

Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire

L'Etat porte l'objectif d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030

Confronté à des contraintes structurelles historiques, le fret ferroviaire est à la croisée des chemins

- Depuis l'an 2000 l'activité du secteur a **décliné**, sous la pression de facteurs divers
- Ouvert à la concurrence depuis 2006, **le secteur peine encore à trouver son modèle économique**
- Le fret est **fortement dépendant des conditions d'utilisation du réseau ferré national**

Les orientations de la LOM en faveur du fret ferroviaire se sont vues renforcées par le Plan de Relance

- **La loi d'orientation des mobilités (LOM)** dispose que la France définisse une stratégie de développement du fret ferroviaire
- **Le Plan de relance prévoit 1 Md€ d'investissements pour le fret ferroviaire** pour des opérations à engager en 2021 et 2022

La stratégie pour le développement du fret ferroviaire répond à quatre enjeux cruciaux

1. **La viabilité du modèle économique**
2. **La qualité de service**
3. **L'investissement les infrastructures**
4. **La coordination entre les modes**

Confronté à des contraintes structurelles historiques, le fret ferroviaire est à la croisée des chemins

Depuis l'an 2000 l'activité du secteur a décliné

- **Si certaines raisons sont exogènes** (déindustrialisation, moindre dynamisme des ports français, impacts de la crise économique de 2008), **des facteurs endogènes sont à noter** (notamment difficultés de compétitivité et de qualité par rapport à la route, mode dominant)

Ouvert à la concurrence depuis 2006, le secteur peine encore à trouver son modèle économique

- **La structure de coûts du ferroviaire** est plus lourde que celle du routier et **comprend 80% de coûts fixes** environ (caractéristique contraignante en situation d'instabilité et de fluctuations du marché).
- **Les soutiens publics sont donc nécessaires et doivent être renforcés** : aide au péage, aide au transport combiné, soutien pour les wagons isolés, terminaux, ...

Le fret est fortement dépendant des conditions d'utilisation du réseau ferré national

- **Le réseau ferré national présente aujourd'hui des caractéristiques qui peuvent ralentir le développement du fret ferroviaire** : état du réseau, capacité d'accès au réseau, conflits avec le transport de voyageurs et les travaux.

Les orientations de la LOM en faveur du fret ferroviaire se sont vues renforcées par le Plan de Relance

Article 178 de la LOM

- 1 La mise en place de mécanismes d'aides ou de **soutien au transfert modal** et le **développement du transport combiné**, dans le respect des règles européennes relatives aux aides d'Etat ;
- 2 Le développement d'une **composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement** des agglomérations ;
- 3 La **modernisation et la mutualisation des infrastructures territoriales**, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les installations terminales embranchées et les terminaux de marchandises
- 4 Le développement d'infrastructures et de **pôles d'échanges de fret multimodaux** ;
- 5 Le renforcement de la **desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland**
- 6 Le développement de **corridors de fret ferroviaire transnationaux**.

Plan de relance

- **Montant global de 1 milliard d'euros d'investissements dédié au fret ferroviaire pour des opérations à engager en 2021 et 2022**
- *« L'accent mis sur le fret ferroviaire vise notamment à **soutenir les investissements dans les infrastructures nécessaires à la réalisation des services de fret ferroviaire mais également à permettre à SNCF Réseau de mieux prendre en compte la compétitivité du fret dans la programmation de ses travaux**».*

La stratégie pour le développement du fret ferroviaire répond à quatre enjeux cruciaux



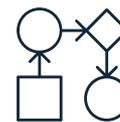
Restaurer la viabilité des services et le modèle économique des opérateurs de fret ferroviaire



Améliorer la qualité de service de SNCF Réseau



Investir dans les infrastructures permettant le développement du fret ferroviaire



Accentuer la coordination avec le portuaire et le fluvial

La stratégie a été élaborée en concertation avec les acteurs du secteur

S'adaptant aux contraintes générées par la crise sanitaire, la DGITM a initié les travaux s'appuyant sur les attentes principales du secteur représenté par l'Alliance 4F.

- **La DGITM devait lancer au 1er trimestre 2020 une concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur** (entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, SNCF Réseau, Régions, ports, économistes...), pour aboutir à l'automne à un projet de rapport de synthèse.
- La crise sanitaire a toutefois empêché de lancer cette concertation dans le calendrier prévu
- **Les travaux ont démarré après le pic de la crise, à l'été 2020, suite à la publication du rapport 4F :**
 - Analyse approfondie des propositions de mesures faites par 4F (10 axes regroupant 30 actions)
 - Echanges nourris entre DGITM et 4F durant l'été et l'automne 2020

Le DGITM a ensuite sollicité des contributions de la part de l'ensemble des acteurs concernés (autres que 4F)

- **UTP**
- **Régions** : Régions de France, Hauts de France
- **Grands ports maritimes** : UPF, délégations d'axes (Vallée de la Seine, Méditerranée Rhône Saône et Nord), ports
- **Associations de chargeurs** : AUTF, fédérations professionnelles les plus concernées par le fret ferroviaire
- **France Logistique**
- **Acteurs de l'innovation**



L'Etat porte l'objectif d'un doublement (de 9% à 18%) de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030 et l'ambition d'atteindre 25% à l'horizon 2050

Ces objectifs sont en cohérence avec :

La stratégie nationale bas carbone

Les ambitions européennes de transports plus durables (Green Deal)

La stratégie nationale portuaire

Les autres politiques nationales (fluviale, développement économique)

Le programme d'actions est construit autour de trois axes, qui se déclinent en 12 orientations et 72 mesures

AXE 1

Faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif

1. Améliorer la qualité de la réponse au client
2. Améliorer la qualité de service du gestionnaire d'infrastructure
3. Renforcer la compétitivité du rail
4. Investir dans l'innovation et la digitalisation
5. Faire du fret ferroviaire un mode de transport 100% vert

AXE 2

Agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire

6. Développer spécifiquement les différents segments de marché du fret ferroviaire
7. S'appuyer sur le potentiel de croissance des ports maritimes
8. Jouer la mutualisation avec le transport fluvial
9. Inscrire le développement du fret ferroviaire dans une dimension européenne

AXE 3

Accompagner la modernisation et le développement du réseau

10. Poursuivre l'adaptation du réseau structurant
11. Moderniser les infrastructures spécifiques
12. Investir dans le développement de nouvelles capacités

AXE 1 : Faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif

1. Améliorer la qualité de la réponse au client (responsabilité des entreprises ferroviaires)

- Amélioration de la qualité de service et développement de nouveaux services
- Meilleure inscription du fret ferroviaire dans la chaîne logistique globale
- Renforcement de la collaboration avec les chargeurs afin de mieux satisfaire leurs attentes
- Meilleure mise en valeur des atouts écologiques du fret ferroviaire

2. Améliorer la qualité de service du gestionnaire d'infrastructure

- Atténuation de l'impact des travaux sur le RFN sur la circulation des trains de fret
- Modernisation des outils de gestion des capacités de SNCF Réseau
- Renforcement de la qualité et du respect des sillons fret
- Mise en place d'un nouveau régime d'accords-cadres sur le fret ferroviaire

3. Renforcer la compétitivité du rail

- Amélioration de la productivité des opérateurs
- Soutien financier public (prise en charge d'une partie des péages)
- Allègement de la réglementation sur les règles de sécurité

4. Investir dans l'innovation et la digitalisation

- Nouveaux services numériques adaptés aux besoins des clients
- Préparation de l'arrivée du train autonome et des matériels roulants du futur
- Mise en œuvre de prototypes/démonstrateurs (ex: tests d'attelages automatiques)

5. Faire du fret ferroviaire un mode de transport 100% vert

- Travail avec les acteurs du secteur pour définir un programme d'actions concrètes à mettre en œuvre à moyen terme
- Limitation de la pollution sonore
- Projets pilotes de dessertes ferroviaires de proximité des agglomérations

AXE 2 : Agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire

6. Développer spécifiquement les différents segments de marché du fret ferroviaire

- **Trains entiers** : accompagnement financier des projets de création/modernisation d'ITE et de cours de marchandises,
- **Wagon isolé** : Aide à l'exploitation, modernisation des installations de tri des wagons, maintien en condition opérationnelle des ITE existantes et développement de nouveaux points d'accès au réseau
- **Transport combiné** : Renforcement de l'aide à l'exploitation existante, développement de terminaux
- **Autoroutes ferroviaires** : Lancement de 3 nouvelles autoroutes à court terme, mise en place d'une aide au démarrage, travaux de mise au gabarit des principaux axes

7. S'appuyer sur le potentiel de croissance des ports maritimes

- Accélération des travaux de développement des infrastructures de report modal dans le cadre du plan de relance
- Fixation d'objectifs de report modal pour les principaux ports français

8. Jouer la mutualisation avec le transport fluvial

- Etudes de marché pour mieux cibler le potentiel de développement d'offres communes rail/fleuve
- Financements d'opérations sur les ports intérieurs dans le cadre du plan de relance

9. Inscrire le développement du fret ferroviaire dans une dimension européenne

- Amélioration de l'efficacité des corridors européens
- Actions en faveur de la création de nouveaux financements UE

AXE 3 : Accompagner la modernisation et le développement du réseau

10. Poursuivre l'adaptation du réseau structurant

- Maintien de l'effort d'investissement de régénération du réseau
- Poursuite du déploiement de l'ERTMS
- Accélération du déploiement d'un réseau structurant pour la circulation de trains longs et lourds

11. Moderniser les infrastructures spécifiques

- Amplification de l'effort de rénovation des lignes capillaires fret et des voies de service dans le cadre du plan de relance

12. Investir dans le développement de nouvelles capacités

- Intégration des besoins de capacité du fret ferroviaire dans le cadre de l'actualisation de la programmation des projets d'infrastructure