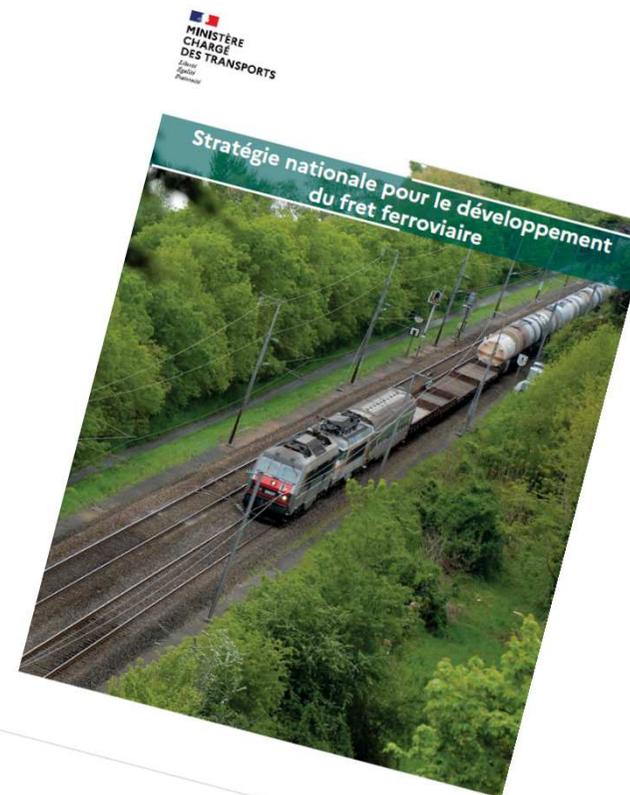


Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire

Mardi ORTM Pays de Loire
13 décembre 2022



Repères – La part modale

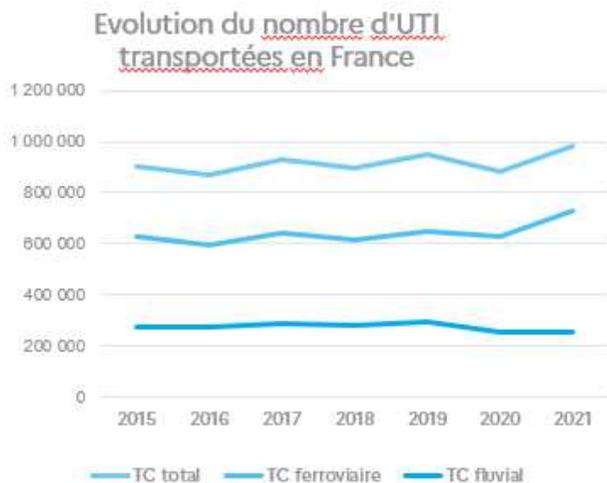
Parts modales (en %)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Routier (pavillon étranger et français)	86,8	85,6	86,6	87,1	87,5	87,8	88,4	87,3
Ferroviaire	10,7	12,0	11,2	10,8	10,4	10,0	9,6	<u>10,7</u>
Fluvial	2,5	2,4	2,2	2,1	2,1	2,2	2,0	2,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sources : Commissariat général au développement durable (CGDD) & Autorité de régulation des transports (ART)

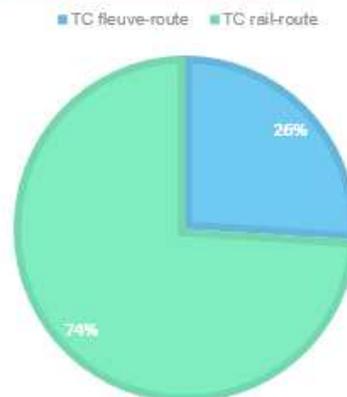
- Une progression de 1,1 point de la part modale entre 2020 et 2021, en partie liée aux conséquences de la pandémie de Covid-19
- Pour rappel, cela représente 35,8 milliards de tonnes.kilomètres, soit le meilleur total depuis 2015 année de référence de la dernière décennie avec 36,3 milliards de tonnes.kilomètres
- Entre 2019 et 2021 le transport combiné est passé de 11 à 14 milliards de tonnes.kilomètres, le conventionnel retrouve quant à lui son niveau (22 milliards de tonnes.kilomètres)

Repères – Le transport combiné

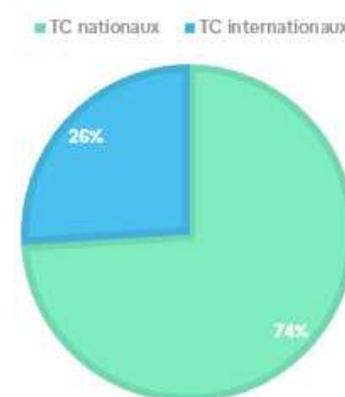
- Après un recul de 7% en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, le transport combiné a renoué avec la croissance en 2021 : avec plus de **985.000 UTI transportées**, le secteur a enregistré une **hausse globale de près de 12%** par rapport à 2020 (+ 4% par rapport à 2019, et + 9% par rapport à 2015)
- Croissance portée principalement par le TC ferroviaire, avec environ 730.000 UTI soit une **hausse de 16%** par rapport à 2020, tandis que le TC fluvial, avec 255.000 UTI, n'a vu ses trafics augmenter que de 1% par rapport à 2020



REPARTITION MODALE DU NOMBRE D'UTI TRANSPORTÉES EN 2021



PART DES TRAFICS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX EN 2021



Sources : Ministère chargé des transports - DGITM

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

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 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.

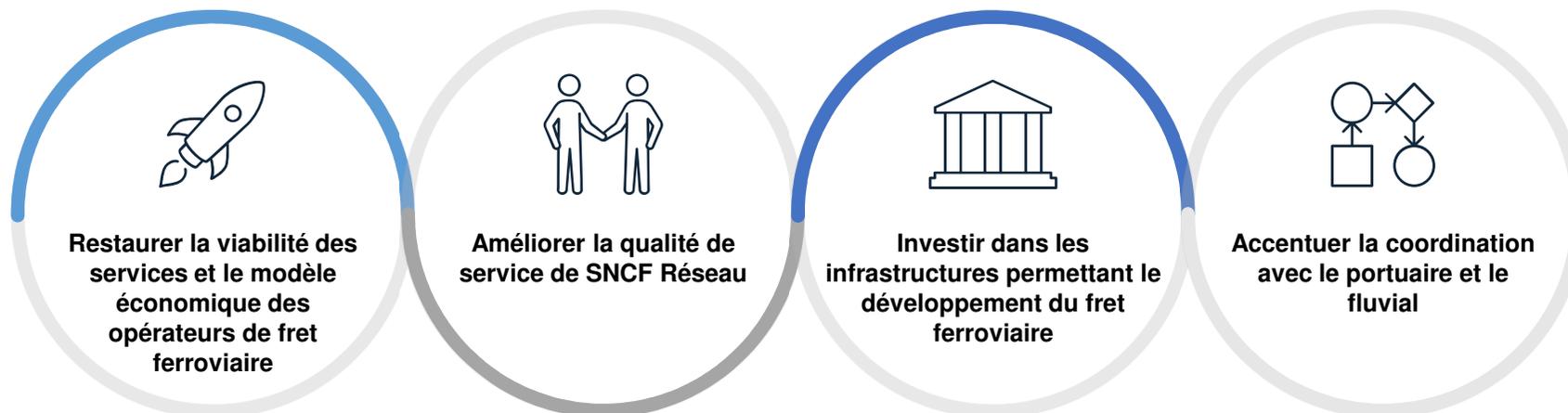
- **La DGITM devait lancer au 1er trimestre 2020 une concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur** (entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, SNCF Réseau, Régions, ports, économistes...), pour aboutir à l'automne à un projet de rapport de synthèse.
- La crise sanitaire a toutefois 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**



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



Approuvée par décret n° 2022-399 du 18 mars 2022

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210909_Strategie_developpement_fret_ferroviaire.pdf

Le programme d'actions est construit autour de trois axes, qui se déclinent en 12 orientations et 73 mesures

AXE 1 Faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif	AXE 2 Agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire	AXE 3 Accompagner la modernisation et le développement du réseau
<ol style="list-style-type: none">1. Améliorer la qualité de la réponse au client2. Améliorer la qualité de service du gestionnaire d'infrastructure3. Renforcer la compétitivité du rail4. Investir dans l'innovation et la digitalisation5. Faire du fret ferroviaire un mode de transport 100% vert	<ol style="list-style-type: none">6. Développer spécifiquement les différents segments de marché du fret ferroviaire7. S'appuyer sur le potentiel de croissance des ports maritimes8. Jouer la mutualisation avec le transport fluvial9. Inscrire le développement du fret ferroviaire dans une dimension européenne	<ol style="list-style-type: none">10. Poursuivre l'adaptation du réseau structurant11. Moderniser les infrastructures spécifiques12. Investir dans le développement de nouvelles capacités

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210909_Strategie_developpement_fret_ferroviaire.pdf

Tableau de bord général

Une progression du taux d'avancement global :

- **62 mesures** (85% du total) pour lesquelles des actions ont déjà été entreprises
- **18 mesures** (25% du total) avec un taux de réalisation supérieur à 80%
- **25 mesures** (34% du total) avec un taux d'avancement inférieur à 15%, soit autant qu'au précédent COPIL (17/06/2022)
- un **taux d'avancement global de 40% (+2%)**

Les travaux liés à certaines mesures doivent encore être accélérés en vue des échéances de 2022 :

- **11 mesures** (15% du total) pour lesquelles les travaux n'ont toujours pas débuté (même stade qu'au dernier COPIL), notamment du fait de difficultés de définition du périmètre de la mesure ou dont les délais ont été repoussés pour des raisons objectives de meilleur traitement de la mesure
- **51 mesures** à échéance 2021-2022

Avancement des travaux des 73 mesures



Répartition des mesures par taux d'avancement



Concrètement...

Mesures à gain rapide :

- ❖ **Mesure 7 : Atténuer l'impact des travaux sur la circulation des trains de fret (210 M€) – SNCF Réseau -**
- ❖ **Mesure 12 : Simplifier les procédures d'ATE – SNCF Réseau -**
- ❖ **Mesure 23 : Nouveau régime d'accords-cadres – SNCF Réseau -**
- ❖ **Mesure 25 : Réévaluation des règles de sécurité affectant le capillaire – EPSF -**
- ❖ **Mesure 37 : Finalisation et fonctionnement de la base ITE3000 - CEREMA / Etat -**
- ❖ **...**

Mesures stratégiques :

- ❖ **Mesure 46 : Schéma directeur du transport combiné – Etat -**
- ❖ **Mesure 53 : Stratégie d'aménagement RFN pour le transport des semi-remorques – Etat -**
- ❖ **...**

Dispositifs de soutien de l'Etat

Aides à l'exploitation des services

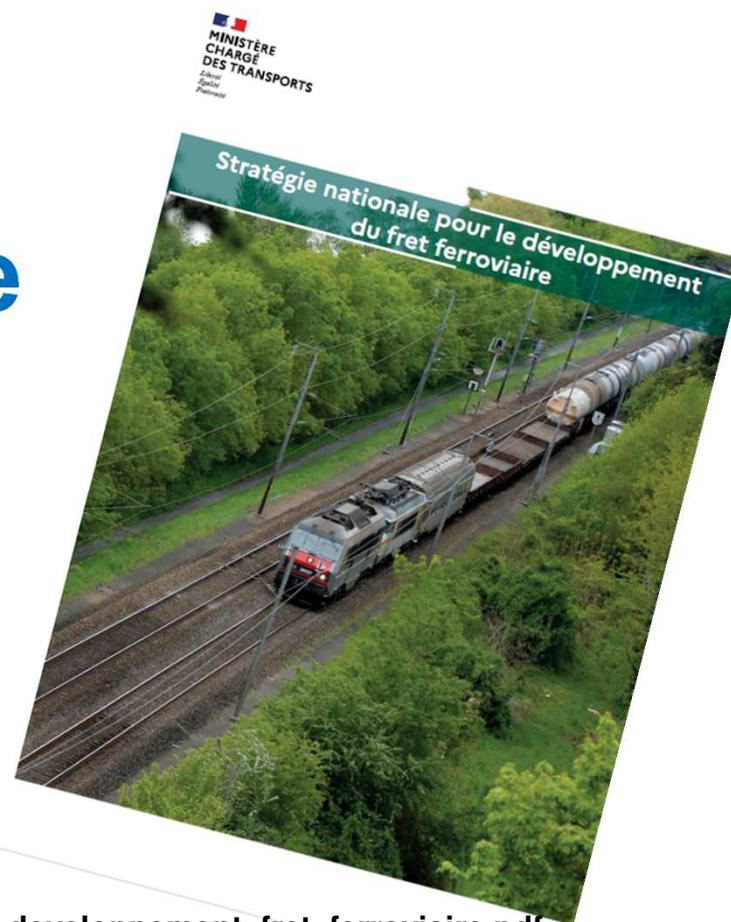
1. **Compensation fret (125 M€/an env)**
2. **Compensation fret complémentaire (65 M€/an - Mesure 26 SNDFF)**
3. **Aide au wagon isolé (70 M€/an – Mesure 40 SNDFF)**
4. **Renforcement aide au transport combiné (47 M€/an – Mesure 42 SNDFF)**
5. **Appels à projets Autoroutes ferroviaires**

Aides à l'investissement

Plan de relance

Catégories	Montants engagés en 2021 et au S1 2022 (Centrale et DREAL)	Projections S2 2022 (Centrale et DREAL)	Total 2021-2022
Cour de marchandises, ITE, terminaux	33 668 014,23	-	33 668 014,23
Voies de service	69 353 333,53	-	69 353 333,53
Installations de tri	18 800 000,00	6 600 000,00	25 400 000,00
Ports fluviaux	4 134 325,12	-	4 134 325,12
Trains longs et lourds	5 152 324,80	-	5 152 324,80
Capillaire fret	65 000 000,00	-	65 000 000,00
Digitalisation	7 000 000,00	40 000 000,00	47 000 000,00
Total	203 107 997,68	46 600 000,00	249 707 997,68

Merci de votre attention



https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210909_Strategie_developpement_fret_ferroviaire.pdf