

Débat public sur la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

Le transport ferroviaire de fret en France (rév. 1)

Hervé de Tréglodé

Ingénieur général des mines

**Exposé au 4 de la place Saint-Germain-des-Prés (Hôtel de
l'industrie) à Paris le 9 janvier 2017 de 19 h à 21 h 30**



Introduction

- Membre permanent du CGEDD depuis 2011
- Deux missions pour la **Conférence sur le fret ferroviaire** (5^e séance le 6/10/2016) présidée par le ministre chargé des transports : (1) **soutien public** et (2) **innovation**
- Une mission en 2017 : la programmation des investissements pour la **partie française du projet Lyon-Turin**

Conclusion

- Pessimisme de la raison **versus** optimisme de la volonté...
- **Motifs d'inquiétude** : atonie des ports et des industries, hausse des coûts unitaires, faiblesse de l'innovation, impact des travaux d'infrastructure
- **Motifs d'espoir** : engagements politiques et financiers des gouvernements européens et de l'UE, effort efficace des entreprises historiques (EF et GI), dynamisme des entreprises alternatives

Difficultés et causes du déclin français

■ **Deux graves difficultés :**

- déclin (absolu et relatif) du trafic depuis 1975,
- mauvais résultats financiers des entreprises ferroviaires.

■ **Cinq principales causes :**

- faiblesse de la demande intérieure en transports massifs (ports, industries lourdes, etc.),
- concurrence du transport routier (grand dynamisme),
- insuffisance de la fiabilité et qualité (sillons et GOC),
- obstacles aux circulations internationales,
- insuffisance de la productivité.

Insuffisance et redressement de la productivité

- **Effort constant** de toutes les EF : massification, simplification des structures, etc. Trop rares innovations : cadencement, trains longs ou doubles, wagons silencieux, augmentation des gabarits en tunnel, AF.
- **Attention** : les **péages** passeront en dix ans de 1,8 à 2,75 euros par train-kilomètre en cas d'amélioration de la qualité (sillons et circulations).
- La hausse de la productivité **sera facilitée** :
 - par la rationalisation de la production des EF (productivité des locomotives, recours au numérique, polyvalence, etc.),
 - par la modernisation des installations terminales (3 100 km de lignes, ITE, terminaux de TC, triages, etc.),
 - par la simplification des référentiels de maintenance, de circulation et d'accès au réseau,
 - par l'augmentation des performances du réseau grâce à la réalisation de grands projets d'infrastructure (tunnel de base Lyon-Turin, NFL, Serqueux-Gisors, corridors européens, etc.).

La difficile répartition des sillons

- Travaux de **renouvellement** : 1 G€ vers 2005 ; 2,5 G€ aujourd'hui ; 3G€ en 2020 et au-delà. En plus : travaux d'**entretien** (un peu moins de 2,5 G€), travaux de **développement** (lignes nouvelles, etc.).
- Trop lente **gestion informatique** des sillons (demandes et réponses). Mais nouvel outil informatique (SIPH) déployé entièrement pour le SA 2019.
- Pour le fret, il faut **très tôt** connaître ses **principaux besoins** et tracer ses **principaux sillons** (Paris-Rouen-Le Havre, etc.).

Vers une nouvelle *gestion opérationnelle des circulations* (GOC)

- 68 % seulement des trains de fret partent ou arrivent à l'heure (retard de moins de 5 minutes). 15 % des trains arrivent avec plus de 30 minutes de retard.
- Engagement en 2010 du grand projet « **Commande centralisée du réseau** » (CCR)
- Réingénierie en cours des organisations et processus de SNCF Réseau (2019-2025) dans le cadre du projet « **Modernisation de la GOC** »

Merci de votre attention

