

Politique nationale sur le fret ferroviaire

**Direction Régionale de
l'Environnement, de
l'Aménagement et du
Logement en Auvergne-
Rhône-Alpes**

17/04/2019



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Auvergne-Rhône-Alpes

Le fret ferroviaire est nécessaire à l'économie et indispensable dans une politique des transports

- **Un mode de transport incontournable** pour un certain nombre d'activités industrielles : chimie, sidérurgie, céréales, ...
- **La pertinence de l'activité de transport combiné incluant le rail** en complémentarité de la route et des échanges maritimes.
- **Des atouts essentiels** à prendre en considération dans le cadre d'une **stratégie en matière de transports de marchandises** :
 - Capacité d'emport et de massification des flux, notamment sur les moyennes et longues distances
 - Transport d'objets de grandes dimensions et/ou de charges lourdes
 - Sécurité des transports - Transports de marchandises dangereuses
 - Réduction de la congestion routière
 - Avantages écologiques évidents : moindres coûts de pollution et d'émissions de CO₂ (8 à 9 fois moins de CO₂ que la route)



Volonté du Gouvernement de mener une politique de soutien au fret ferroviaire



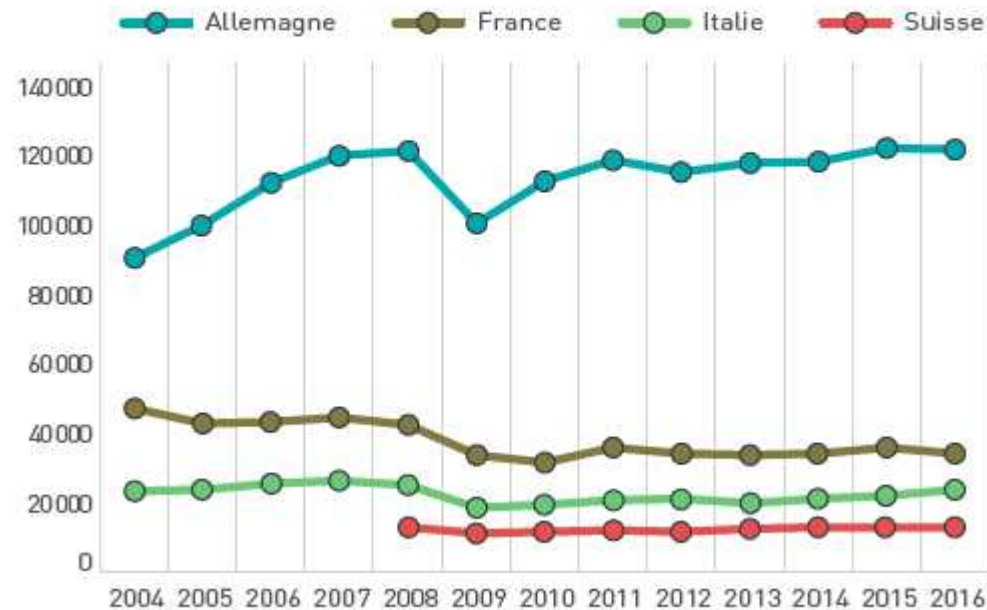
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Le fret ferroviaire en France, vers une nouvelle dynamique

- La baisse du fret ferroviaire n'est pas une fatalité, des tendances à la hausse dans d'autres pays européens
- Des opportunités : développement de nouvelles routes de la Soie, saturations routières, etc.

Evolution du volume de marchandises transporté par rail en Allemagne, France, Italie et Suisse (en millions de tonnes x km)



Sources : EUROSTAT

L'État engagé pour développer les modes alternatifs à la route

- **L'Etat a redonné la priorité à la maintenance et la rénovation du réseau ferroviaire existant :**
 - 3,6 Mds € par an sur 10 ans sur le réseau structurant
 - 1,5 Mds € pour la remise à niveau des lignes les moins circulées du réseau
 - opérations de modernisation du réseau structurant et des nœuds ferroviaires d'importance nationale représentant 3,2 Mds € (dont 1 Md € pour l'Etat)
- **Le pacte ferroviaire (réforme 2018) s'accompagne d'un plan de relance du fret ferroviaire ambitieux**
 - Limiter à l'inflation la hausse des péages dus par les entreprises ferroviaires de fret
 - Remise en état des voies de service nécessaires à l'organisation des plans de transport des entreprises ferroviaires (20 M€ / an sur 3 ans)
 - Pérennisation et visibilité du soutien au transport combiné : maintien d'une aide au transport combiné (27 M€ par an sur 5 ans)
 - Petites lignes de fret : engagement de l'État dans la durée (10 M€ par an) dans le cadre de partenariat au cas par cas avec les acteurs locaux concernés (SNCF Réseau, chargeurs et collectivités)
 - Etc.

Les autoroutes ferroviaires, des services en développement

- 5 autoroutes ferroviaires circulent actuellement en France
- Plusieurs types de service
 - Franchissement d'obstacle : tunnel sous la Manche (service privé lancé en 1994) ; autoroute ferroviaire alpine (service subventionné par la France et l'Italie lancé en 2003)
 - Services longue distance en plaine : Perpignan – Bettembourg (2007), Perpignan – Calais (2016 – depuis 2019, arrêt intermédiaire à Mâcon), Barcelone – Bettembourg (2019),
 - « Mixte » : Calais – Orbassano (service non subventionné, 2018)
 - Après la ligne Sète - Noisy-le-Sec ouverte fin 2016 par VIIA pour le transporteur et logisticien turc Ekol, nouvelle ligne créée en 2019 entre Sète et Bettembourg
- Un fort potentiel théorique de développement, se heurtant aux conditions économiques du secteur, aux investissements initiaux nécessaires (terminaux, gabarits) et à la saturation du réseau ferroviaire