

La Situation du Fret Ferroviaire

De quels constats partons-nous:

- Seul en Europe, le fret ferroviaire en France s'est effondré en 20 ans passant de 57,7 (2000) à 33,0 GTkm (2019) ; sa part modale a chuté d'un tiers entre 2000 (15%) et 2008, et oscille depuis entre 9 et 10% ; en Allemagne, elle est passée de 15 à 17%.

Par exemple, en 1996 le ratio Allemagne / France était 1,4 ; en 2019 il atteint 3,5

- Les évolutions divergentes en France et en Allemagne « s'expliquent donc principalement par des effets de compétitivité intermodale différentielle alors que l'évolution structurelle de l'économie n'a qu'un impact mineur » (CGDD Juillet 2013)
- 2018 a marqué une baisse à 32,3 GT km du fait de 34 jours de grève. 2019, malgré une nouvelle grève a vu une légère amélioration à 33,0 GT km, quant à 2020 ?
- Plusieurs points sont inquiétants :
 - *la compétitivité du ferroviaire est menacée*
 - *la qualité de service du réseau reste mauvaise*
 - *la pérennisation des capillaires, voies de service et terminaux pertinents n'est toujours pas assurée sur le long terme...*

Alors même que le potentiel économique et écologique du fret ferroviaire moderne se révèle

- Le fret ferroviaire se développe dans les pays où des stratégies nationales sont décidées et appliquées, et l'écosystème ferroviaire comporte des entreprises de toutes tailles et de tous profils
- Ces actions sont justifiées par l'intérêt économique du fret ferroviaire et la réduction d'un facteur de 3 ou 4 de l'impact écologique (congestion, pollution, CO², accidents) que permet le report modal vers le mode ferroviaire,

- L'Alliance 4F (Fret ferroviaire du Futur en France) a proposé à l'Etat l'objectif de doubler la part modale ferroviaire en 10 ans ; cet objectif de 18% est à comparer au niveau de 30% que vise l'Union Européenne.
- Le plan d'action 4F verra un premier début d'application dans les mesures ferroviaires du Plan de relance national annoncé le 3/09/2020. Nous souhaitons qu'il soit inclus dans le Plan de Développement que demande la Loi d'orientation des Mobilités (Article 178) ; son coût est plus de 2 fois couvert par les externalités qu'il permet d'économiser.
- Faire le point de ces réflexions est tout l'enjeu de notre Journée