



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE 4F FRET FERROVIAIRE FRANÇAIS DU FUTUR

EN BREF.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures recommande de lancer dès 2026 la réalisation de la phase 1 de la LNMP, à même d'offrir « des perspectives de développement pour tous les types de trafic et notamment de fret », et une « résilience du réseau ferroviaire [...] dans un contexte où la ligne existante est exposée aux aléas climatiques. ». Si la phase 2 du projet n'entraîne pas dans le cadre de travail temporel du Conseil, il notait que « la solution de mixité de la phase 2 assurerait une continuité des flux de marchandises sur cet axe européen ».

Ces propositions interviennent à un moment critique de notre histoire, où les événements géopolitiques et climatiques soulignent l'urgence de réduire notre dépendance aux énergies fossiles. Le fret ferroviaire peut y contribuer, par sa sobriété énergétique intrinsèque et son recours massif à l'électricité décarbonée. Rouvrir aujourd'hui le débat sur la mixité fret/voyageurs de LNMP phase 2 témoigne du basculement sociétal que nous vivons.

Les bientôt 150 ans d'existence de la ligne de Narbonne à Port-Bou rappellent que les décisions à prendre engagent de nombreuses générations. Devant cette responsabilité, 4F s'inscrit sans réserve en soutien de la proposition d'une ligne mixte.



Concertation garantie par
LA commission nationale du débat public CNBP

4F FRET FERROVIAIRE FRANÇAIS DU FUTUR

4F, « Fret Ferroviaire Français du Futur », est une alliance qui réunit les acteurs de la filière en France et se veut porte-parole au service du fret ferroviaire et de son développement.

Les membres de 4F sont l'Association Française du Rail (AFRA), l'Association Française des détenteurs de wagons (AFWP), Captrain, DB Cargo, Europorte, la Fédération des Industries ferroviaires (FIF), le groupement National des Transports Combinés (GNTC), Hexafret, Lineas, Objectif OFP, Rail Logistics Europe, l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF), l'Association Française des Gestionnaires d'Infrastructures ferroviaires Indépendants (AGIFI) et la Transalpine

4F porte la voix du fret ferroviaire dans toutes les instances de travail et de concertation mises en place par les Pouvoirs Publics.

Contact :

sg4f@purconseil.fr

LE FRET FERROVIAIRE, ÇA MARCHE !

Tout voyageur des lignes languedociennes peut témoigner des longs convois de marchandises qu'il croise, chargés de containers ou d'hydrocarbures. Car le fret ferroviaire se développe.

Bien entendu, nous ne sommes plus en 1985, année où le train transportait encore 30 % des marchandises. En 40 ans, la construction d'infrastructures routières performantes et les réorganisations de l'appareil industriel ont changé la donne. L'offre ferroviaire a dû s'adapter. La libéralisation de 2004 a permis l'arrivée de nombreuses Entreprises Ferroviaires*.

Le wagon isolé* s'est concentré sur les axes les plus forts. Les trains complets* restent incontournables pour certains secteurs industriels. Le transport multimodal, sous ses multiples formes : transport de conteneurs, de caisses mobiles* ou de semi-remorques, s'est fortement développé.

De toutes ces transformations, il résulte que pour la France, le train a stabilisé depuis 2010 une part de marché modeste, autour de 10 % des marchandises transportées (en tonnes.km).

Pourtant, le transport de marchandises par voie ferrée présente de multiples avantages :

- Sa consommation énergétique pour le déplacement d'une tonne de marchandises est 6 fois plus faible que la route et il est à plus de 80 % électrique. Cela pèse lorsque les enjeux de décarbonation et de souveraineté sont prégnants ;
- Il est moins consommateur d'espaces, moins générateur de pollutions locales et la limitation des camions apporte fluidité et sécurité sur les routes.

Forts de ce constat, les pouvoirs publics ont pris la mesure des freins à son développement et mis en place en 2021 une Stratégie Nationale de développement du Fret Ferroviaire, et lui ont adjoint un bras armé financier, le programme Ulysse, qui prévoit 4 G€ d'investissements spécifiquement dédiés en entre 2023 et 2032.

Cette volonté politique, et la conscience croissante des chargeurs de la nécessité d'un changement portent une dynamique réelle qui se traduit par une croissance de 6,7 % des tonnes.km de fret ferroviaire entre 2025 et 2024.

Si tous les segments du fret sont concernés par cette effervescence, le transport combiné et l'international sont intéressés au premier chef. On touche là à deux enjeux majeurs du réseau languedocien.

LE FRET EN LANGUEDOC : UN FORT POTENTIEL DE CROISSANCE

Si la part de marché du fret ferroviaire est nationalement autour de 10 %, elle n'est que de 2 % pour le trafic France - Espagne.

C'est que la frontière, qui a aujourd'hui disparu sur la route, reste une réalité prégnante pour le train. Elle est :

- Technique : écartement des rails de 1,668 m en Espagne contre 1,435 m en France, alimentation électrique et signalisation différentes
- Organisationnelle : pour faire circuler un train, l'Entreprise ferroviaire* doit obtenir à l'avance auprès de chaque gestionnaire d'infrastructure (GI)* national un sillon* qui l'autorise à circuler à une heure donnée. Or les GI ont un fort tropisme national et le dialogue entre eux est perfectible.
- Administrative : corpus réglementaires nationaux complexes, avec des différences notables entre pays. Les acteurs opérationnels transfrontaliers doivent démontrer des compétences administratives et linguistiques que n'exige pas le transport routier.

L'Union Européenne et les Etats concernés s'attachent à effacer ces freins :

- L'écartement standard européen progresse en Espagne : Barcelone et Tarragone sont d'ores et déjà accessible, Valence le sera très prochainement, puis la totalité de la façade méditerranéenne ;

Les mots du fret ferroviaire

Le **chargeur** confie au transporteur ses marchandises afin de les acheminer.

Les **wagons isolés** sont collectés et rassemblés dans un triage en un train unique vers un autre triage, puis livrés isolément.

Un **train complet** est acheminé directement de son point de départ à son point de destination, sans remaniement intermédiaire.

Une **caisse mobile** est une caisse légère transférable d'un camion à un wagon.

Une **Entreprise Ferroviaire** (EF) est un prestataire de service de transport de personnes ou de marchandises.

Le **Gestionnaire d'Infrastructure** (GI) est une entreprise qui gère la maintenance et l'exploitation d'un réseau ferroviaire.

Le **sillon** est la place attribuée sur le réseau à une Entreprise ferroviaire pour sa circulation

- L'UE impose la compatibilité technique par la norme : signalisation, caractéristiques des trains, échanges d'information, ... ;
- Elle pousse les GI* à coopérer plus étroitement : le Règlement Capacité en cours d'adoption va fluidifier l'exploitation transfrontalière et faciliter l'obtention de sillons internationaux.

Toutes ces évolutions vont affaiblir les freins au trafic ferroviaire transfrontalier, et porter un développement extrêmement soutenu du trafic ferroviaire entre la France et l'Espagne.

LES INGREDIENTS DU SUCCES POUR LE FRET FERROVIAIRE

Les chargeurs* sont prêts, pour beaucoup d'entre eux, à envisager le mode ferroviaire. Mais vouloir ne suffit pas, et pour être choisi, le train de fret doit répondre à leur besoins techniques et économiques :

- En premier lieu, il lui faut trouver une place sur le réseau, c'est-à-dire disposer de **sillons* en quantité suffisante**. Sans mixité de la ligne nouvelle, les trains de fret devraient composer avec les trains régionaux et s'arrêter la nuit pour la maintenance des voies. Le dossier de concertation est très explicite sur les limites à la croissance qu'imposerait cette disposition.
- Le **coût** est un facteur majeur. Il résulte de la productivité des ressources impliquées, et des péages versés aux GI. Le changement d'écartement à la frontière a jusqu'ici considérablement pesé sur le coût du train. Ce point est en passe d'être levé.
- Le **temps de parcours** est un enjeu, particulièrement pour les exportations agroalimentaires que le transport combiné peut capter en Espagne. Il est constitutif du coût, puisqu'il permet une plus ou moins bonne utilisation des moyens de production. Toutes les lignes permettent aux trains de fret de circuler à leur vitesse maximale (100 ou 120 km/h) ; c'est donc le temps perdu en stationnement pour laisser la voie aux trains de voyageurs ou aux travaux qui est déterminant. En ce sens, la fluidité offerte par un doublet de lignes est un atout majeur.

- Enfin, la **fiabilité** de la desserte est cruciale : le chargeur attend du mode de transport qu'il a choisi un approvisionnement continu en marchandises. Le maintien de cette confiance est existentiel car la substitution par un autre mode ne s'improvise pas. D'une part le risque peut amener un chargeur à intégrer des provisions qui pèsent sur le coût ferroviaire, et d'autre part une rupture peut amener le chargeur à une refonte structurelle de son organisation logistique interdisant le retour au fer. C'est donc un enjeu crucial du débat qui nous est proposé aujourd'hui.

UN DOUBLET D'ITINERAIRES POUR CONSTRUIRE FIABILITE ET CAPACITE

L'axe menant à l'Espagne depuis Dijon est très fiable jusqu'à Montpellier grâce aux doublets de lignes qui le maillent. La première phase de la LNMP doublera l'itinéraire jusqu'à Béziers. Au-delà, disposer d'un doublet accessible au fret est d'autant plus crucial que la ligne existante est fragile, ainsi que l'expose sans fard le dossier de concertation. La survenue de plus en plus fréquente d'évènements climatiques peut être rédhibitoire pour les chargeurs, sans même parler des travaux nécessaires pour une protection pérenne de la ligne existante, qui ne pourront se faire « *qu'en coupant la ligne existante sur de très longues périodes, se comptant plutôt en semestres ou en années qu'en jours ou en semaines.* »

Cette situation est encore moins acceptable pour les enjeux de mobilité militaire, dont les évènements géopolitiques actuels ont fait une priorité de l'Union Européenne.

Enfin, le doublet de lignes élèvera le potentiel au niveau des perspectives de trafic attendues et de la capacité disponible du côté espagnol.

QUELLES CARACTERISTIQUES POUR UNE LIGNE MIXTE ?

Pour le fret, plusieurs sujets sont importants pour une bonne utilisation d'une ligne mixte : la valeur maximale de rampe, la disposition des raccordements, les possibilités de garage et la tarification.

On peut noter tout d'abord que deux types de trafics empruntent le réseau considéré :

- Des trains à destination de l'Espagne
- Des trains desservant les terminaux de Perpignan ou du Boulou

La valeur des rampes détermine le tonnage admissible pour les trains ; or qui dit tonnage dit productivité des ressources employées, donc compétitivité des dessertes et augmentation des trafics. De ce point de vue, le choix d'une ligne avec une déclivité maximale de 12,5 ‰ jusqu'au raccordement vers Perpignan est positif. Il permet à une locomotive simple à 4 essieux de tracter sur la ligne nouvelle tous les types de trains circulant actuellement sur l'axe, et notamment ceux à destination de la plate-forme du Boulou, dont la masse peut dépasser 2000 T.

Les raccordements entre ligne classique et ligne nouvelle sont un facteur de fluidité en permettant un passage entre lignes qui facilite l'exploitation et l'organisation de la maintenance. C'est le cas par exemple entre les rives gauche et droite du Rhône, qui sont reliées à intervalle réguliers.

A date, le projet prévoit les raccordements en orange et vert sur le schéma ci-dessous. Le schéma proposé n'est pas aussi fluide qu'on pourrait l'espérer car un train passant, par exemple, en gare de Montpellier sur ligne classique ne pourrait rejoindre une ligne nouvelle qu'après Perpignan.

Deux compléments sont de nature à changer radicalement la donne : la possibilité pour le fret d'utiliser facilement le raccordement « de secours » de Lattes, et un raccordement à l'ouest de Béziers (à Nissan, en violet sur le schéma). Avec ces dispositions, les exploitants pourraient faire alterner les trains sur trois sections de 50 à 70 km : Nîmes - Lattes, Lattes - Béziers et Béziers - Perpignan et disposer ainsi d'un outil facilitant l'ordonnancement des trains et l'organisation de la maintenance. Bien entendu, il faut pour cela que les raccordements respectent la même valeur maximale de déclivité que la ligne.

Par ailleurs, l'exploitation du fret suppose la possibilité d'arrêts pour changement de locomotive ou de conducteur, ou de rétention en attente des conditions pour poursuivre.

Le raccordement ouest de Béziers autoriserait l'accès à des faisceaux bien dimensionnés, en capacité après modernisation de jouer ce rôle, en complément du faisceau international de Perpignan. En tout état de cause, la définition des installations devra résulter d'une analyse fine de l'exploitation et de la maintenance du doublet de lignes sur un périmètre franco-espagnol large.

Dernier point, les redevances d'utilisation de la ligne ne devront pas être un obstacle financier à son utilisation.

EN SYNTHÈSE

Les conditions d'un décollage du fret ferroviaire entre la France et l'Espagne se créent progressivement : extension du réseau à écartement européen en Espagne, organisation des gestionnaires d'infrastructure, intérêt accru des chargeurs, volonté de l'UE et des entreprises ferroviaires... En Languedoc, il y manque encore l'assurance d'une capacité suffisante à long terme, et la garantie d'une exploitation résiliente et continue, car la ligne existante est sans alternative, et fortement soumise aux risques naturels.

Dans ce cadre, la mixité fret-voyageurs de la LNMP phase 2 assurera les chargeurs de la pérennité et de la continuité de leur choix ferroviaire. L'option présente un surcoût sensible. Mais les décisions d'aujourd'hui nous engagent pour plus d'un siècle. Au vu des enjeux considérables sur un axe européen majeur, de la sobriété énergétique et des qualités environnementales du mode ferroviaire, 4F considère que cette mixité est indispensable.

Les paramètres techniques choisis par le maître d'ouvrage correspondent aux besoins du fret. En complément, une répartition judicieuse des raccordements entre lignes nouvelle et classique permettrait de maximiser la fluidité de l'exploitation, au bénéfice des voyageurs comme des marchandises.

