à une accélération du report modal.

L'IMAGE DU SECTEUR sort d'ores et déjà renforcée par la crise sanitaire de la COVID-19, avec quelques points de part modale pris à la route, notamment en raison des difficultés pour cette dernière de garantir les conditions de travail de ses chauffeurs (sanitaires, restauration etc.) et une plus grande disponibilité d'accès au réseau ferré par la forte baisse du trafic voyageurs. Preuve en est, les volumes se sont maintenus à 65-75 % de leur niveau nominal au début de la période de confinement, et à près de 90 % début mai. En tout état de cause, malgré l'arrêt ou le fort ralentissement de pans de l'industrie comme l'automobile ou la sidérurgie, puis leur reprise au ralenti, le transport ferroviaire connaît une vitalité exceptionnelle. « L'empreinte de la pandémie devrait être davantage atténuée par rapport à celle des mouvements sociaux de 2018 et de 2019, qui ont entraîné une diminution du chiffre d'affaire de 70 %, ce alors que le modèle économique implique des coûts fixes de 80 %, analyse l'opérateur alternatif Régiorail, tout en déplorant que « la perte de 25 % du chiffre d'affaires et des conditions d'exploitation sensiblement plus coûteuses pendant deux mois et demi, ont toutefois encore impacté les comptes d'exploitation ». La continuité de service ainsi réalisée a été facilitée par différents facteurs, parmi lesquels la réactivité, saluée par la profession, du gestionnaire d'infrastructure. « SNCF Réseau, grâce à son

dispositif national SONAR, est pleinement mobilisé pour accompagner les chargeurs et les entreprises ferroviaires », fait-il valoir. Ce dispositif SONAR (Supervision Optimisée Nationale Accès Réseau) repose sur la création d'une cellule dédiée qui est mobilisée en cas de situation exceptionnelle. Il a été expérimenté en 2018 pendant la grève contre le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Chaque jour, les besoins et attentes des entreprises ferroviaires, des opérateurs de transport combiné, mais aussi des chargeurs, dont ceux de la filière

Le secteur doit désormais capitaliser sur ces résultats afin de conserver les clients qui se sont opportunément tournés de la route vers le rail ou le transport combiné rail-route, et de les fidéliser.

agricole par exemple, sont collectés lors de téléconférences. « Quotidiennement, les équipes doivent s'assurer de la disponibilité des personnels de conduite des entreprises ferroviaires, vérifier la tenue des postes de commande à distance et des postes d'aiguillages, s'adapter aux changements d'itinéraires des trains lorsque les trajets doivent être modifiés, ajuster les horaires en fonction des impératifs logistiques des entreprises », détaille SNCF

Réseau dans une lettre d'information. Avec la création de la coalition européenne *Rail Freight Forward* en décembre 2018, puis le lancement en France, au sortir de la grève contre la réforme des retraites, de la coalition Fret ferroviaire français du futur (4F), les acteurs du secteur prennent en main leur avenir et prévoient de présenter à l'État, « d'ici fin juin », « un plan de relance global du fret ferroviaire, à moyen et long terme ». En cette période exceptionnelle de crise sanitaire d'envergure, le secteur a multiplié les actions de communication, espérant être entendu du grand public et des élus. La profession n'a probablement jamais autant évoqué les marchandises qu'elle transporte quotidiennement dans ses wagons. Cette opération de transparence dévoile au grand jour le rôle du transport ferroviaire dans la chaîne de transport des produits essentiels. Le secteur doit désormais capitaliser sur ces résultats afin de conserver les clients qui se sont opportunément tournés de la route vers le rail ou le transport combiné rail-route, et de les fidéliser. Il s'agit autrement dit de se saisir de l'opportunité offerte pour accélérer le report modal en développant le transport ferroviaire. « Si la France n'est pas capable de suivre cette ambition, les conséquences seront irréversibles », prévient-on au sein de la coalition 4F. ■