LE FOND DE L'AIR EST FRET

Jul.

LE FOND DE L'AIR EST FRET

Jul.

Publication éditée par l'Alliance 4F en mars 2022

Rédaction : Alliance 4F

Dessin : Jul

Impression : Médiaprint, Angoulême. RCS 493 885 305

Cette publication ne peut être vendue.

UNE BANDE DESSINÉE SUR LE FRET FERROVIAIRE, POUR QUOI FAIRE ?

Savez-vous que les céréales de votre petit déjeuner, vos fruits et légumes, les meubles de votre salon ou encore certains composants de vos produits de beauté prennent régulièrement le train ? Eh oui, le fret ferroviaire est un moyen de transport pour les marchandises encore méconnu. Pourtant il est essentiel à votre quotidien, comme il l'est pour nos territoires et notre industrie.

Et puis, **le fret ferroviaire est une solution incontournable et immédiatement disponible face au réchauffement climatique** et aux efforts de décarbonation que la France et l'Europe doivent mener d'ici à 2050. Il permet même, grâce à l'alliance entre le rail et la route – qu'on appelle le transport combiné – de rendre les camions plus propres, puisque ceux-ci n'ont plus qu'à assurer les premiers et derniers kilomètres des marchandises pour qu'elles arrivent à bonne destination.

Malgré toutes ces qualités évidentes, surtout en période d'urgence climatique, le fret ferroviaire et le transport combiné ont souffert pendant des années d'un manque de volonté politique et de la concurrence féroce de la route sur la longue distance, pourtant très polluante.

Mais ça y est ! Après ces décennies de déclin, le transport ferroviaire de marchandises et le transport combiné rail-route refont surface dans les consciences politiques et médiatiques, surtout grâce au rôle crucial qu'ils ont joué pendant la crise COVID et le premier confinement. Car s'il n'y a pas eu de problème d'eau potable ni de pénurie de blé en France, c'est notamment grâce aux trains de fret.

Résultat : les pouvoirs publics ont montré tout leur intérêt pour ce mode de transport propre avec le plan de relance. Il n'en reste pas moins que **notre pays a besoin d'investissements plus importants, notamment sur le réseau ferré, pour que le transport de marchandises par rail gagne enfin toute sa place dans la croissance verte et durable** que les citoyens appellent de leurs vœux.

Ces citoyens, c'est vous ! Et c'est pour que vous ayez conscience du rôle majeur de ce mode de transport propre que l'alliance 4F, qui regroupe tout le secteur du fret ferroviaire et du combiné rail-route, s'est lancée dans l'aventure de cette BD avec Jul.

Comment fonctionne le fret ferroviaire et de quelle façon est-il présent dans votre quotidien ?
Quelles sont ses forces et ses faiblesses ? Pourquoi n'est-il pas plus développé en France ?
Quels sont ses besoins pour assurer son développement ? A quoi pourrait ressembler une société où il prendrait toute sa place ? Quelles sont ses vertus face au tout camion ? Quels sont les bénéfices de la complémentarité rail-route et comment encourager le report des marchandises de la route vers le rail ?

Les réponses dans ces 10 planches !

LE FOND DE L'AIR EST FRET

CHANGER D'ÈRE POUR CHANGER D'AIR !

Le fret ferroviaire vit-il au temps du paléolithique ? La question n'est pas si anachronique que cela tant la France a accumulé de retard dans le développement de ce secteur qui, dans d'autres pays européens, a bénéficié d'une réelle volonté politique, suivie d'effets. Pour notre quotidien, pour nos territoires, pour notre industrie, et surtout pour notre survie en tant qu'espèce devant faire face au réchauffement climatique, il est temps d'aider le fret à faire un bond vers le futur.

Ces mots sont-ils trop forts ? Non ! D'abord parce que l'alternative sérieuse au fret ferroviaire n'existe pas. Il est nécessaire d'évoluer radicalement, c'est-à-dire sur la modernisation de nos infrastructures ferroviaires. Quel exemple plus parlant que celui de la comparaison de nos investissements par rapport à ceux de nos voisins ? **Quand la France investit 49€ par habitant dans son réseau ferroviaire chaque année, les Suisses investissent 9 fois plus, les Autrichiens 5 fois plus, et les Allemands ou les Italiens 2 fois plus.**

Et ce alors même que ces pays ont de l'avance sur nous dans ce domaine !
Et l'Allemagne a même annoncé qu'elle allait investir 86 milliards d'euros sur son réseau en 10 ans !

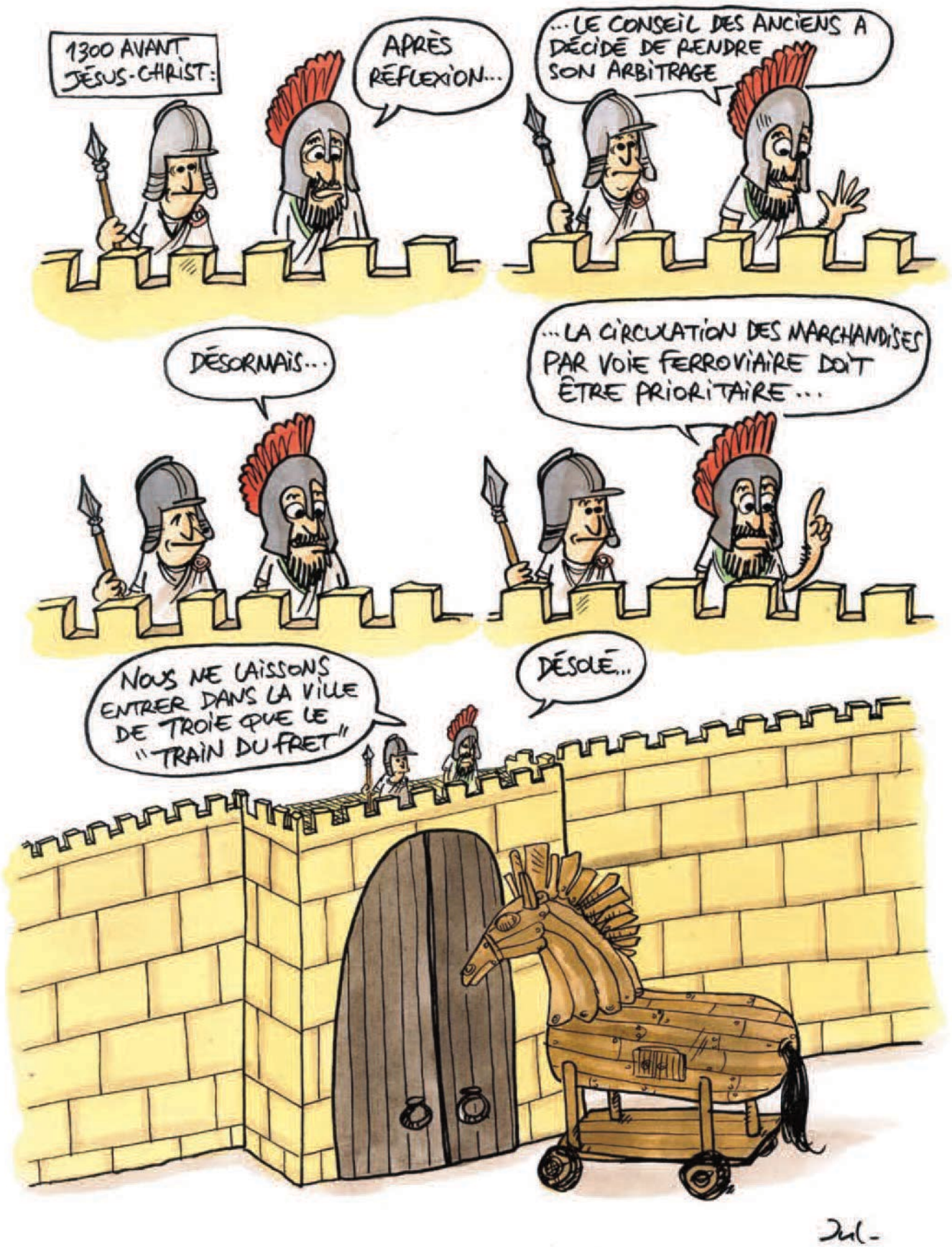
Conséquences ? **Le réseau ferré français est dégradé, insuffisamment électrifié, donc sans cesse en travaux, ce qui handicape énormément les trains de fret.**

Pour réussir à changer d'époque, il est indispensable d'agir ! **Investissements dans la modernisation du réseau et des infrastructures, incitations fiscales auprès des entreprises ayant recours au fret ferroviaire, aide aux opérateurs engagés du secteur… Le fret ferroviaire a besoin d'être soutenu par une volonté politique forte, déployée de façon structurée dans le temps.** L'amorçage a été réalisé en 2021 dans le cadre du plan de relance et du milliard d'euros d'investissement sur le réseau ferré du fret, promis par le Gouvernement français. Mais malheureusement, pour doubler la part du fret ferroviaire d'ici à 2030 (doublement inscrit dans la loi Climat), c'est très loin d'être suffisant !
Il faudrait en réalité **plus de 10 milliards d'euros** pour que cet engagement, qui bénéficierait aussi au transport de voyageurs, devienne réalité.
En jargon politique on dirait : le fret a besoin d'un schéma ambitieux d'aménagement ferroviaire du territoire pour mettre en œuvre la stratégie annoncée par le Gouvernement… qui restera lettre morte sans une loi de programmation.

Et si certains peuvent montrer une certaine lassitude face à un secteur qui ne survivrait que sous perfusion, le train de fret a de sérieux arguments à leur opposer : **en investissant plus de 10 milliards d'euros d'ici à 2030, l'État permettrait à la société, à nous tous donc, d'économiser 16 à 30 milliards d'euros sur la période 2021-2040**, la mise de départ étant amortie dès 2033-2037. Tout cela grâce à la moindre quantité d'énergie qui aura été consommée, au CO_2 et aux particules fines qui n'auront pas été émis, aux accidents qui auront été évités…

En réalité, il ne s'agit (vraiment) pas d'inventer la roue ! Juste de faire des choix lucides, en regardant la réalité bien en face. Pour que l'air de demain soit respirable, il nous faut changer d'ère en matière de gestion du fret ferroviaire, dépasser le présent pour nous inscrire dans un futur commun, synonyme de croissance verte et durable. Les temps doivent changer !

LE FOND DE L'AIR EST FRET



REVENONS-EN AUX BONNES PRIORITÉS !

Les sages Troyens avaient raison. Mais de nos jours, il en est autrement : le train de fret reste souvent à la porte pendant que les trains de voyageurs circulent sans entrave.

Pour pouvoir sillonner la France, les trains de marchandises ont besoin… de sillons. Qu'est-ce qu'un sillon ? Tout simplement un créneau horaire de circulation (réservé longtemps à l'avance) qui assure la possibilité d'aller d'un point A à un point B, tel jour, entre telle et telle heure. Jusque-là, ça semble assez facile.

Mais les choses se compliquent lorsqu'il faut arbitrer le passage des différents types de trains qui circulent (essentiellement sur les mêmes voies ferrées). Trains de voyageurs d'un côté (TER, TGV, Intercités, Transilien…) et trains de fret de l'autre. Jusqu'à présent, très clairement, ce sont les premiers qui ont eu gain de cause. À première vue, cela peut sembler logique, mais ça ne l'est plus quand cette logique est appliquée de façon systématique. Car cela engendre, concrètement, des trains de fret irréguliers, fournissant un service insatisfaisant à leurs clients, qui dès lors, et on les comprend, ont du mal à quitter la route pour le rail. Et nous voilà donc avec toujours plus de camions longue distance saturant nos routes, plus de CO_2 et de particules fines polluant notre air, plus d'accidents. Une addition lourde à payer pour l'ensemble de la société, en somme.

Il est donc plus que temps d'offrir des sillons au train de fret. De lui permettre d'arrêter de rouler autrement que de nuit entre deux chantiers de travaux l'obligeant à stopper sa course (surtout lorsque les voies sont coupées dans les deux sens !). **De lui permettre aussi de bénéficier d'un réseau digne de ce nom** (il est très vétuste et technologiquement dépassé à ce jour) et **comparable à ceux de nos voisins européens**. A l'heure où l'Allemagne vient d'annoncer qu'elle allait consacrer 13,6 milliards d'euros en 2022 puis 8 milliards d'euros par an pendant 10 ans pour rénover son réseau ferré (déjà pourtant nettement plus performant que le nôtre), il paraît impensable que la France ne soit pas en mesure d'investir 10 milliards d'euros d'ici à 2030 pour moderniser ses infrastructures dédiées au fret, tout en assurant une circulation satisfaisante des trains de marchandises.

Seul l'État, appuyé par un engagement citoyen, peut parvenir à changer la donne de la situation de déshérence (le mot n'est pas trop fort) dans laquelle se trouve le fret ferroviaire. Si ce secteur indispensable au respect de nos engagements climatiques et à notre réindustrialisation reçoit tous les moyens d'agir, alors il pourra rebondir avec tous les acteurs de sa filière. Ces derniers sont prêts et, pleinement conscients de cet enjeu d'intérêt général, ils se sont unis dans le cadre d'un collectif dénommé 4F pour Fret Ferroviaire Français du Futur. Le train de fret demande que les portes lui soient désormais grandes ouvertes !

LE FOND DE L'AIR EST FRET

QUAND LE FRET FERROVIAIRE, COMBINÉ AU TRANSPORT ROUTIER, CONTRIBUE AU RAYONNEMENT DES TERRITOIRES.

Offrir aux régions françaises un réseau ferroviaire de qualité, c'est leur donner les moyens d'être plus attractives, réindustrialisées, d'exploiter pleinement leur potentiel et de s'ouvrir à l'Europe et au monde. C'est aussi nous permettre à tous de bénéficier d'une meilleure qualité de vie.

Comment naissent les déserts médicaux, commerciaux, industriels et de services, ceux où l'on peine à trouver du travail et où la jeunesse ne rêve que d'une seule chose, partir pour des cieux plus cléments ? La réponse est multiple, mais un facteur est majeur : celui des transports qui assurent l'accessibilité des territoires, condition de leur dynamisme économique.
Il en va de même pour les entreprises. Comment peuvent-elles prospérer si leur production ne peut se reposer sur un réseau performant qui leur permette de circuler vers et depuis les sites industriels ? Qui les connecte aux plateformes multimodales, aux ports et autres sites névralgiques de circulation des marchandises ?

Alors, l'heure est au réveil, à la prise de conscience de tous. Il est temps que la France, à l'instar de ses voisins européens comme l' Allemagne, la Suisse, la Belgique ou l'Autriche, conduise une politique volontariste de soutien du ferroviaire et particulièrement du fret ferroviaire. Un bel amorçage a été enclenché avec le plan de relance du gouvernement, favorable à ce secteur.

Mais il faut mettre fin à la dégradation du réseau ferroviaire, à la vétusté et à la saturation des petites lignes, des terminaux et des gares de triage. **Redynamiser nos territoires via une forte impulsion dans ce domaine, c'est leur offrir des perspectives de relocalisation industrielle**, dont nous avons compris avec la crise COVID à quel point elle est importante pour notre souveraineté et notre autonomie. **Perspectives aussi de création d'emplois locaux et qualifiés**, non seulement dans la filière ferroviaire (production des trains de marchandises, entretien et développement du réseau, conduite des trains, ensemble de la chaîne logistique…), mais aussi en lien avec le développement des entreprises du BTP, des ports et aéroports, des producteurs d'électricité, des opérateurs télécom… Et cette dynamique profitera même au secteur de la route, avec des chauffeurs routiers qui pourront enfin bénéficier de conditions de travail moins difficiles grâce à la complémentarité rail /route.

Avec la promesse de routes désencombrées et d'un air plus pur, voilà les cadeaux que nous devrions, sous la conduite d'un État visionnaire, nous offrir à nous-mêmes et aux générations futures. Et il n'est vraiment pas nécessaire d'attendre un nouveau messie pour décider de nous engager dès maintenant dans cette voie. L'année 2021 et le plan de relance du secteur doivent être l'année zéro du renouveau du fret ferroviaire..

LE FOND DE L'AIR EST FRET

DE L'URGENCE DE MONTER À BORD DU TRAIN DE FRET.

Nul besoin de faire appel à Nostradamus, les rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat – le fameux GIEC – sont suffisamment clairs. Pour limiter le dérèglement climatique, la montée du niveau des océans, la multiplication des catastrophes naturelles et toutes ces joyeusetés qui nous attendent, il va falloir nous retrousser les manches et faire des choix de société cruciaux. En la matière, le fret ferroviaire a bien des atouts à révéler.

La chose est encore trop peu connue mais pour agir contre le réchauffement climatique, le domaine des transports est prioritaire : ceux-ci sont à l'origine de 25% des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'échelle mondiale, et la circulation de marchandises est responsable de 40% de ces 25%.
C'est considérable ! Et les prévisions n'incitent pas précisément à la sérénité : on sait déjà que le transport de marchandises mondial va doubler d'ici à 2050 et qu'il va croître d'un tiers à l'échelle européenne.
Si ce trafic se fait essentiellement par la route, on est mal partis pour tenir nos engagements en matière de décarbonation… Le fret ferroviaire et le transport combiné rail/route sont donc LA solution !

Face à ce constat, le Gouvernement français s'est engagé à doubler la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises d'ici à 2030. Cet engagement figure noir sur blanc dans la loi Climat et résilience. Comment atteindre cet objectif ? Si parfois les solutions « écologiques » restent compliquées à trouver, dans le secteur du transport de marchandises, elles sont à portée de main : pour une tonne de marchandises transportée, **les trains de fret émettent 9 fois moins de CO2 que la route !**

Mais une chose est certaine : c'est maintenant qu'il faut bouger. Le fret ferroviaire doit être l'une des réponses fortes à l'urgence climatique, mais le temps du ferroviaire est long. **Si nous n'agissons pas maintenant pour doubler la part du rail dans le transport de marchandises, il sera trop tard.**
Alors, à l'action !

LE FOND DE L'AIR EST FRET

PAIN, BRIOCHE ET… INDUSTRIE.

Tout n'a pas suivi depuis 1789. Le fret ferroviaire, en particulier, n'est malheureusement pas devenu l'épine dorsale de la logistique française, alors que c'est ce dont notre industrie a besoin pour s'ancrer à nouveau dans les territoires.

La crise sanitaire – dont nous nous serions bien passés – a au moins eu le mérite de nous ouvrir les yeux sur certaines fragilités majeures de notre société. Nous avons enfin réalisé **qu'à la moindre crise, notre dépendance vis-à-vis des pays producteurs des biens que nous consommons au quotidien se fait douloureusement sentir.**

Le résultat, nous le touchons du doigt : perte d'autonomie avec, en prime, une pollution planétaire en hausse constante, sans oublier les fortes augmentations des prix de l'énergie, des biens de première nécessité, etc. **Le besoin de réindustrialiser France est désormais une évidence.**

Mais voilà, il ne suffit pas de prononcer le mot « réindustrialisation » pour qu'une quelconque magie opère ! Il faut évidemment mettre en place les conditions nécessaires à sa réalisation. **Ainsi, les industries, concentrées ou diffuses, doivent pouvoir faire circuler les marchandises qu'elles produisent jusqu'aux infrastructures portuaires, aéroportuaires et fluviales. Et pour cela, elles ont impérativement besoin du fret ferroviaire.**

On pourrait d'abord penser – comme on le fait depuis des décennies avec une vision court-termiste – à la route et à ses camions, qui ont évidemment un rôle indispensable à jouer dans l'intermodalité avec le rail. Mais voilà, en plus de leur très mauvais bilan carbone, ceux-ci peuvent parfois être inadaptés au transport de certains produits et volumes. C'est le cas, par exemple, de la chimie qui, pour des raisons évidentes de sécurité, ne peut faire appel à la route, ou encore celui de la sidérurgie, dont les produits ne peuvent être supportés en poids et en volume que par des wagons.

Ce sont donc les trains de fret qui constituent la meilleure réponse au redéploiement industriel. D'autant plus qu'ils peuvent transporter la plupart des marchandises nécessaires à notre quotidien, des céréales (pour en revenir au pain et à la brioche) au chlore purificateur d'eau en passant par les fruits et légumes, les meubles…. Demain, avec un réseau adapté, rénové, modernisé, c'est vers toute l'Europe qu'ils emporteront la production française issue de nos régions désenclavées.

Si notre pays décide enfin d'investir dans le fret ferroviaire, de faire de lui, avec logique, une priorité, ce dernier pourra véritablement constituer l'une des pierres angulaires de sa réindustrialisation et de son autonomie. Et ça, c'est pas de la brioche mais du solide !

LE FOND DE L'AIR EST FRET

DES WAGONS… À LA MAISON.

On trouve beaucoup de choses fort utiles dans les wagons des trains de fret. Des produits qui ne circulent pas par magie, mais bien grâce à des femmes et des hommes engagés.
Une petite histoire vaut mieux qu'un grand discours…

Lorsque Patrice, après avoir vérifié la composition et l'assemblage du train de fret, donne le signal du départ au poste de contrôle qui gère le trafic ferroviaire, il fait nuit et l'aurore n'est pas près d'arriver. Le froid est vif. À son tour, Grégory, le conducteur de la motrice qui va tirer les wagons emportant **des marchandises équivalentes au chargement de 40 camions**, est prévenu que le départ est imminent. Le voyage s'annonce long pour lui. Il a une pensée pour ses enfants qui dorment à poings fermés et se sent fier de transporter du blé français qui se retrouvera, qui sait, dans leur assiette sous forme de pâtes.

Lui et ses collègues en ont éprouvé de la fierté lorsqu'ils ont, durant « le grand confinement » lié au COVID, approvisionné sans discontinuer les Français en produits et marchandises en tous genres, s'engageant sans trop savoir, à l'époque, quels étaient réellement les risques que faisait encourir la maladie. Le train démarre.

Plus tard, le jour levé, Catherine et Simon, eux, débutent leur journée. Tout en prenant leur petit déjeuner à base de café, de céréales et de baguette fraîche, ils contemplent le meuble de rangement qui leur a été livré la veille et qui s'intègre parfaitement dans leur cuisine. Ils s'habillent et partent au travail en voiture. Un stop à la station-service pour faire le plein, un coup d'œil sur l'immeuble en chantier en face et c'est reparti.
Et voilà une nouvelle journée qui débute pour eux.

Sans le savoir, sans même s'en douter en ce début de matinée, Catherine et Simon auront croisé et consommé en permanence des produits directement ou indirectement acheminés par le fret ferroviaire : de l'eau rendue potable grâce au chlore transporté par l'industrie de la chimie, des céréales, des transformateurs pour l'électricité, des granulés pour le chauffage, des meubles, de l'essence, des matériaux pour le BTP… Toutes ces choses qui habitent notre quotidien sans que nous ayons conscience de la façon dont elles sont arrivées jusqu'à nous.

Eh oui, voilà l'utilité du fret ferroviaire ! Et lorsqu'on y ajoute ses incomparables performances en matière d'écologie, on comprend pourquoi il est plus que temps de se préoccuper de la place du train de fret dans nos vies. Du devenir de cette filière qui bénéficie à l'intérêt général et peut, avec le transport combinant le rail sur la longue distance et la route sur les trajets courts, nous permettre de réduire significativement nos émissions de gaz à effet de serre.

Accorder plus de place au fret ferroviaire dans notre quotidien, c'est maintenant qu'il faut le décider pour que nos enfants puissent continuer à faire la fête. La fête ferroviaire, la fête tout court !

LE FOND DE L'AIR EST FRET

QUAND L'UNION (DU RAIL ET DE LA ROUTE) FAIT LA FORCE . . .

Nul doute qu'en grandissant, les ados eux-mêmes seront plus sensibles au transport des marchandises à l'échelle de l'Europe… et de leur habitat. Lorsque chacun apporte ses propres compétences et sa valeur ajoutée, les synergies apparaissent au bénéfice de l'intérêt général, notamment grâce au transport combiné rail-route.

Dans le domaine de la circulation, la ligne droite n'est pas toujours le chemin le plus court d'un point à un autre. Dès lors, la souplesse est de mise, y compris pour le transport des marchandises, qui doit bénéficier des points forts de chacun des acteurs du secteur.

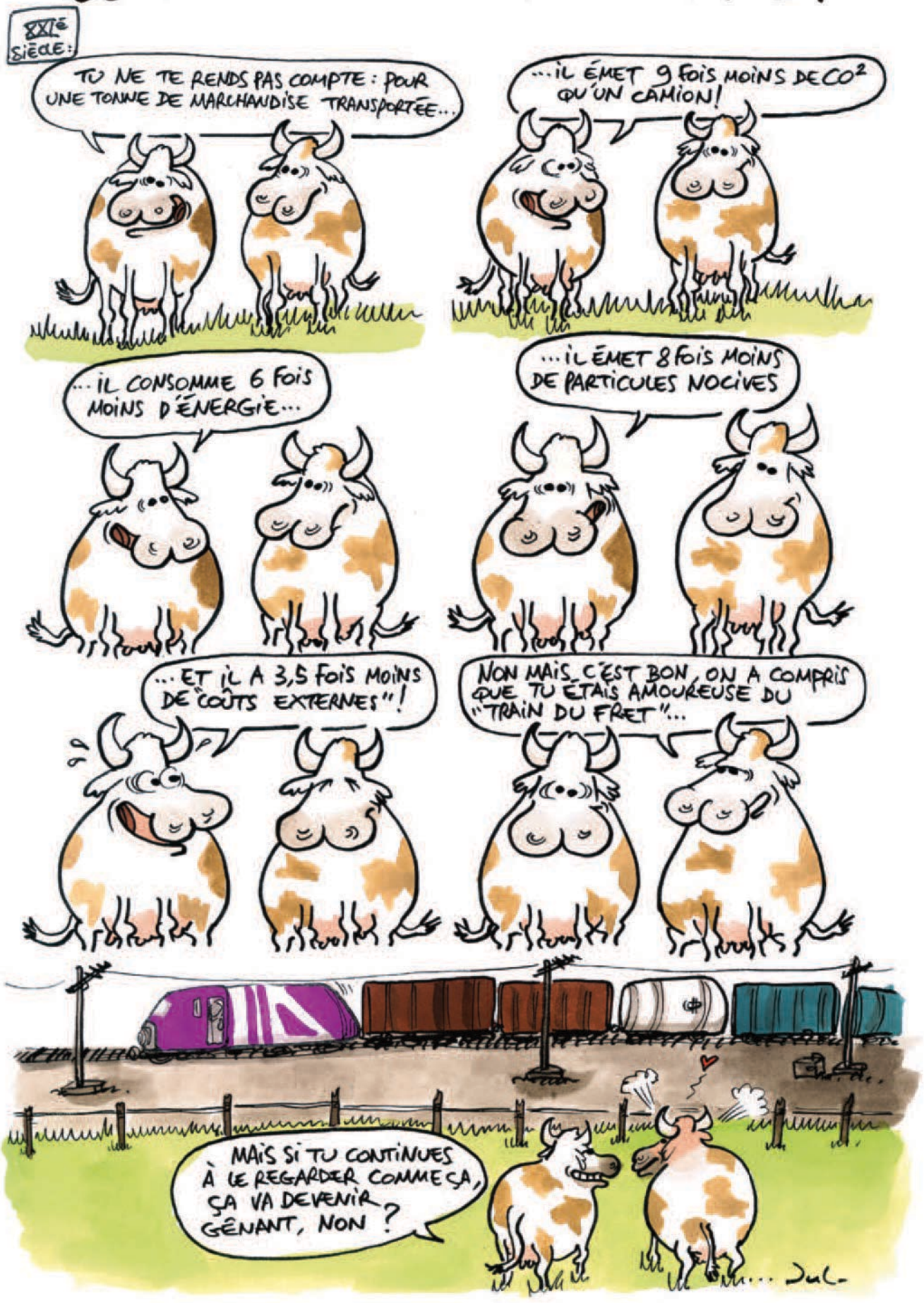
Pour ce qui est du rail, pas de doute, il est très, très, très fort pour transporter de grandes quantités de marchandises. Aujourd'hui, la motrice du train de fret emmène 750 mètres de wagons (ce qui correspond environ à 40 camions) et bientôt, avec les prochaines évolutions technologiques, elle tirera des trains de plus de 1000 mètres ! Qui dit mieux ? Personne ! Et tout ceci avec une performance en termes d'économie d'énergie et d'émission de CO_2 imbattables par rapport à tout autre mode de transport.

Bien sûr, encore faut-il charger ces wagons et les décharger le moment venu ! C'est là où le transport routier intervient dans toute sa pertinence avec le mode combiné. **Dans les endroits non accessibles au réseau ferré** (les usines et dépôts de stockage non embranchés, les centres urbains, les sites où se trouvent des obstacles naturels tels que les montagnes), **le mode routier apporte sa souplesse, sa réactivité et sa grande capacité de modularité pour assurer le transport des premiers et derniers kilomètres.**

Tous les enjeux écologiques trouvent pleinement leur sens lorsqu'ils se conjuguent avec un bénéfice social et sociétal. Le transport combiné route-rail répond à ces ambitions : au-delà d'un bénéfice pour l'environnement, **cette intermodalité permet aux chauffeurs routiers** de laisser leur conteneur, leur caisse mobile ou leur semi-remorque sur le train et **de ne plus avoir à parcourir des milliers de kilomètres avec la fatigue et le stress qui vont avec.** L'acheminement routier se concentre ainsi principalement dans un rayon de 150 km autour des plateformes multimodales. Pour les autres usagers de la route au volant de leur voiture, il est aussi grandement préférable, sur un plan sécuritaire, de regarder passer les camions … de loin sur les trains, plutôt qu'à côté d'eux !

Rail-Route-citoyens, la formule « gagnant-gagnante-gagnants » !

LE FOND DE L'AIR EST FRET



QUAND LE TRAIN DE FRET ROULE, LES BÉNÉFICES S'ADDITIONNENT POUR TOUT LE MONDE.

Les vaches ont raison ! Le transport ferroviaire offre de nombreux avantages directs et indirects. À l'échelle du monde, de l'Europe, de la France et de chacun d'entre nous. Explications.

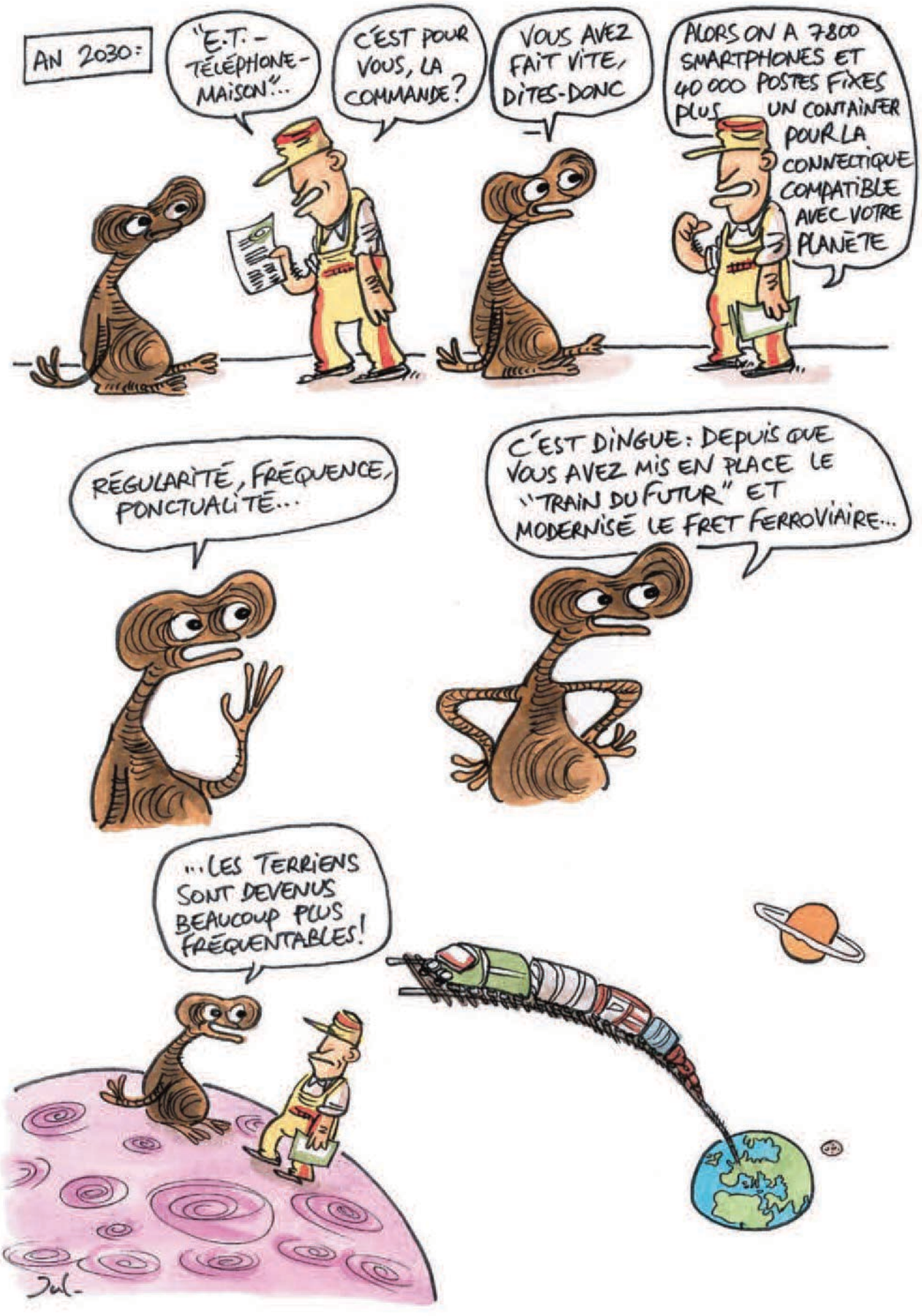
Bien évidemment, il y a ceux liés aux bénéfices de la décarbonation que ces animaux intelligents expliquent très bien. Mais il y en a d'autres que nous percevons moins, notamment sociaux. Par exemple, celui de permettre aux automobilistes européens - qui ont bien mieux à faire - de ne plus passer 120 heures par an dans les embouteillages (soit plus de 13 mois sur 40 ans de conduite !!!). Car transporter des marchandises par train, c'est libérer en grande partie les routes des très nombreux camions qui y circulent. Et c'est aussi offrir plus de sécurité, puisque **le voyage en train, c'est 85 fois moins d'accidents !**

Autre sujet qui compte pour les citoyens que nous sommes : les économies d'énergie. Quel que soit le carburant utilisé (hydrogène, biocarburant…), **la consommation d'énergie du train**, avec le roulement de la roue sur le rail, **sera toujours nettement inférieure à celle du camion**, avec le frottement du pneu sur la route. Dans notre pays comme dans le reste de l'Europe, où l'énergie se fait rare et atteint des prix records, le fret ferroviaire est une des solutions concrètes pour revoir ces sujets à la baisse.

C'est également un bienfait pour la santé de tous **puisqu'un train de marchandises émet, à transport équivalent, 8 fois moins de particules fines qu'un camion**, ces « fameuses » particules dont on sait aujourd'hui à quel point elles sont nocives pour les adultes, mais encore plus pour les seniors et les enfants (42 000 morts chaque année en Europe, tout de même…)

Bénéfice pour l'environnement, pour l'économie (d'énergie et du porte-monnaie) et pour la santé. Il y a de quoi aimer le train de fret non ?

LE FOND DE L'AIR EST FRET



LE FUTUR COMMENCE AU PRÉSENT !

On parle souvent de la voiture du futur qui roulera toute seule. Il est temps de parler aussi du train de fret du futur. Celui qui emmènera nos marchandises, peut-être pas jusque dans l'espace, mais (presque) jusque chez nous. De manière de plus en plus autonome et en phase avec les besoins humains et environnementaux de nos sociétés. Tout ceci n'est pas une fiction. Encore faut-il passer à l'action…

Un train assemblé et piloté automatiquement, interconnecté avec ses semblables pour réguler lui-même sa circulation, mesurant 1 500 m de long, capable de circuler d'un pays européen à un autre sans s'arrêter, équipé de capteurs pour permettre à ses commanditaires de suivre en temps réel le transport de leurs marchandises. Un train dont le chargement pourra passer, grâce à des plateformes multimodales modernes spécialement conçues à cet effet, du maritime à la route, de la route au fluvial, du fluvial au rail, du rail à la route. Sommes-nous en plein rêve ? Non !
Pas un rêve non plus, l'évolution qui s'en suivra pour les cheminots. **Leur travail sera moins pénible et pourra alors enfin se féminiser**, alors qu'aujourd'hui se sont essentiellement des hommes qui sont à la manœuvre, en raison de la pénibilité des tâches à accomplir. Fini de donner des coups de pied sur les semelles de frein de tous les wagons pour s'assurer de leur bon fonctionnement, terminé l'accrochage manuel de ces mêmes wagons, envolés tous ces gestes métiers éprouvants, d'un autre temps.

Seulement voilà, pour en arriver là, il va falloir mettre un sérieux coup d'accélérateur et **investir massivement pour aller chercher modularité, connectivité, interopérabilité dans toutes les composantes du secteur** : wagons, systèmes d'information, transfert de données, motorisation de locomotives… toutes ces choses qui induisent la modernité au bénéfice de la planète et de l'humain.

À la clef de ces transformations, se trouvent d'ailleurs **de réelles opportunités d'emploi dans la construction de nouveaux matériels** (tels que des locomotives bi-modes électrique et diesel, ou des engins moteurs capables de passer du rail à la route) **et la modernisation du réseau.**

Oui, on a tout à gagner à investir dans le train de fret du futur. Pour être ami avec E.T, certes. Mais surtout pour enfin faire entrer le fret ferroviaire de plain-pied dans le XXI^{e} siècle !

LE FOND DE L'AIR EST FRET

EXIGEZ LE BON FRET !

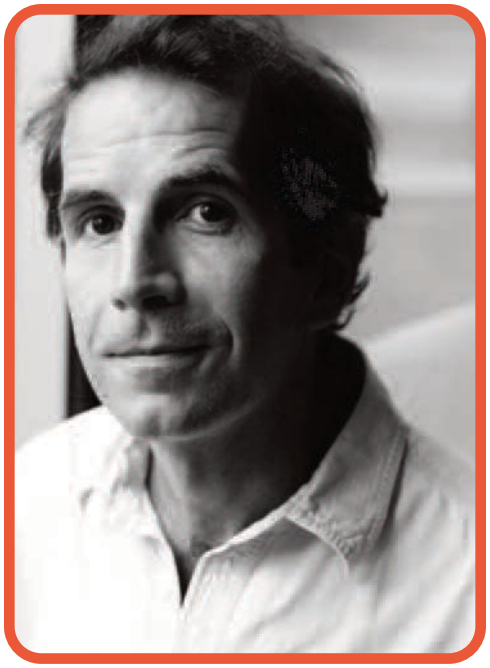
On le sait maintenant, dans tous les domaines, il est important que les citoyens s'impliquent, s'engagent pour faire bouger les lignes. Et là, ce sont les lignes ferroviaires qu'il est indispensable de faire bouger ! Si elles ne transportent pas davantage de marchandises, l'objectif zéro carbone n'est pas pour demain et encore moins pour 2050. Le fret ferroviaire a besoin de vous, pour permettre à tous de mieux respirer !

Bien sûr, aujourd'hui encore, la majorité d'entre nous n'a pas conscience du fait que le fret ferroviaire et le transport combiné rail/route constituent les solutions les plus écologiques pour le transport de marchandises. Ni du fait que ce sont les seules solutions qui puissent être déployées dans les délais que nous impose le réchauffement climatique. Mais vous qui avez lu cette série de planches, vous le savez désormais, et vous connaissez les nombreux autres atouts du fret ferroviaire !
Des routes moins encombrées, des régions désenclavées, un air plus respirable, un ralentissement du réchauffement climatique, une contribution forte à la réindustrialisation de la France… Voilà des arguments qui valent bien qu'on se mobilise pour eux, non ?

Oui, mais que faire pour avancer dans ce sens ? Tout simplement participer à l'élan du fret ferroviaire par **la création d'un écolabel décarbonation qui certifierait l'utilisation d'une logistique verte pour le transport des marchandises**, et qui permettrait à tous, du routier pratiquant le transport combiné rail-route au boulanger achetant sa farine, de l'entreprise de chauffage commandant ses granulés au citoyen renouvelant un appareil électroménager, de préférer des produits ayant circulé en mode « propre ». Il existe bien des labels pour affirmer le caractère bio d'un aliment et sa production respectueuse de l'environnement, pourquoi n'en serait-il pas de même pour le transport de nos marchandises, pourtant à l'origine de 10% des émissions de gaz à effet de serre ?

Pour encourager la création d'un label de ce type, qui vous permettra de faire des choix de consommation éclairés et utiles, rendez-vous sur le site internet fret4f.fr/bande-dessinee (celui de la coalition des acteurs du fret qui se sont regroupés pour défendre la cause d'intérêt général du fret ferroviaire), et **retrouvez cette planche « Exigez le bon fret » pour la partager sur vos réseaux sociaux.**

En route pour une nouvelle ère pour le fret ferroviaire !



Jul est l'un des principaux auteurs de bandes dessinées aujourd'hui.

Après un parcours comme historien, spécialiste de la Chine, il se consacre au dessin de presse.

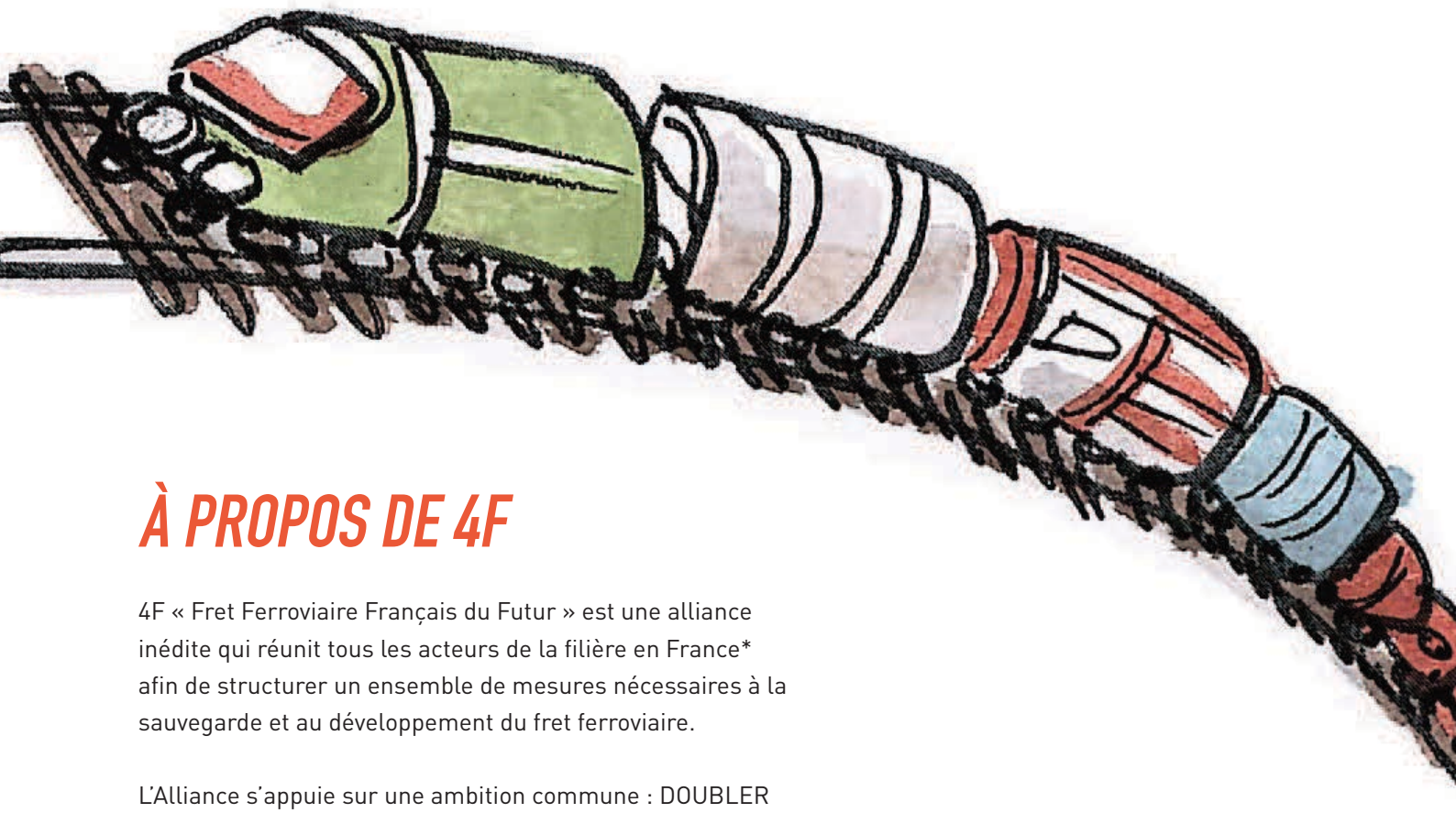
Pendant une quinzaine d'années, il commente l'actualité dans la presse et dans des émissions de télé, avant de devenir auteur de bandes dessinées.

Son premier album en 2005 *Il faut tuer José Bové* est un grand succès, qui ne sera pas démenti.

Prix Goscinny du meilleur Scénario à Angoulême en 2007 avec le *Guide du Moutard*, il crée les séries cultes *Silex and the City* et *50 Nuances de Grecs*, adaptées sur Arte en séries d'animation qui battent des records d'audience.

Avec le philosophe Charles Pépin, il conçoit la série de bandes dessinées *La Planète des Sages* et *Platon la Gaffe*.

Depuis près de 10 ans, il est aussi désormais le scénariste officiel des aventures de *Lucky Luke*, dont les albums sont des rendez-vous incontournables de la vie culturelle française.



À PROPOS DE 4F

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.

L'Alliance s'appuie sur une ambition commune : DOUBLER LA PART DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LE RAIL D'ICI 2030, pour participer à un développement économique durable, respectueux du climat, de la qualité de vie et de la santé des citoyens.

* L'alliance regroupe les principales entreprises de transport ferroviaire de marchandises (Fret SNCF, DB Cargo France, Captrain France, 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), la Fédération des industries Ferroviaires (FIF), l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), l'Union des Entreprises Transport et Logistique de France (TLF), le Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées de France (SETVF), l'Association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants (AGIFI), le Comité pour la liaison européenne Transalpine, l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF). Le gestionnaire d'infrastructure SNCF RESEAU coopère activement à ses travaux.

RETROUVEZ TOUTES LES HISTOIRES DU « FOND DE L'AIR EST FRET » : https://www.fret4f/bande-dessinee

4F FRET FERROVIAIRE FRANÇAIS DU FUTUR