

# Redonner de la productivité au fret ferroviaire



Les moyens en personnels et en matériels sont d'un coût unitaire qui exige pour une mise en œuvre économiquement rentable des schémas d'optimisation qui n'ont pas leur pendant dans d'autres modes de transport que le ferroviaire. Cette lourde mise en œuvre ne peut s'exploiter que sur des trafics massifs et répétitifs exploités en saturation de moyens. Cela revient à faire du chemin de fer un tapis roulant cadencé de point à point acheminant des convois de manière régulière. C'est bien cette forme d'exploitation qui depuis quelques années porte ses fruits tant chez ECR, que chez Colas Rail et même chez VFLI, tous se sont rabattus sur ce segment ferroviaire apporteur d'équilibre économique. Le principe de ces exploitations est constitué par l'enlèvement d'un train complet sur un embranchement et sa traction sans escale intermédiaire jusqu'au point de destination. D'autres recombinaisons de flux ont été testées par Fret SNCF sur son service MLMC (Multi lots Multi Clients). Les résultats sont peu probants car le service est limité pour ses dessertes et trop rigide pour les programmes des clients.

Les contributions précédentes apportent des bases de réflexion permettant de décrypter le domaine résiduel de pertinence du ferroviaire. Il est impératif de créer une séparation entre le monde ferroviaire et les services ferroviaires nécessaires à assurer les positionnements dans les enceintes industrielles ou sur les réseaux de zones industrielles pouvant constituer des convois complets à destination unique. Cette barrière, entre d'une part le ferroviaire de liaison longue distance exploitable par des entreprises ferroviaires (EF) européennes et d'autre part les dessertes privées locales, demande selon les cas, qu'une coopération très fine se mette en place avec toutes les parties concernées y compris les chargeurs, l'objectif étant la gestion économique des nouvelles ruptures de charge. Pour cela, le maillon natif de la chaîne fera appel à minima aux prestations des entreprises ferroviaires laissant aux chargeurs assumer sur site l'ensemble des opérations locales possibles et réglementaires. Les fonctions de mise en place sur les ITE et la reformation des convois avec préparation au départ seraient effectuées par les personnels des entreprises embranchées disposant d'une formation normalisée. Ces bases ferroviaires nécessaires seront valorisantes pour ces personnels. Ces rames déjà préparées en attente du départ, ne nécessiteront que l'attelage de l'engin de ligne et les reconnaissances de sécurité avant leur départ. Les personnels des entreprises embranchées peuvent donc intervenir sur leur raccordement en interne, tout comme pour les essais de frein et le positionnement de la signalisation d'arrière. La RAT restant à charge de l'EF.



Une telle organisation permet aux chargeurs de ne mobiliser sur leurs opérations ferroviaires que des personnels de l'entreprise en temps partagé, durant le temps nécessaire aux opérations sur place. Ils ramènent ainsi la prestation à son véritable coût. Ce qui pour les entreprises ferroviaires peut également présenter comme intérêt l'amélioration de leur offre commerciale. De telles dispositions existent déjà dans certains établissements industriels, les entreprises ferroviaires n'affectant que deux agents pour la desserte, dont le conducteur. En ce qui concerne les autres cas de service non optimisé, l'arrivée de 5 à 6 personnels pour refouler une rame pose des problèmes à l'embranchement en termes de responsabilité. Ces multiples personnels étrangers sur son site illustrent l'incidence sur la compétitivité ferroviaire car ce sur nombre de personnel mis à disposition grève d'autant la facture de transport. Cette réflexion sur une telle organisation devrait permettre de dégager dans les entreprises ferroviaires des contingents de spécialistes pour des tâches de production plus qualifiées. Cette gestion optimisée des dessertes sur les sites des industriels pourrait devenir l'un des moteurs de la compétitivité du mode ferroviaire. Délivrer les entreprises ferroviaires des opérations internes aux chargeurs pour se concentrer sur la seule traction longue distance, rendrait au ferroviaire toute sa pertinence et un développement pourrait alors être envisagé.



**Une entreprise utilisant le mode ferroviaire doit pouvoir seule préparer dans son enceinte un train à destination du réseau national. Le coût de la prise en charge par une entreprise ferroviaire ainsi fortement soulagée devenant un attrait pour le fer.**