



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**DOSSIER
DE PRESSE**



LA RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

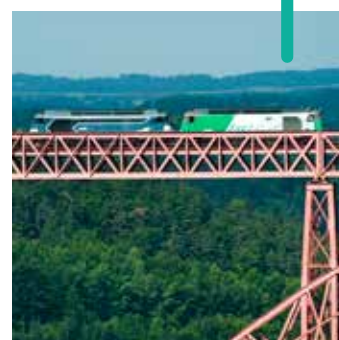
DÉPLACEMENT DU PREMIER MINISTRE DANS LES PYRÉNÉES-ORIENTALES
22 OCTOBRE 2021

Le Gouvernement réaffirme son engagement en faveur du développement du fret ferroviaire, au service de la transition écologique, qui s'est déjà traduit par la publication, le 13 septembre dernier, de la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*. Celle-ci reprend l'objectif d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, désormais inscrit dans la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Dans cette stratégie, l'État s'est notamment engagé, dans la continuité des mesures d'aide mises en place à l'été 2020 puis dans la loi de finances 2021, à maintenir jusqu'en 2024 une enveloppe additionnelle annuelle de 170 M€ pour soutenir l'exploitation des services de fret ferroviaire et de transport combiné. Ce sont ainsi au total plus de 300 M€ par an qui seront consacrés par l'État sur la période 2021-2024 à ce soutien opérationnel.

Le plan de relance du Gouvernement, qui comprend un volet spécifique de 250 M€ en faveur des investissements dans le réseau pour le fret ferroviaire, s'inscrit pleinement dans cette stratégie. En additionnant les financements de l'État déjà prévus par la loi d'orientation des mobilités ainsi que les cofinancements attendus de l'Union européenne, des collectivités territoriales et de différents acteurs du fret ferroviaire, c'est au total une programmation d'opérations d'investissement de 1 Md€ consacrée spécifiquement au fret ferroviaire. En complément, le plan de relance comprendra également 210 M€ pour financer les surcoûts liés à une meilleure prise en compte par SNCF Réseau des circulations fret lors des travaux menés sur le réseau ferré, ainsi qu'un montant de 140 M€ pour financer des projets des ports maritimes à vocation ferroviaire.

Ainsi, le programme global d'investissement d'un montant de 1,35 Md€, construit en étroite collaboration avec les acteurs du secteur, comprend 8 axes.



*www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210909_Strategie_developpement_fret_ferroviaire.pdfStrategie_developpement_fret_ferroviaire.pdf

AXE 1

INSTALLATIONS TERMINALES

ENVELOPPE DE 250 M€

Les installations terminales regroupent trois grands types d'infrastructures :

- > **les terminaux multimodaux rail-route**, essentiels aux services de transport combiné et d'autoroute ferroviaire ;
- > les installations terminales embranchées (ITE), qui **permettent la desserte ferroviaire directe de sites d'activité** (notamment des sites de production industrielle et agricole) et sont donc déterminants pour l'accès des chargeurs au fret ferroviaire (environ 80% du trafic fret s'effectue aujourd'hui au départ ou à destination d'une ITE en France) ;
- > les cours de marchandises, **qui permettent le chargement et le déchargement des wagons depuis ou vers un autre mode de transport** et jouent donc, comme les ITE, un rôle important pour renforcer l'attractivité du fret ferroviaire.

De nombreux terminaux multimodaux et de cours de marchandises sont aujourd'hui saturés ou vieillissants et ne permettent pas le développement des trafics, tandis que le réseau d'ITE reste encore insuffisamment dense sur le territoire pour permettre un plein essor du fret ferroviaire. L'État, en complément des moyens apportés par les collectivités territoriales et les opérateurs, augmentera en conséquence son soutien pour accompagner dans la durée la création de nouvelles installations terminales ainsi que la modernisation des installations existantes.

En 2021, 20 opérations ont d'ores et déjà été retenues, pour un montant total de 104 M€, dont :

- > **8 terminaux multimodaux** (par exemple le terminal de Calais Turquerie, pour un montant de 33 M€, une mise en service en 2021 et une extension en 2022) ;
- > **12 ITE** (par exemple une ITE sur la carrière de Wallers-en-Fagne, pour un montant de 4 M€ et une mise en service prévue en 2022).

Au-delà, 50 autres projets ont été identifiés pour un total de 214 M€ et seront priorisés selon deux critères (intérêt/maturité, cofinancements sécurisés) :

- > **15 terminaux multimodaux**
- > **8 cours de marchandises**
- > **27 ITE**

Le déplacement du Premier ministre se traduira par la signature entre l'État et SNCF Réseau d'une convention relative au financement des premières études du projet d'extension des infrastructures du terminal du Boulou. ■

AXE 2

VOIES DE SERVICE ET INSTALLATIONS DE TRI DE WAGONS

ENVELOPPE DE 160 M€

Les voies de service sont indispensables aux entreprises ferroviaires pour réaliser des opérations de formation et de manœuvre des trains, de recomposition et de tri de wagons, de garage et de remisage des rames et de changement de locomotives et de conducteurs. Si elles constituent des outils essentiels à la production des services de fret ferroviaire et sont intégrées dans l'organisation de leur plan de transport, leur état s'est progressivement dégradé. Il est donc essentiel de moderniser ces voies et un effort de 110 M€ y sera dédié d'ici 2024.

En 2021, trois opérations sur les voies de service (Miramas, Gevrey et Perrigny) ont déjà été retenues pour un montant total de 13,4 M€ avec une mise en œuvre prévue de 2021 à 2023.

13,4 M€

3 opérations sur les voies de service (Miramas, Gevrey et Perrigny) ont déjà été retenues pour un montant total de 13,4 M€

Les installations de tri à la gravité des wagons sont des infrastructures spécifiques au wagon isolé, permettant l'assemblage et le désassemblage de lots pour former des trains plus massifs. Il est donc critique, notamment pour les services de wagon isolé, que ces installations soient parfaitement opérationnelles, ce qui n'est pas toujours le cas aujourd'hui. Un montant de 40 M€ sera consacré à la préservation de la viabilité de ces équipements, avec 4 sites prioritaires identifiés : Miramas

(opération retenue dès 2021 pour une mise en œuvre entre 2023 et 2025), Woippy, Sibelin, et Le Bourget.

Le déplacement du Premier ministre se traduira par la signature entre l'État et SNCF Réseau d'une convention générale d'un montant de 37 M€, qui permettra d'engager la première phase du programme de régénération de voies de service, dont les trois opérations identifiées pour 2021 et l'opération de modernisation du triage de Miramas. ■

AXE 3

AMÉLIORATION DE GABARIT SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET PORTS FLUVIAUX

ENVELOPPE DE 250 M€

Le Gouvernement souhaite favoriser le transport ferroviaire de semi-remorques par la mise à disposition d'une infrastructure adaptée et optimisée par rapport au matériel roulant existant. Ceci nécessitera de réaliser des travaux d'aménagement du réseau ferré national, en particulier l'élargissement de tunnels, pour permettre à ces trains de circuler dans les meilleures conditions. Plusieurs axes – sur lesquels les financements apportés dans le cadre du plan de relance se concentreront – ont à ce titre été identifiés comme prioritaires (Atlantique, Dijon-Paris, Luxembourg-Bâle, Centre Europe Atlantique et Alpin). **19 opérations ont été identifiées (par exemple la mise au gabarit de tunnels vosgiens) pour un montant total de 202 M€.**

Par ailleurs, afin de développer la complémentarité fer-fleuve, il convient d'améliorer l'accès ferroviaire des ports fluviaux afin d'en faire de véritables sites tri-modaux. En 2021, 6 opérations ont d'ores et déjà été retenues (dont une sur le port E. Herriot à Lyon, pour un montant de 7,5 M€ et une mise en service en 2024) **pour un total de 15 M€, tandis que 17 autres opérations ultérieures ont été identifiées pour un montant de 36 M€.** ■

202 M€

19 opérations ont été
identifiées (dont par
exemple la mise au gabarit
de tunnels vosgiens) pour un
montant total de 202 M€



AXE 4 TRAINS LOURDS ET LONGS ENVELOPPE DE 50 M€

L'ouverture de premiers axes structurants à la circulation de trains long (850 mètres) et lourds a montré leur pertinence pour le fret ferroviaire, en permettant à la fois d'optimiser la capacité d'emport des trains et de réduire le besoin de sillons. Le Gouvernement souhaite donc poursuivre le déploiement d'un réseau apte à la circulation de ces trains. Les moyens mobilisés dans le cadre du plan de relance doivent permettre d'initier des études ainsi que de premiers travaux portant sur l'adaptation des équipements de signalisation, le renforcement des installations électriques ainsi que la création de voies d'évitement en capacité d'accueillir des trains de 850 mètres.

4,1 M€

Une première opération a été validée (études et travaux de modernisation de la voie d'accès à l'ITE Miramas Clésud pour la rendre apte aux trains longs) pour un montant de 4,1 M€,

Une première opération a été validée (études et travaux de modernisation de la voie d'accès à l'ITE Miramas Clésud pour la rendre apte aux trains longs) pour un montant de 4,1 M€ et six autres opérations identifiées (par exemple sur l'axe Dijon-Saint-Jean de Maurienne ou l'axe Atlantique) pour un total de 20 M€. Le déplacement du Premier ministre se traduira par la signature entre l'État et SNCF Réseau d'une convention pour financer des études préliminaires sur ces projets. ■



AXE 5

MODERNISATION DES LIGNES CAPILLAIRES FRET

ENVELOPPE DE 205 M€

Depuis 2015, l'État consacre 10 M€ par an au financement des investissements de régénération des lignes capillaires fret, aux côtés des collectivités territoriales et des chargeurs. Cette contribution de l'État a permis d'impulser une véritable dynamique de remise en état de ces lignes, qui sont empruntées par 20% des trains de marchandises en France et dont l'abandon aurait des conséquences désastreuses en termes de report modal, mais aussi de compétitivité de nos entreprises.

Sur la période 2015-2020, l'État a participé au financement de près de 35 lignes capillaires fret, pour un montant de 50,7 M€. Ces 35 lignes représentent près de 885 km de lignes régénérées.

145 M€

La programmation 2022 sera quant à elle très conséquente, avec 145 M€ de besoins identifiés à ce stade.

Dans le cadre du plan de relance, 40 M€ additionnels, en plus des 10 M€/an déjà programmés, ont été prévus sur 2021-2022 afin que l'État puisse contribuer au financement des nombreuses opérations à engager à court terme afin d'assurer la pérennité de ces lignes. La programmation de ces montants se fera dans le respect des règles appliquées jusqu'à présent, avec une contribution de l'État à hauteur de 30% des investissements à réaliser.

En 2021, près de 39 M€ d'opérations (études et travaux) sur les lignes capillaires fret ont été engagés. Neuf lignes (trois en Auvergne-Rhône-Alpes dont la ligne Volvic-Le Mont Dore pour 6,7 M€, deux en Centre-Val de Loire dont la ligne Orléans-Voves pour 8 M€, deux en Nouvelle-Aquitaine et deux en Grand Est) bénéficient d'un financement en 2021.

La programmation 2022 sera quant à elle très conséquente, avec 145 M€ de besoins identifiés à ce stade. ■



AXE 6 **DIGITALISATION** ENVELOPPE DE 85 M€

L'utilisation d'outils digitaux, encore trop peu répandue dans le secteur, est essentielle pour améliorer l'efficacité, la productivité et donc l'attractivité des services de fret ferroviaire. Le plan de relance permettra de financer, à hauteur de 85 M€, des projets portés par SNCF Réseau qui permettront par exemple d'améliorer la gestion des circulations et des capacités, mais aussi d'améliorer la géolocalisation des trains ou encore la communication entre les agents de circulation et les conducteurs de trains.

Le déplacement du Premier ministre se traduira par la signature entre l'État et SNCF Réseau d'une convention actant le financement d'une première phase de ce programme de remise à niveau numérique.

15 M€

2 projets ont été
identifiés pour un
montant total de 15 M€.

Les financements mis en œuvre sur le plan de relance seront par ailleurs complétés par un soutien public dans le cadre du programme d'investissements d'avenir (PIA) pour des projets portés par les opérateurs ferroviaires. À ce stade, deux projets ont été identifiés (notamment la réalisation de démonstrateurs d'attelages automatiques de wagons et d'essais de frein digital) pour un montant total de 15 M€. ■

AXE 7

ATTÉNUATION DES IMPACTS DES TRAVAUX SUR LES CIRCULATIONS DES TRAINS DE FRET

ENVELOPPE DE 205 M€

Les travaux menés sur le réseau ferré national, nécessaires pour mener à bien la trajectoire de régénération du réseau, ont un impact important sur la qualité des sillons dont bénéficient les trains de fret. La remise en état du réseau ferré national étant une priorité pour le système ferroviaire, l'État a demandé à SNCF Réseau de procéder à des aménagements des fenêtres de travaux de façon à réduire l'impact des chantiers sur le transport ferroviaire de marchandises, notamment sur les trains de fret de longue distance. **SNCF Réseau consacrera une enveloppe de 210 M€ à la compensation des surcoûts induits par ces aménagements.**

210 M€

SNCF Réseau consacrera une enveloppe de 210 M€ à la compensation des surcoûts induits par ces aménagements.

À ce stade, sept optimisations de chantiers ont déjà été identifiées pour 2021-2022 pour un total de 35 M€, qui devraient permettre de sauver 1700 sillons-jours de fret. ■



AXE 8 OPÉRATIONS SUR LES GRANDS PORTS MARITIMES

ENVELOPPE DE 140 M€ DANS LE VOLET PORTUAIRE DU PLAN DE RELANCE

Le plan de relance permettra aux autorités portuaires de s'engager dans la réalisation d'aménagements ferroviaires permettant d'accroître la part du fer dans le pré- et post-acheminement des flux de marchandises. Il s'agit de développer le maillage du réseau ferroviaire portuaire, d'augmenter la capacité d'accueil des trains, d'améliorer les embranchements avec les terminaux et de réduire le temps de chargement et déchargement des trains afin de fluidifier le passage portuaire du trafic massifié, qui est un des critères indispensables pour rendre le report modal attractif.

Il est prévu d'engager près de 140 M€ pour financer 14 projets portant sur des aménagements ferroviaires dans les sept grands ports maritimes. Parmi ces opérations figurent notamment :

- > pour le grand port maritime de Dunkerque : **un projet permettant de faciliter et accélérer le chargement et déchargement des trains** en allongeant la longueur des voies à proximité du terminal conteneur et d'éviter de couper les trains lors des opérations de manutention ;
- > pour le grand port maritime de Marseille : **des aménagements ferroviaires à Mourepiane** ;
- > pour le grand port maritime du Havre : **une optimisation des interfaces ferroviaires sur Port 2000** (développement de voies ferroviaires sur l'espace portuaire, mise en place de portique ferroviaire). ■

LA RELANCE DU TRAIN DES PRIMEURS PERPIGNAN-RUNGIS

Plus de 2 ans et demi après son arrêt à l'été 2019, un service de fret ferroviaire entre le marché de Perpignan Saint-Charles et le marché d'intérêt national de Rungis est relancé à partir du 22 octobre 2021. Le train, exploité par Fret SNCF de manière saisonnière comme auparavant (entre novembre et mi-juillet), circulera 5 jours par semaine avec une capacité d'emport de 12 wagons.

Cette reprise marque l'aboutissement d'un travail intense mené par l'État avec l'ensemble des acteurs concernés par l'avenir de cette liaison ferroviaire (opérateurs ferroviaires, clients, SNCF Réseau, plateformes de Rungis et de Perpignan, conseils régionaux d'Île-de-France et d'Occitanie et conseils départementaux des Pyrénées-Orientales et du Val-de-Marne).

Malgré un contexte difficile (mouvements sociaux fin 2019 et début 2020, puis crise sanitaire en 2020), le Gouvernement a annoncé dès juillet 2020 des mesures ambitieuses de soutien au fret ferroviaire qui, en faisant baisser le coût des péages de fret et en ouvrant la possibilité de mettre en place des aides au démarrage de nouveaux services, ont ouvert de nouvelles perspectives permettant la relance de la ligne Perpignan-Rungis dont le modèle économique déséquilibré avait conduit à la fermeture.



L'État a ainsi lancé, en décembre 2020, **un appel à manifestation d'intérêt pour la reprise de l'exploitation d'un service Perpignan-Rungis permettant des acheminements de produits frais et primeurs sous température dirigée**. Le dossier remis par le groupe SNCF a été jugé pertinent techniquement et commercialement et a donc été rendu éligible à un soutien public.

Outre le train historique entre Perpignan et Rungis, le projet du groupe SNCF comprend aussi la mise en place d'une liaison nouvelle de transport combiné sur l'axe Le Boulou-Gennevilliers, exploitée par sa filiale VIIA. Ce service, qui démarrera plus tardivement, apparaît très complémentaire au train conventionnel et doit permettre d'accroître l'intérêt des chargeurs pour cet axe et ainsi d'assurer la pérennité du train des primeurs entre Perpignan et Rungis. ■

CONTACT PRESSE

**Ministre délégué auprès de la ministre
de la Transition écologique, chargé des Transports**

01 40 41 77 57

secretariat.beyret@transports.gouv.fr



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*