



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

**RAPPORT
DE SYNTHÈSE**

Relance ferroviaire

Contribution à l'échelle du Grand Est
à la future stratégie nationale
de relance du fret ferroviaire



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1.0	18/11/20	
2.0	19/01/21	
3.0	22/02/21	

Affaire suivie par

Nicolas BOIDEVEZI – Service Transports / Pôle Mobilité

Tél. : 03 88 13 07 85

Courriel : nicolas.boidevezi@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur

Nicolas BOIDEVEZI – Service Transports / Pôle Mobilité

Relecteur

David LOMBARD – Service Transports / Pôle Mobilité

Valideur

Guy TREFFOT – Service Transports

SOMMAIRE

1 CONTEXTE	P. 4
2 ÉLABORATION DE CE DOCUMENT	P. 6
3 CARACTÉRISTIQUES DU GRAND EST D'UN POINT DE VUE LOGISTIQUE ET FERROVIAIRE	P. 8
4 QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE	P. 13
5 ENJEUX ET ACTIONS POTENTIELLES IDENTIFIÉES	P. 14

Avertissement

Ce rapport ne constitue pas une prise de position de la DREAL Grand Est ou de l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est.

Il vise à rendre compte des enjeux identifiés par les acteurs y ayant contribué et alimenter la réflexion par la proposition d'idées d'actions à mener en réponse à ces enjeux.

1

Contexte

L'article 178 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée le 24 décembre 2019, prévoit que l'État élabore une stratégie pour le développement du fret ferroviaire.

La France définit une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Cette stratégie prévoit notamment les mesures nécessaires :

- 1. À 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'État*
- 2. Au développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations*
- 3. À 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. Au développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux*
- 5. Au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland*
- 6. Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux*

Cette stratégie est définie par voie réglementaire.

Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone. Elle définit les territoires et les réseaux ferroviaires prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret ferroviaire et cible notamment les infrastructures devant faire l'objet d'investissements prioritaires à cette fin.

Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire, puis la transmet au Parlement, au plus tard le 1er janvier 2021.

Entre le vote de la LOM et l'échéance du 1^{er} janvier 2021 accordée par le législateur pour l'élaboration de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, une importante crise due au Covid-19 s'est déclarée. Pour faire face aux conséquences économiques de celle-ci, le Gouvernement a décidé d'élaborer et de mettre en œuvre rapidement un plan de relance prenant fortement en compte les enjeux de transition écologique de l'économie et de la société. Le mode ferroviaire au sens large a ainsi été jugé comme étant particulièrement important avec une enveloppe globale de 4,7 milliards d'euros dont une large part dédiée à la prise en charge des pertes de recettes due à la crise pour le groupe SNCF. Au sein de cette enveloppe, un volet est spécifiquement dédié au maintien et à la relance des trafics fret.

Les deux démarches LOM et plan de relance partagent une certaine temporalité dans leur élaboration. Cependant, leurs horizons temporels sont différents : court terme pour le plan de relance (2021-2022), moyen et long terme pour la stratégie de développement du fret ferroviaire (d'ici 2030 et au-delà).

Dans ce contexte, l'administration centrale du Ministère en charge des transports (Bureau du fret ferroviaire et des transports collectifs au sein de la DGITM) a sollicité, à partir de fin septembre 2020, les DREAL, en tant que services déconcentrés, afin de recueillir l'analyse du point de vue leur territoire des enjeux à court, moyen et long termes se posant au fret ferroviaire et sur les leviers d'actions qui pourraient permettre d'accroître la part de ce mode dans le transport de marchandises en France.

Elle souhaitait avoir le regard des territoires sur les difficultés au développement d'offres de service, des propositions de mesures opérationnelles favorisant le développement de services ferroviaires ainsi qu'une expression des besoins concernant les infrastructures liées au transport ferroviaire et à la multimodalité des marchandises. Elle attendait également que ces retours permettent d'aborder des sujets constituant des freins au développement de services de fret ferroviaire ou à l'attractivité de ce mode pour les chargeurs qui n'auraient pas été identifiés jusque-là. En particulier, il était souhaité que l'expression des enjeux aille au-delà de la question des infrastructures, la problématique de l'état vieillissant et de la modernisation des lignes capillaires fret, d'ITE, de terminaux ou de voies de service ayant déjà été largement remontée par les acteurs concernés.

Les DREAL ont également été sollicitées fin décembre 2020 afin de faire remonter à l'administration centrale des projets en région liés au fret ferroviaire suffisamment matures pour être susceptibles de faire l'objet de financements publics entre 2021 et 2022.

2

Élaboration de ce document

Suite à la sollicitation fin septembre 2020 de son administration centrale, la DREAL Grand Est s'est mobilisée pour faire en sorte d'y apporter une réponse la plus pertinente possible. D'une part, elle s'est interrogée elle-même sur les enjeux qui se posent et vont se poser pour le transport ferroviaire de marchandises, en particulier en Grand Est, et sur les moyens d'action potentiellement mobilisables pour essayer d'endiguer le déclin de ce mode et lui permettre de prendre une place plus importante dans les approvisionnements en marchandises. D'autre part, il lui a semblé indispensable d'associer à cette réponse ses partenaires de travail qui disposent d'une expertise spécifique sur les enjeux logistiques et ferroviaires. Pour ce faire, la DREAL s'est appuyée sur le réseau de l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est (ORT&L), association dont elle est membre et principal animatrice et qui regroupe 35 membres publics et privés autour de l'amélioration de la connaissance des transports et de la logistique dans la région.

Afin de disposer d'un premier support à sa réflexion, la DREAL s'est appuyée sur le [rapport](#) « plan de relance » produit en juin 2020 par l'alliance « [Fret Ferroviaire Français du Futur](#) » (4F) réunissant l'ensemble de la filière ferroviaire française dans le but de son développement. Ce rapport comprend 10 axes et 30 actions qui ont pour objectif d'atteindre un doublement de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030. La DREAL en a fait une relecture critique en y apportant des compléments sur les enjeux se posant spécifiquement ou plus fortement au Grand Est. Elle y a également apporté les éléments et les idées qui lui semblent pertinents, au regard de sa connaissance et des enjeux qui ont pu lui être rapportés par le passé, afin de développer le mode ferroviaire au-delà de la seule échelle du Grand Est.

Le rapport « 4F » et sa relecture ont permis d'élaborer un questionnaire d'enquête auprès des membres et partenaires de l'ORT&L afin de les sonder à propos des enjeux se posant au Grand Est en matière de transport ferroviaire de marchandises et, plus globalement, au fret ferroviaire dans son ensemble. Il s'agissait également de leur permettre d'exprimer les besoins qu'ils identifient, les actions à mener et les évolutions à conduire par les différents acteurs publics mais aussi privés. Ce questionnaire comportait 8 questions, toutes facultatives, ainsi qu'un espace de libre expression. Il y a eu 6 répondants. Leurs profils sont variés : Conseil régional, gestionnaire portuaire, chargeur, professionnel du transport ferroviaire. De fait, leurs réponses le sont également.

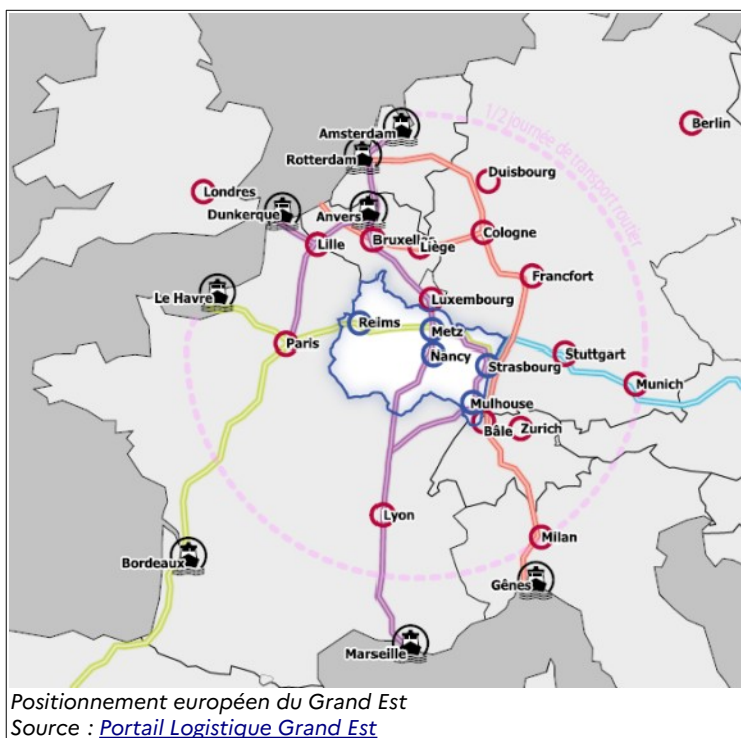
À partir du passage en revue du rapport « 4F », des réponses au questionnaire d'enquête et de contributions individuelles ultérieures de partenaires et membres de l'ORT&L, une synthèse a été produite. Elle vise à lister, de façon ordonnée par thématique, les enjeux identifiés par les membres de l'ORT&L ayant contribué (dont la DREAL). Ces enjeux prennent en compte plus particulièrement les spécificités du Grand Est mais se rapportent à la relance du fret ferroviaire en France dans son ensemble. Face à ces enjeux qui font état de problèmes, de facteurs limitants ou de points d'amélioration pour le fret ferroviaire, il semblait pertinent de mettre en regard des possibilités d'actions pouvant être menées afin de relever l'enjeu en question. Cela étant, les problèmes sont toujours mieux connus que leurs solutions. Les propositions évoquées ne sont que des idées. Elles peuvent, pour certaines, correspondre à la volonté de contributeurs de ce rapport, mais elles ne sauraient être considérées comme une prise de position de l'ORT&L ou de la DREAL Grand Est. Il s'agit d'apporter des éléments et des propositions au débat : dire ce que l'on pourrait éventuellement faire, pas dire ce qu'il faut faire.

Ce rapport ayant vocation à faire connaître les enjeux se posant au transport ferroviaire de marchandises du point de vue du Grand Est, il a semblé pertinent d'y inclure une partie visant à présenter la région et ses grandes caractéristiques d'un point de vue géographique, économique, logistique et ferroviaire. S'il apparaît qu'un plan de relance du fret ferroviaire pensé au niveau national bénéficierait aussi globalement pour le Grand Est, il existe toutefois des spécificités régionales qui méritent d'être prises en compte pour éviter que certaines actions soient inefficaces ou contre-productives à l'échelle de ce territoire. On peut, en particulier, citer le positionnement géographique relativement excentré au niveau français mais proche du cœur économique de l'Europe ainsi que l'importance du mode fluvial et son caractère souvent structurant vis-à-vis des autres modes.

3

Caractéristiques du Grand Est d'un point de vue logistique et ferroviaire

I. Géographie : Une région vaste et variée allant de la Belgique à la Suisse



Existant depuis 2016, le Grand Est a été constitué par le regroupement des anciennes régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace.

Le Grand Est est la 6^e région française la plus peuplée. Sa population est équivalente à celle de la Slovaquie ou de la Finlande (5,5 millions d'habitants). Avec 57 000 km², sa superficie est supérieure à celle de la Belgique ou de la Suisse.

La répartition de la population et des activités économiques n'est pas uniforme. La Plaine d'Alsace et le Sillon lorrain constituent les zones les plus denses. À contrario, la Champagne-Ardenne et la Meuse sont plus rurales et agricoles. Les principales agglomérations sont Strasbourg, Mulhouse, Nancy, Metz et Reims.

Le Grand Est constitue la région la plus frontalière de France avec 800 km de frontières et 4 pays voisins : la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse.

II. Économie : Une région plus industrielle, agricole et exportatrice que la moyenne

Le Grand Est représente environ 7% du PIB national. Son économie se caractérise par l'importance des secteurs de l'industrie et de l'agriculture. Si les activités de service demeurent largement majoritaires, l'industrie et l'agriculture sont surreprésentées par rapport aux autres régions françaises. Le Grand Est constitue la 2^e région industrielle de France et la principale région agricole en termes de valeur ajoutée.

La nature de son économie fait que le Grand Est est une région assez fortement exportatrice. Elle représente 13,5 % des exportations françaises et sa balance commerciale est positive. Ses exportations sont très majoritairement tournées vers le reste de l'Europe.

Le domaine des transports et de la logistique a, en Grand Est, une importance dans la moyenne de la France métropolitaine hors Île-de-France. Les métiers des transports et de la logistique représentent 126 000 emplois dans la région, soit 6 % des salariés, et se répartissent quasiment à parts égales entre le compte d'autrui (entreprises prestataires spécialisées) et le compte propre (fonctions internalisées au sein d'entreprises d'autres secteurs).

III. Positionnement logistique : Une région périphérique pour la France mais centrale pour l'Europe

Le Grand Est bénéficie d'une situation géographique particulière dans la mesure où son positionnement est plus favorable à une échelle européenne qu'à une échelle proprement française. La région est à l'écart des façades maritimes françaises et de ses principaux ports (Le Havre / Rouen, Marseille et Dunkerque / Calais) ainsi que de la dorsale logistique reliant Lille, Paris, Lyon et Marseille. A contrario, elle est à proximité des grands bassins de production et de consommation constituant la « Banane bleue » densément peuplée allant du Benelux au Nord de l'Italie en suivant le cours du Rhin. Les infrastructures de transport fluviales, ferroviaire et routière suivant les cours du Rhin et de la Moselle relient facilement l'Alsace et la Lorraine aux grands ports de la mer du Nord (Anvers et Rotterdam, en particulier).

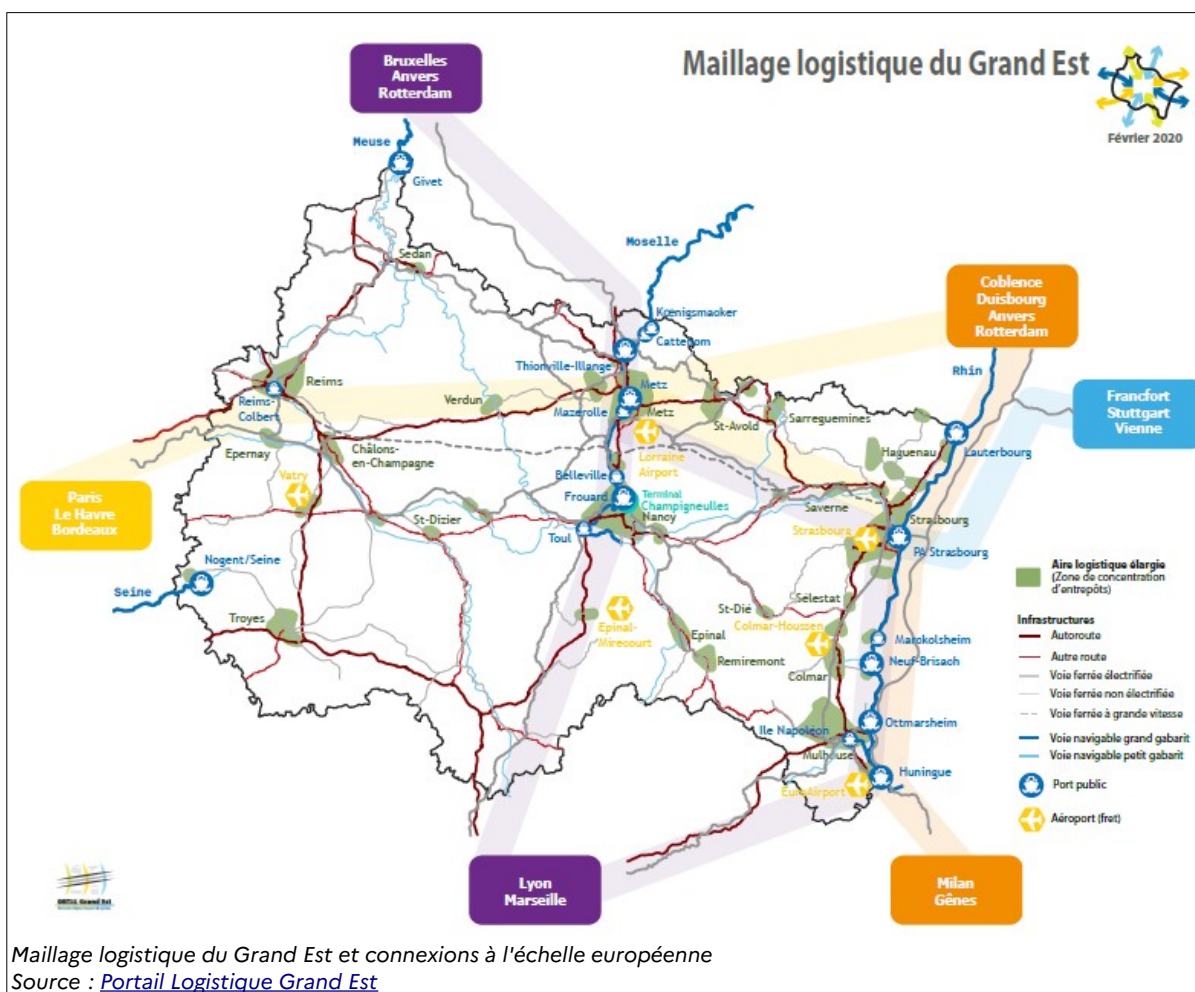
Du fait de son absence de façade maritime, le Grand Est ne constitue pas une porte d'entrée majeure pour les flux venant du monde entier. En revanche, son positionnement permet à la région de s'envisager comme une plaque tournante d'un nombre important de flux à l'échelle intra-européenne. 4 corridors du réseau transeuropéens de transport (RTE-T) passent par le territoire du Grand Est : Atlantique, Mer du Nord – Méditerranée, Rhin – Alpes, Rhin – Danube.

IV. Maillage logistique régional : 2 axes fluviaux à l'Est tournés vers l'Europe du Nord et l'Ouest tourné vers Paris et l'axe Seine

Au niveau intrarégional, la logistique, en termes de flux et d'implantations, est structurée par deux axes et une rocade.

Le Rhin et la Moselle constituent les deux axes principaux marquées par des densités élevées de population et d'activités industrielles. Ces axes sont principalement tournés vers le nord, les voies navigables à grand gabarit se terminant en impasse en Grand Est. Ils sont marqués par d'importants flux de transit. Cependant, les activités logistiques y sont principalement endogènes, c'est-à-dire tournées vers le tissu économique local, en dépit d'un potentiel important en matière de logistique exogène, c'est-à-dire tournée vers la desserte d'autres territoires.

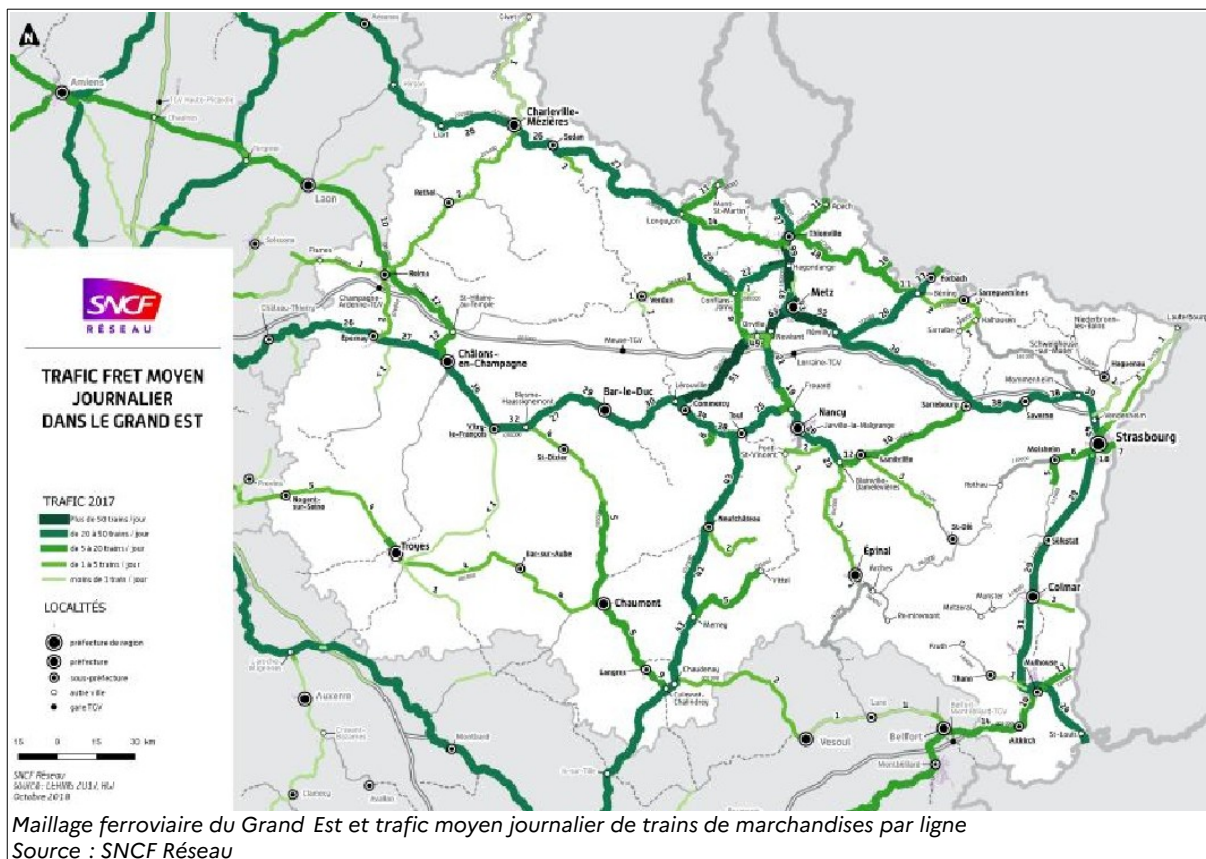
L'Ouest de la région est, en revanche, davantage tourné vers Paris et le bassin de la Seine. Son activité logistique endogène est plus faible et largement tournée vers le secteur agricole. Toutefois, sa proximité avec l'Île-de-France, ses disponibilités foncières importantes et bon marché et ses bonnes connexions routières permettent à la Champagne de développer des activités logistiques exogènes en particulier à destination du bassin de consommation francilien le long d'une rocade centrée sur Paris et allant de Reims à Troyes.



V. Transport de fret : Des modes massifiés bien représentés avec une importance structurante des infrastructures fluviales

La part modale des modes massifiés (ferroviaire et fluvial) peut être estimée 2 à 3 fois plus importante en Grand Est que dans le reste de la France. Pour autant, le mode routier, avec aujourd'hui environ 85 % des flux, reste et restera très largement prédominant. Le part du mode ferroviaire est évaluée à 8 % et celle du transport fluvial à 7 %.

La région représente, à elle seule, environ un quart du trafic de trains de marchandises en France avec plus ou moins 360 trains fret par jour. Le transport fluvial est également bien représenté, en particulier pour les flux internationaux. Plus de 20 % des tonnes exportées le sont par ce mode. Le fret ferroviaire est, en revanche, davantage national (moins de 5 % des flux internationaux en tonnages).



Ces parts modales nettement supérieures à la moyenne nationale s’expliquent pour différentes raisons pouvant être liées entre elles :

- la surreprésentation des activités industrielles et agricoles
- la présence de voies navigables à grand gabarit et internationales : le Rhin, la Moselle et la Meuse
- un bon maillage en infrastructures de transport ferroviaire et fluvial combinant des voies structurantes et des infrastructures de desserte fines (lignes capillaires et petit gabarit) encore assez nombreuses mais dont l’état est dégradé
- un maillage en infrastructures portuaires couvrant une grande part de la région et polarisant la localisation d’activités logistiques et industrielles pouvant avoir recours aux modes massifiés, fluvial comme ferroviaire

Une des spécificités du Grand Est est que, comme pour d’autres territoires dits « mouillés », le fluvial constitue le mode le plus structurant en matière de localisation des flux et des activités logistiques ou liées à la logistique. Les grands cours d’eau navigables ont façonné le relief et ce sont aussi le long de ceux-ci que les activités humaines se sont implantées. Ainsi, une part importante des infrastructures ferroviaires et routières et de leurs flux suivent des itinéraires proches des voies navigables.

S’ils partagent des itinéraires, les modes ferroviaire et fluvial sont, en Grand Est, davantage complémentaires que concurrents. L’accident de Rastatt ayant coupé la ligne ferroviaire longeant le Rhin côté allemand en 2017 et les basses eaux ayant empêché la navigation sur le Rhin en 2018 ont montré l’intérêt de cette complémentarité des modes en cas d’évènement ou de crise sur l’un d’eux.

Cette complémentarité des modes est également portée par les ports fluviaux qui constituent les principales plateformes multimodales en Grand Est. La quasi-totalité des principaux ports du Grand Est sont reliés au réseau ferroviaire. Des trafics multimodaux rail-route existent et se développent sur ces plateformes portuaires. La fermeture du terminal rail-route de Cronembourg au profit de ceux du port de Strasbourg et le rapprochement entre l'opérateur du terminal de Champigneulle et celui des ports de Lorraine unifiés vont dans le sens d'une prise en charge de plus en plus importante par les ports intérieurs de la multimodalité rail-route en Grand Est.

Il convient également de souligner l'importance croissante des plateformes rail-route frontalières au Grand Est. En particulier, le terminal d'autoroute ferroviaire de Bettembourg (Luxembourg) connaît un fort développement depuis plusieurs années. Avec des lignes desservant des destinations de plus en plus nombreuses, il est devenu un hub de première importance dans le transport combiné rail-route. Côté belge, le terminal ferroviaire d'Athus, proche des frontières françaises et luxembourgeoises, entend également poursuivre son développement en lien avec le port maritime d'Anvers.

A contrario, une grande partie de l'Ouest de la région ne dispose pas de plateforme multimodale majeure fluviale et/ou ferroviaire et ses flux sont davantage liés aux ITE et quais situés le long des voies et, en particulier, des voies capillaires.

VI. Pour en savoir plus : Documents de référence

L'Observatoire Régional Transports & Logistique a produit les documents suivants pouvant servir à mieux comprendre la situation logistique du Grand Est :

- [Le Tableau de bord Transports & Logistique Grand Est publié en juin 2018](#)
- [Le Diagnostic logistique du Grand Est publié en avril 2018](#)
- [Le Panorama des transports en Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine publié en février 2016](#)

Il est également intéressant de consulter le rapport de diagnostic thématique consacré aux transports de marchandises élaboré en 2017-2018 pour l'élaboration du SRADDET par la Région Grand Est :

- [Grand Est Territoires : Diagnostic thématique – Transport de marchandises](#)

4

Questionnaire d'enquête

Un questionnaire d'enquête a été élaboré afin de sonder les membres et partenaires de l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est à propos des enjeux se posant à la région en matière de transport ferroviaire de marchandises et, plus globalement, sur le sujet du fret ferroviaire dans son ensemble. Il s'agissait également de leur permettre d'exprimer les besoins qu'ils identifient, les actions à mener et les évolutions à conduire par les différents acteurs publics mais aussi privés.

Ce questionnaire comportait les 8 questions listées ci-dessous. Chacune d'entre elles était facultative et les participants pouvaient choisir de répondre à toutes les questions ou uniquement à une partie d'entre elles. Le questionnaire comportait également, à la fin, un espace de libre expression.

L'invitation à répondre au sondage a été lancée le 13 octobre 2020. Les personnes sollicitées étaient invitées à répondre si possible avant le 23 octobre 2020.

En tout, 6 personnes ont répondu à l'enquête. Les répondants ont des profils variés : Conseil régional, gestionnaire portuaire, chargeurs, professionnel du transport ferroviaire.

Par ailleurs, sur la base d'une première version de ce rapport, la direction territoriale Grand Est de SNCF Réseau a ultérieurement transmis une contribution le 18 décembre 2020.

Liste des questions

- 1) **Quels enjeux particulièrement importants en Grand Est devraient être pris en compte dans une stratégie nationale de relance du fret ferroviaire ?**
- 2) **Quelles infrastructures en particulier constituent, selon vous, des points bloquants pour maintenir et développer les trafics fret ?**
- 3) **Quelles actions ne nécessitant pas de dépenses publiques permettraient d'accroître la part du fret ferroviaire ? Qui pourrait les porter ? À quelle échelle ?**
- 4) **Dans quel sens devraient évoluer les jeux d'acteurs (État, collectivités, chargeurs, entreprises ferroviaires, SNCF Réseau...) pour pérenniser et dynamiser le fret ferroviaire ?**
- 5) **Comment mettre à profit les atouts ou caractéristiques géographiques et économiques du Grand Est pour développer le fret ferroviaire ?**
- 6) **Comment mieux prendre en compte nos pays voisins dans des actions visant à développer le fret ferroviaire ?**
- 7) **Percevez-vous un besoin de développer de nouvelles plateformes multimodales rail-route ? Si oui, où ? Pourquoi ? Pour quels trafics ?**
- 8) **Comment créer davantage de synergies entre les modes de transport afin de développer la massification en s'appuyant sur les infrastructures multimodales existantes ?**
- 9) **Espace de libre expression : tout élément qu'il vous semble nécessaire de prendre en compte**

5

Enjeux et actions potentielles identifiées

L'enquête menée auprès des membres et partenaires de l'ORT&L particulièrement concernés par la thématique du fret ferroviaire ainsi que le travail mené par la DREAL de relecture du rapport « 4F » au vu des enjeux connus du point de vue du Grand Est ont permis de produire la synthèse suivante. Celle-ci fait la liste, par grande thématique, des enjeux identifiés par les différents contributeurs. Si ces enjeux prennent en compte plus particulièrement les spécificités du Grand Est, leur échelle dépasse le cadre régional et concernent une relance du fret ferroviaire au niveau national. Les enjeux listés correspondent à des problématiques qui nuisent à la compétitivité et à l'attractivité du mode ferroviaire mais également à des axes d'amélioration pour rendre le fret ferroviaire plus intéressant, plus simple, plus économique et plus écologique.

Afin que ce rapport ne soit pas uniquement un recueil de problèmes, il nous a semblé nécessaire de proposer en face de chaque enjeu une ou plusieurs actions qu'il serait possible d'envisager afin d'apporter des réponses aux difficultés soulevées. Il ne s'agit que de possibilités d'actions. Elles ne sauraient être reprises en état sans un questionnement spécifique quant à leur efficacité et à leurs effets collatéraux.

Si les actions listées ci-après peuvent, pour certaines, correspondre à la volonté d'un ou de plusieurs contributeurs de ce rapport, elles ne sauraient être considérées comme une prise de position formelle de la DREAL Grand Est ou de l'ORT&L. De même pour les enjeux listés qui ne prétendent ni faire état de tous les problèmes qui se posent au fret ferroviaire ni indiquer lesquels seraient les plus importants. L'objectif de cette synthèse est de contribuer au débat, pas de prescrire ce qu'il faut faire.

La DREAL Grand Est a fait le choix de mettre en avant quelques actions qui lui semblent particulièrement intéressantes de son point de vue, au regard des besoins auxquels elles répondent, de leur caractère opérationnel et de la rapidité avec laquelle elles pourraient être mises en œuvre. Ces actions sont celles figurant dans les encadrés jaunes.

Action prioritaire du point de vue de la DREAL Grand Est

Thématiques

I. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	P. 16
1) ÉTAT DES VOIES	
2) GABARIT	
3) ÉLECTRIFICATION	
4) STRUCTURATION DU RÉSEAU ET ITINÉRAIRES	
II. POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU : PLATEFORMES MULTIMODALES, EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES	P. 18
1) PLATEFORMES MULTIMODALES	
2) EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES	
III. MODALITÉS D'EXPLOITATION DES RÉSEAUX FERRÉS	P. 22
1) CAPACITÉS	
2) GESTION DES ALÉAS	
IV. INTERFACES ENTRE PAYS ET ENTRE MODES	P. 24
1) PASSAGE DES FRONTIÈRES	
2) PASSAGE ENTRE LE MODE FERROVIAIRE ET UN AUTRE MODE	
V. MATÉRIEL ROULANT	P. 25
VI. APPROCHE LOGISTIQUE GLOBALE	P. 26
1) CONCURRENCE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT	
2) MUTUALISATIONS DES FLUX	
3) POLITIQUES « SUPPLY CHAIN » DES ACTEURS ÉCONOMIQUES	
4) LOCALISATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	
5) FORMATION	

I. Infrastructures ferroviaires

1) ÉTAT DES VOIES

1. Mauvais état des lignes (en particulier, capillaires) : pérennité menacée à court voire très court terme

Remettre en état les lignes le nécessitant en privilégiant, autant que possible, une régénération de long terme (plus efficace en termes de dépenses) et les tronçons pour lesquels les bénéfices socio-économiques et environnementaux de leur maintien sont les plus élevés (en particulier, nombre de camions en cas de report vers la route)

Permettre à SNCF Réseau, dans le cadre d'un Contrat d'objectifs et de performance et d'un fonctionnement budgétaire renouvelés, de disposer de budgets de maintenance pluriannuels (et non plus annuels) dans une logique de gestion d'actifs sur le long terme

2. Collectivités territoriales réticentes à contribuer à la régénération de lignes capillaires dans un contexte de moyens financiers réduits par la crise sanitaire et économique

Accroître la part prise en charge par l'État dans les tours de tables financiers organisés avec les collectivités territoriales et les chargeurs pour financer les investissements nécessaires à la poursuite de l'exploitation de chaque ligne

3. Manque de vision à l'échelle régionale des priorités d'investissements pour la dépense publique et les acteurs économiques sur le fret ferroviaire

Mettre en place, au niveau régional, une instance à pouvoir décisionnel en charge des sujets liés au fret ferroviaire, en particulier sur le volet des infrastructures

Cette instance associerait l'État, SNCF Réseau, la Région, les collectivités locales, les chambres consulaires, les fédérations professionnelles des transporteurs, des logisticiens et des chargeurs ainsi que les responsables de plateformes multimodales et toute partie prenante pouvant être concernée. Elle aurait pour mission de prioriser les différents investissements de régénération et de développement identifiés selon leurs bénéfices socio-économiques et environnementaux pour le territoire. Le périmètre des sujets couverts serait large et pourrait concerner à la fois les points limitants sur le réseau structurant, le réseau capillaire et les ITE courtes ou longues pouvant faire l'objet de financement public.

Cette instance pourrait utilement s'inscrire dans le cadre des plateformes d'infrastructure et de services mises en place par région ferroviaire. Cependant, son approche doit aller au-delà des problématiques autour des capacités du réseau et traiter globalement le sujet du fret ferroviaire sous ses dimensions « offre » et « demande ».

2) GABARIT

1. Gabarit des ouvrages d'art et, en particulier, des tunnels, limitant ou empêchant les flux d'UTI (conteneurs, caisses mobiles...) ou de colis lourds sur certains itinéraires

Pour les axes déterminés de manière partenariale comme structurants pour les flux d'UTI, accroître, en profitant des travaux de maintenance et dans une vision de programmation pluriannuelle, le gabarit des voies au niveau des points bloquants en visant la compatibilité avec le P400 ou, à défaut, développer d'autres itinéraires ferroviaires plus facilement adaptables sur l'axe considéré

2. Productivité accrue avec l'allongement des trains

Faire en sorte que la circulation de trains longs soit possible sur les principales artères parcourues par le fret et l'ensemble des autres lignes considérées de manière partenariale comme pertinentes en intégrant la possibilité de trains de 1 500 mètres, chaque fois que cela est possible, dans les travaux de maintenance et de développement du réseau

3) ÉLECTRIFICATION

1. Non électrification de voies ferrées situées sur des axes majeurs ou alternatifs aux axes majeurs

Électrifier les voies ferrées sur les principaux axes et ceux permettant d'offrir une alternative en cas d'aléa sur un axe majeur en y intégrant, le cas échéant, les problématiques des circulations transfrontalières (par ex. Strasbourg-Lauterbourg)

2. Recours à des locomotives diesel du fait de la non électrification des premiers ou derniers kilomètres de parcours

Électrifier l'ensemble des tronçons jugés de manière partenariale comme pertinents en priorisant les flux dont une faible partie du trajet est non électrifié et en tenant compte du développement des locomotives hybrides et à batterie

3. Non électrification de voies ferrées situées en zone urbaine concernée par des problématiques de pollution de l'air

Électrifier les voies ferrées sur lesquelles circulent des locomotives diesel dans les zones urbaines concernées par des problématiques de pollution de l'air (zones concernées par des contentieux et les ZFE)

4. Installations de traction électrique parfois vieillissantes et sous-stations électriques pouvant être sous-dimensionnées

Moderniser et redimensionner, à l'échelle d'un axe ou d'un nœud ferroviaire et au regard des capacités (trains, fret, tonnages) visées sur celui-ci, les dispositifs d'alimentation électrique, notamment les sous-stations et les caténaires

5. Difficultés de gabarit des ouvrages (ponts, tunnels...) rendant très onéreuses certaines électrifications

Développer, pour les points particulièrement bloquants et en lien avec les acteurs concernés (EF Fret et Voyageurs, chargeurs, AOM), des solutions d'électrification autonome du matériel roulant (batteries, hydrogène...) plutôt que des interventions onéreuses sur l'infrastructure

4) STRUCTURATION DU RÉSEAU ET ITINÉRAIRES

1. Manque de robustesse face aux aléas du fait de l'absence fréquente d'axes ou d'itinéraires alternatifs en cas de coupure ou de perte de capacité temporaire d'un tronçon de ligne

Adapter / mailler le réseau (lignes, raccordements, signalisation, électrification...) de sorte à permettre l'existence d'itinéraires complémentaires (afin d'accroître la capacité d'un axe) et alternatifs (en cas d'interruption en raison de travaux, d'incident ou d'évènement)

2. Saturation du réseau ferré en Île-de-France et manque de contournement de cette région dégradant fortement la performance des trafics devant y transiter

Développer les itinéraires de contournement de la Région parisienne, en particulier par le Nord, notamment pour les flux du Grand Est vers le Havre

3. Investissements d'amélioration de la performance d'une ligne pour les services voyageurs pouvant négliger ou dégrader les performances pour le fret

Développer, en amont dans l'étude des projets d'amélioration du réseau, la mutualisation et la mise en compatibilité des investissements pour les circulations voyageurs et pour le fret (capacité, garages en ligne, IPCS, etc.)

II. Points d'accès au réseau : plateformes multimodales, embranchements ferroviaires

1) PLATEFORMES MULTIMODALES

1. Existence de plateformes multimodales disposant d'équipements ou de raccordements, parfois récents, ne trouvant pas de flux ou pas assez, notamment du fait de leur concurrence entre elles

Éviter le saupoudrage en matière d'investissements publics sur les plateformes multimodales en faisant en sorte que les aires de chalandise (pour un type de marché) des différentes plateformes, actuelles ou envisagées, ne se recoupent pas, en tenant compte y compris des plateformes étrangères

Développer la spécialisation des plateformes multimodales dans une stratégie de coordination territoriale, de mise en réseau et de hiérarchisation des plateformes : terminal d'autoroute ferroviaire, céréales, colis lourds, métallurgie, etc.

2. Ports fluviaux principales plateformes multimodales dans les territoires desservis par la voie d'eau et bénéficiant de leur propre gouvernance locale

Associer les ports fluviaux (entités politiques et commerciales) et prendre en compte leurs plans de développement dans la détermination des investissements menés au niveau régional dans des infrastructures visant à développer le transport combiné rail-route

3. Dans les territoires desservis par la voie d'eau, pertinence de s'appuyer en premier lieu sur les ports fluviaux pour assurer le maillage du territoire en plateformes multimodales

Concevoir des schémas de maillage des territoires en plateformes multimodales prévoyant le développement des plateformes rail-route préférentiellement au sein des ports fluviaux ou en lien avec eux

4. Lignes de transport combiné (notamment autoroutes ferroviaires) en faible nombre et avec des fréquences parfois limitées

Soutenir le développement de nouveaux services de transport combiné en visant une fréquence d'au moins 5 navettes par semaine pour les lignes structurantes

5. Coût de la rupture de charge pénalisant le report de trafics routiers longue distance sur une solution de transport combiné

Augmenter les « aides à la pince » afin d'accroître les trafics des plateformes de transport combiné afin d'amortir leurs coûts fixes sur de plus grands volumes

Soutenir financièrement les plateformes multimodales dont les trafics sont en deçà de leurs capacités et du potentiel de leur aire de chalandise afin de leur permettre d'être plus attractives en termes de prix

6. Manque de connaissance des plateformes et solutions de transport multimodal par les acteurs du transport routier, les chargeurs et les organisateurs de flux

Mettre en place un outil national en ligne permettant de connaître la localisation, les caractéristiques et les services proposés des différentes plateformes multimodales (ferroviaires ou non) (intérêt de s'appuyer sur le futur atlas des PFM en cours d'élaboration en Grand Est porté par l'ORT&L)

7. Accessibilité routière parfois difficile de certaines plateformes multimodales : implantation en zone urbaine et/ou nécessitant un trajet par la voirie secondaire ou urbaine pour y accéder

Offrir une desserte routière de qualité aux plateformes multimodales en améliorant, le cas échéant, les infrastructures existantes ou en construisant celles indispensables

Pour les zones urbaines pour lesquelles les infrastructures routières existantes ou qui seraient nécessaires pour l'accès à la plateforme multimodale posent problème en termes de nuisances pour l'environnement et les habitants (par ex. Terminal Nord de Strasbourg), développer des solutions de pré- et post-acheminement par voie ferroviaire et/ou fluviale

8. Accessibilité ferroviaire parfois difficile de certaines plateformes multimodales, en particulier celles situées en zone urbaine ou d'axes à fort trafic

Intégrer dans les projets de réseaux express métropolitains les besoins de capacité ferroviaire pour la desserte par le rail des plateformes multimodales situées sur le territoire de la métropole concernée

9. Importantes zones de chalandise à proximité des plateformes multimodales et sites embranchés fer en zone urbaine dense

Développer des services de logistique urbaine durable (stocks déportés, livraisons en vélo-cargo ou VUL électriques, etc.) sur et à partir des plateformes multimodales et sites embranchés fer situés à proximité d'une zone de consommation importante

Mettre à profit les voies ferrées pour les besoins logistiques de proximité en agglomération (exemple des matériaux de construction)

10. Trafics routiers élevés sur des infrastructures non adaptées ou dans des zones sensibles du point de vue des nuisances (pollution de l'air, bruit, etc.)

Développer des solutions de navettes de transport combiné pour le franchissement des zones sensibles du point de vue des nuisances aux personnes ou des obstacles naturels

11. Raréfaction et vieillissement des gares de triage

Assurer un maillage en gares de triage bien positionnées en veillant à la disponibilité des sillons sur les voies d'accès

Moderniser les infrastructures des gares de triage arrivant en fin de vie dans la perspective de leur automatisation (volet du projet Ma-Tri-X porté par SNCF)

12. Connexion insuffisante entre les territoires et les plateformes multimodales permettant le raccordement aux modes massifiés

Rapprocher dans leur fonctionnement les gares de triage des plateformes multimodales existantes ou à créer dans le but de disposer de hubs multimodaux

13. Manque de solutions et de compétitivité pour la desserte des ports maritimes par les modes massifiés

Étudier et analyser la connexion de l'ensemble des territoires français aux ports maritimes (français et étrangers) : connexions multimodales, hinterlands et parts de marchés.

Élaborer un schéma national pour l'amélioration de la connexion des territoires français aux ports maritimes européens (français et étrangers) en partant des territoires à desservir plutôt que des ports maritimes français

Développer les infrastructures et les services permettant la desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes de référence (y compris étrangers) : Haropa, Dunkerque, Marseille, Anvers, Rotterdam...

2) EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES

1. Existence de zones logistiques majeures non embranchées

Raccorder les principales zones logistiques existantes au réseau ferré chaque fois que cela est pertinent

Imposer le raccordement (ou, a minima, s'assurer de la possibilité réelle du raccordement) au réseau ferré ou au réseau fluvial pour les nouvelles zones et nouveaux sites logistiques générateurs de flux très importants (parcs logistiques, entrepôts de plus de 100 000 m²...) en privilégiant la réhabilitation d'infrastructures existantes ou anciennes (friches ferroviaires ou industrielles) et les connexions déjà existantes ou ayant existé (attention au risque de contournement par la multiplication non souhaitable d'entrepôts plus petits)

2. En dépit de la possibilité permise par la Commission européenne grâce à l'action de la DGITM, les collectivités territoriales ne soutiennent pas ou très peu les investissements sur les ITE et réseaux privés.

Mettre en place, en partenariat avec Régions de France, un fonds de financement porté par l'État (régime d'aides directes aux entreprises), que les Régions ou d'autres collectivités seraient incitées à abonder et qui permette, par des règles d'instruction unifiées, aux entreprises d'obtenir plus facilement des aides publiques pour les études et les travaux sur leurs ITE et réseaux privés

La participation de l'État pourrait être bonifiée en fonction de la contribution de la Région et d'autres institutions (dans la limite des taux permis par l'UE). L'attribution de l'aide serait conditionnée à la génération effective de trafics ferroviaires par le bénéficiaire.

Pérenniser au-delà du plan France Relance et de 2022 l'existence de fonds de l'État en soutien à la modernisation et à la création d'ITE, y compris privées

3. Existence de tronçons du réseau ferré national ne desservant plus qu'un seul embranché

Étudier les modèles permettant de simplifier l'exploitation des tronçons ne recevant le trafic que depuis un seul embranchement dans un but de réduction des coûts et de simplification du pilotage pour l'ensemble des acteurs

4. Coûts élevés d'exploitation des embranchements et sous-réseaux particuliers, mutualisés ou portuaires

Subventionner l'exploitation des embranchements et sous-réseaux ferroviaires particuliers, mutualisés ou portuaires, notamment en aidant les acteurs économiques à réaliser des gains de productivité via l'amélioration et l'automatisation des infrastructures et des moyens opérationnels

III. Modalités d'exploitation des réseaux ferrés

1) CAPACITÉS

1. Capacité restante pour le fret fortement contrainte par les circulations voyageurs sur certains nœuds et axes du réseau

Mettre en œuvre les projets de contournements des principaux nœuds ferroviaires (Île-de-France, en particulier) et d'accroissement de leur capacité (en réutilisant les infrastructures existantes chaque fois que cela est possible)

Créer de nouvelles voies ou des « sas » pour le fret là où le trafic fret et la mixité des trafics le justifient

Conserver des sillons fret, y compris aux heures de pointe, sur les axes empruntés par des trafics réguliers, en particulier les autoroutes ferroviaires (sillons lorrain et alsacien, notamment) et à proximité des grandes agglomérations concernées par les projets de réseaux express métropolitains (hausse des besoins de sillons voyageurs)

Développer les systèmes d'exploitation les plus performants (en particulier, ERTMS/ETCS) sur les axes les plus fréquentés et à mixité de trafics voyageurs et fret afin de réduire l'écart possible entre deux trains

2. Difficultés d'insertion des flux en provenance ou à destination de plateformes multimodales, de gares de triage, d'ITE ou de voies de service du fait d'une réserve de capacité limitée de la voie principale

Réaliser les aménagements en termes de voies, de raccordement, de signalisation ou d'exploitation afin de faciliter l'accessibilité ferroviaire des plateformes multimodales, des gares de triage, des embranchements particuliers et des voies de stockage de locomotives et de wagons

3. Capacité des longues voies uniques fortement limitée par la possibilité de n'y faire circuler qu'un seul train à la fois

Développer des modes d'exploitation permettant de faire circuler simultanément plusieurs trains en pleine sécurité sur une voie unique longue : passage d'un système de navette (un seul train permis pour toute la ligne) à un système de vagues alternées de plusieurs trains dans le même sens (aller : train A puis B puis C ; retour train C puis B puis A).

4. Existence d'industriels producteurs de colis lourds et de ports souhaitant développer ces trafics

Faciliter le transport exceptionnel par voie ferroviaire sur les itinéraires de desserte des sites industriels et portuaires concernés par les colis lourds

2) GESTION DES ALÉAS

1. Circulations rendues difficiles voire impossibles pendant les épisodes de « fortes » chaleurs (à partir d'une vingtaine de degrés) en particulier sur les lignes capillaires

Sortir d'une logique de « tout ou rien » (circulation autorisée normalement ou interdite complètement) en permettant une circulation avec des mesures renforcées dans les cas limites (horaires et températures)

2. Trains refusés ou retardés au lendemain pour quelques minutes de retard par rapport aux horaires de tenue de postes de circulation

Demander au gestionnaire d'infrastructure (contre contreparties payées par l'EF ou le chargeur) de tenir les postes circulations sur des plages élargies dans le cas de trains en retard

3. Besoin de capacité d'écoute, de réactivité et d'adaptabilité de la part de SNCF Réseau vis-à-vis des contraintes des chargeurs

Poursuivre et amplifier l'approche « client » développée par SNCF Réseau depuis quelques années
Offrir davantage de souplesse en matière de réservation de sillons, y compris en « dernière minute »

4. Plages travaux planifiées en tenant compte des principaux flux, ce qui peut avoir tendance à pénaliser le fret

Faire en sorte que l'ensemble des entreprises ferroviaires et leurs donneurs d'ordre soient davantage associés dans la définition par SNCF Réseau des plages travaux et des solutions alternatives (autre itinéraire, report des sillons, etc.) au même titre que les AOM voyageurs

5. Inexistence ou faiblesse des axes de substitution en cas d'aléa ou de travaux sur l'axe principal (ferroviaire ou fluvial)

Assurer l'existence d'axes ferroviaires alternatifs pour les principaux axes fret français et frontaliers en cas de coupure temporaire ou plus longue de l'axe principal

Apporter au mode ferroviaire la capacité de prendre le relai, sur un axe considéré, en cas d'aléa sur le mode fluvial (basses eaux notamment) et inversement

Permettre une allocation rapide de sillons de secours sur un axe ferroviaire en cas de coupure de l'axe fluvial ou ferroviaire principal

6. Climat social dégradé au sein du groupe SNCF (grèves, blocages, etc.) source de pertes de confiance dans le mode ferroviaire

Associer davantage les salariés de SNCF (Réseau et Fret) aux conséquences économiques qui résultent des périodes de grève

IV. Interfaces entre pays et entre modes

1) PASSAGE DES FRONTIÈRES

- 1. Règles, en matière de sécurité, de personnel (temps de travail et de repos) et de prescriptions techniques, différentes voire incompatibles entre pays voisins imposant des ruptures de charge (coûts et temps) aux passages de frontière**

Travailler à la convergence des règlements et normes (sécurité, social, technique et contrôles associés) au niveau européen en lien avec l'ERA et les différents gestionnaires d'infrastructures et organismes de sécurité nationaux

Étendre davantage en amont des frontières les sections de lignes sur lesquelles peuvent s'appliquer les consignes-frontières afin d'alléger les contraintes réglementaires pesant sur l'ensemble du parcours d'un train

- 2. Exigences élevées de maîtrise de la langue de chaque pays par les conducteurs de train étrangers**

Permettre aux conducteurs et aux agents du gestionnaire d'infrastructure d'échanger dans un vocabulaire unifié au niveau européen (a priori, anglais ou allemand), en priorité sur les principaux corridors fret (cf. usage de l'allemand comme référence sur l'ensemble du Rhin navigable ou de l'anglais en aéronautique)

Alléger les exigences de niveau de langue pour les conducteurs étrangers sur les lignes proches de la frontière, en développant la maîtrise de la langue du pays voisin par les agents du gestionnaire d'infrastructure local

- 3. Alors que les systèmes de signalisation et de sécurité diffèrent entre les pays, le développement de l'ERTMS est lent et disparate.**

Accélérer le déploiement de l'ERTMS pour les voies et les matériels roulants, en particulier pour les lignes intégrées au RTE-T et les principaux axes fret, en veillant à une compatibilité avec les systèmes actuels et avec des rythmes et modalités coordonnés entre pays

- 4. Difficulté d'obtention des certificats de sécurité sur les réseaux voisins pour les entreprises ferroviaires souhaitant effectuer des trafics internationaux (par ex. SNCF serait la seule entreprise française détentrice d'un certificat en Allemagne)**

Faciliter l'obtention des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires étrangères, au niveau des différents États européens et en facilitant l'émergence de certifications à l'échelle européenne portées par l'ERA

2) PASSAGE ENTRE LE MODE FERROVIAIRE ET UN AUTRE MODE

1. Coûts et pertes d'informations liés à la communication entre maillons ferroviaires, portuaires, fluviaux et routiers des chaînes logistiques

S'interfacer avec les systèmes d'information portuaires maritimes et fluviaux (par ex. e-RIS, système d'information fluviale du Rhin supérieur)

Équiper les unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles) de boîtiers communicants géolocalisés

V. Matériel roulant

1. Beaucoup de circulations diesel sur les lignes électrifiées

Soutenir le développement des locomotives bi-modes diesel-électrique capables d'utiliser les installations de traction électrique existantes et de circuler en mode autonome

2. Niveau élevé de rejets de polluants des locomotives diesel, en raison notamment de leur longue durée de vie, particulièrement problématique en zone urbaine

Soutenir le développement des locomotives et locotracteurs fonctionnant, de manière totale ou hybride (bi-mode), avec une batterie électrique, au gaz naturel ou avec une pile à combustible hydrogène

Imposer, à moyen terme, l'utilisation de locomotives et locotracteurs électriques (caténaires, à batterie classique ou hydrogène, éventuellement hybrides bi-mode) ou fonctionnant au gaz dans les zones particulièrement concernées par les enjeux de pollution de l'air

3. Préparation et conduite des trains nécessitant un temps de travail conséquent de main d'œuvre qualifiée

Accompagner le développement des solutions facilitant la maintenance et l'exploitation des trains (par ex. essais de freins automatisés, systèmes automatiques de raccordement de wagons) dans la perspective du train fret autonome

4. Manque de connaissance de la localisation en temps réel des trains de marchandises

Équiper l'ensemble des locomotives de boîtiers GPS permettant de les géolocaliser en temps réel

Mettre en place un portail permettant de géolocaliser en temps réel les trains de marchandises circulant sur le réseau ferré national (coordonnées GPS, origine-destination, tonnage, etc.)

VI. Approche logistique globale

1) CONCURRENCE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT

1. Absence de guichet unique pour soutenir financièrement et techniquement les projets et expérimentations de report modal de la route vers le ferroviaire

Mettre en place un guichet au sein de SNCF Réseau à destination des chargeurs, logisticiens et autres porteurs de projets afin de les conseiller et de les aider financièrement à basculer des flux routiers vers le mode ferroviaire

Ce guichet pourrait se charger de centraliser l'obtention des aides et financements des différents acteurs publics mobilisables : aides pour les ITE, aides au transport combiné, certificats d'économie d'énergie, etc.

Mettre en place un plan de soutien comparable au [Plan d'aide au report modal \(PARM\)](#) porté par VNF et qui soutient le report modal vers le transport fluvial

Ce plan d'aide pourrait être porté par SNCF Réseau avec des financements de l'État. À l'instar du PARM, il pourrait financer des études sur la pertinence logistique du report d'un flux de la route vers le rail, les surcoûts des premiers trajets expérimentant le fret ferroviaire pour un flux ainsi que les équipements de manutention.

2. Différentiel de coûts entre le mode ferroviaire et le mode routier généralement défavorable ou trop peu favorable au ferroviaire

Cibler en priorité les aides publiques et les contraintes sur les acteurs économiques, utilisateurs ou non du ferroviaire, pour lesquels le ferroviaire et le routier peuvent, tous deux, être compétitifs et concurrents (marchandises à assez faible valeur ajoutée et volumes moyennement élevés) et sur ceux dont l'implantation en France ou la survie économique sont dépendantes de la possibilité d'utiliser le mode ferroviaire

Renchérir le coût du transport routier pour la longue distance par le biais de la régulation (avec contrôles) et de la fiscalité (par ex., limitation de la quantité maximale de carburant dans le réservoir, interdiction de transit sur le réseau non-autoroutier, extension des interdictions de circulation pour le transit (jours, heures, agglomérations, etc.), surtaxe sur les péages autoroutiers, etc.)

3. Manque de connaissances sur les prix effectivement pratiqués dans le transport ferroviaire

Diffuser des indicateurs sur les prix pratiqués dans le transport ferroviaire

2) MUTUALISATIONS DES FLUX

1. Réserve de capacités (longueur, tonnage) sur les trains complets dédiés à des flux spécifiques

Soutenir les expériences de « gestion capacitaire » menées par les acteurs (notamment Fret SNCF) pouvant rendre le transport ferroviaire économiquement compétitif pour des volumes limités de wagons en cherchant à atteindre, à la fois, les limites de capacités en termes de longueur et de tonnage pour un train

2. Réserve de capacités sur des trajets retours à vide ou aux volumes plus faibles

Porter la création d'une bourse de fret ferroviaire en ligne ouverte à l'ensemble des chargeurs et à laquelle l'ensemble des entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, commissionnaires ferroviaires et transporteurs routiers clients du rail-route participeraient

3. Manque de connaissance des flux existants par les acteurs : chargeurs, logisticiens, acteurs publics...

Diffuser sur une plateforme commune des flux ferroviaires avec origine-destination, horaires et capacités résiduelles (difficulté forte : données commerciales)

Mettre à profit le concept de blockchain pour collecter et diffuser des informations sur les flux en préservant le secret commercial

4. Absence de statistiques régionales et infra-régionales sur les volumes de marchandises transportées par le mode ferroviaire problématique pour les acteurs locaux, notamment de l'aménagement du territoire

Faire évoluer les dispositions des articles R1211-1 à R1211-15 du code des transports réglementant strictement l'accès aux informations relatives au trafic ferroviaire afin de permettre la constitution et la diffusion de données sur les trafics ferroviaires fret aux niveaux régionaux et infra-régionaux, en particulier par le SDES

5. Manque d'échanges sur les opportunités de développement de flux ferroviaires

Pérenniser, développer et étendre à d'autres régions les Journées régionales du fret ferroviaire organisées par SNCF Réseau Grand Est

Mettre en place des plateformes d'échanges entre chargeurs organisées sur la base des filières et des territoires en s'appuyant sur les fédérations professionnelles de branche, les associations régionales de chargeurs et les Observatoires Régionaux des Transports et en s'inspirant des démarches actuellement menées par les 3 délégations d'axe (Nord, Vallée de la Seine et Méditerranée-Rhône-Saône)

6. Existence d'infrastructures permettant le raccordement au réseau ferré appartenant à des acteurs privés sous-utilisées ou inutilisées

Contraire et/ou subventionner les acteurs économiques disposant d'équipements permettant le raccordement au réseau ferré et ne les utilisant pas ou ayant la possibilité de les partager afin qu'ils les mettent à disposition d'autres acteurs économiques intéressés (cf. obligations de service public pour certains quais fluviaux privés)

7. Transporteurs et logisticiens spécialisés dans le transport routier maîtrisant l'essentiel des flux

Rapprocher les entreprises spécialisées dans le transport routier et dans le transport ferroviaire via des partenariats ou des participations

3) POLITIQUES « SUPPLY CHAIN » DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

1. Environnement encore peu intégré dans les politiques « supply chain » des industriels, distributeurs et logisticiens

Développer les engagements volontaires du programme [EVE \(FRET21](#) pour les chargeurs) et le [référentiel RSE en logistique](#)

Intégrer progressivement, pour des entreprises de moins en moins grandes et à des niveaux de finesse de plus en plus élevés, l'évaluation de l'impact carbone du transport dans les bilans GES devant être effectués par les entreprises

4) LOCALISATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

1. Existence de zones d'activités économiques embranchées ou embranchables fer ne réalisant pas ou peu de trafics ferroviaires

Contraindre l'implantation d'activités économiques (notamment logistiques) non utilisatrices du mode ferroviaire dans les zones d'activités embranchées : interdiction, bonus/malus sur les loyers en fonction du trafic ferroviaire réalisé, etc. Imposer de telles clauses aux gestionnaires de zones d'activités avec possible compensation financière de l'État et éventuellement aussi la Région

2. Mode ferroviaire nécessaire au maintien et au développement du tissu économique de territoires à dominante agricole ou industrielle et à la compétitivité industrielle du territoire

Intégrer les investissements publics sur des infrastructures ferroviaires dans les actions en faveur de l'équilibre et de l'attractivité des territoires, notamment ruraux et industriels, et de la relocalisation des activités industrielles

3. Diminution et faiblesse de la part des activités industrielles dans l'économie française, génératrices de flux importants et massifiables

Soutenir politiquement le maintien et le développement d'activités industrielles en France : fiscalité, aménagement, formation, acceptation sociale, etc.

4. Mode ferroviaire nécessaire à la compétitivité, au maintien et au développement de certaines filières économiques : produits agricoles, matériaux, chimie, etc.

Faciliter (aides économiques et facilités administratives) l'implantation des activités dépendantes du mode ferroviaire (silos, carrières, usines, etc.) sur des sites embranchés fer

Inciter les acteurs économiques à privilégier leurs sites embranchés fer ou bord à voie d'eau pour le développement de leurs activités et la concentration de leurs flux (par ex., limitation de la taille des silos non raccordés aux modes massifiés)

5) FORMATION

1. Manque de connaissance des transports alternatifs à la route chez les professionnels des transports et de la logistique

Développer la formation au transport multimodal et à la réduction des impacts environnementaux dans les formations spécialisées dans les transports et la logistique

2. Manque de connaissance des doctrines et des façons de faire en matière de transport, en particulier ferroviaire, dans les pays voisins

Développer les échanges entre les pays entre agents en formation ou en poste au sein des différents gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement