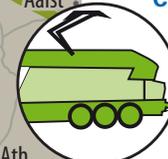
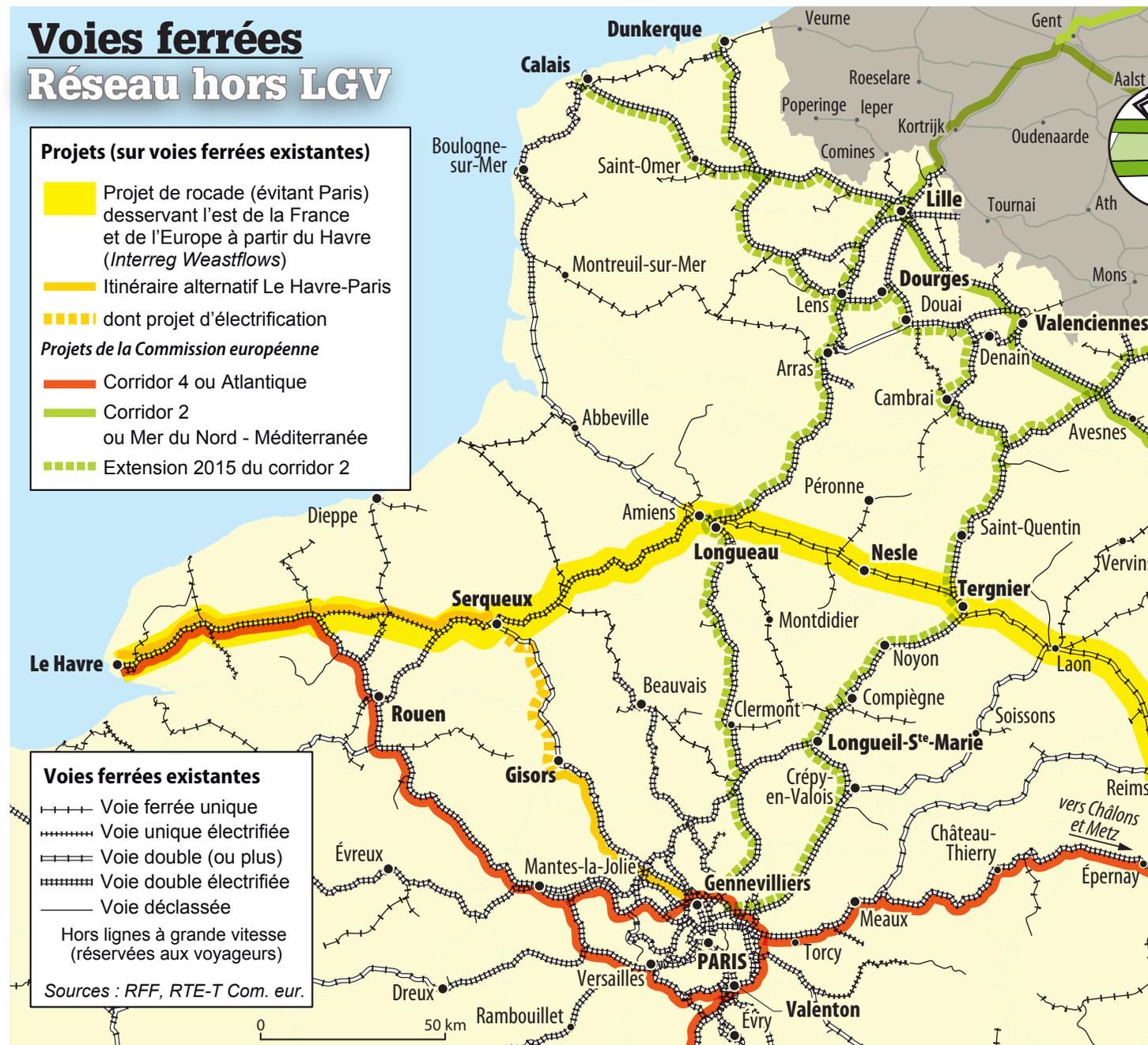


# Réseaux & trafics du nord de la France

## 3. Le rail

### Voies ferrées Réseau hors LGV



La France est dotée d'un réseau ferré remarquablement dense. Il est pourtant systématiquement oublié dans les discussions sur les alternatives à la route proposées par les promoteurs de projets fluviaux.

Malgré la densité du réseau, unique en Europe, le fret ferroviaire ne cesse de perdre des parts de marché en France, alors qu'elles augmentent en Allemagne. Il souffre de défauts structurels, du dumping routier, du mauvais entretien des voies\* lié à une absence de politique volontariste des pouvoirs publics. Ce mode est pourtant peu émetteur de gaz à effet de serre, aussi économe en énergie – sinon plus – que la voie d'eau.

\* Dégradation pointée en 2005 par l'audit réalisé par l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

#### LE FRET FERROVIAIRE, AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Sur l'axe nord-sud, l'alternative ferroviaire au projet de canal SNE est présente depuis longtemps, avec plusieurs voies (existantes) possibles.

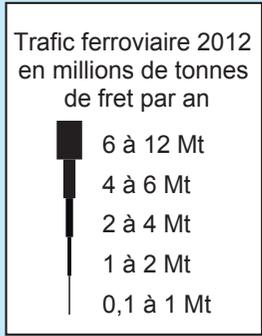
Ces voies nord-sud font partie d'une extension du corridor européen n° 2 « Mer du Nord-Méditerranée »\*.

Pour la desserte ouest-est, il existe un axe passant par la région parisienne, avec un itinéraire bis comportant le projet d'électrification du tronçon Serqueux-Gisors.

Le projet *Weastflows* (« Flux de marchandises Est et Ouest ») du Havre vers Châlons-en-Champagne, Metz, etc., présente l'avantage d'éviter la congestion francilienne.

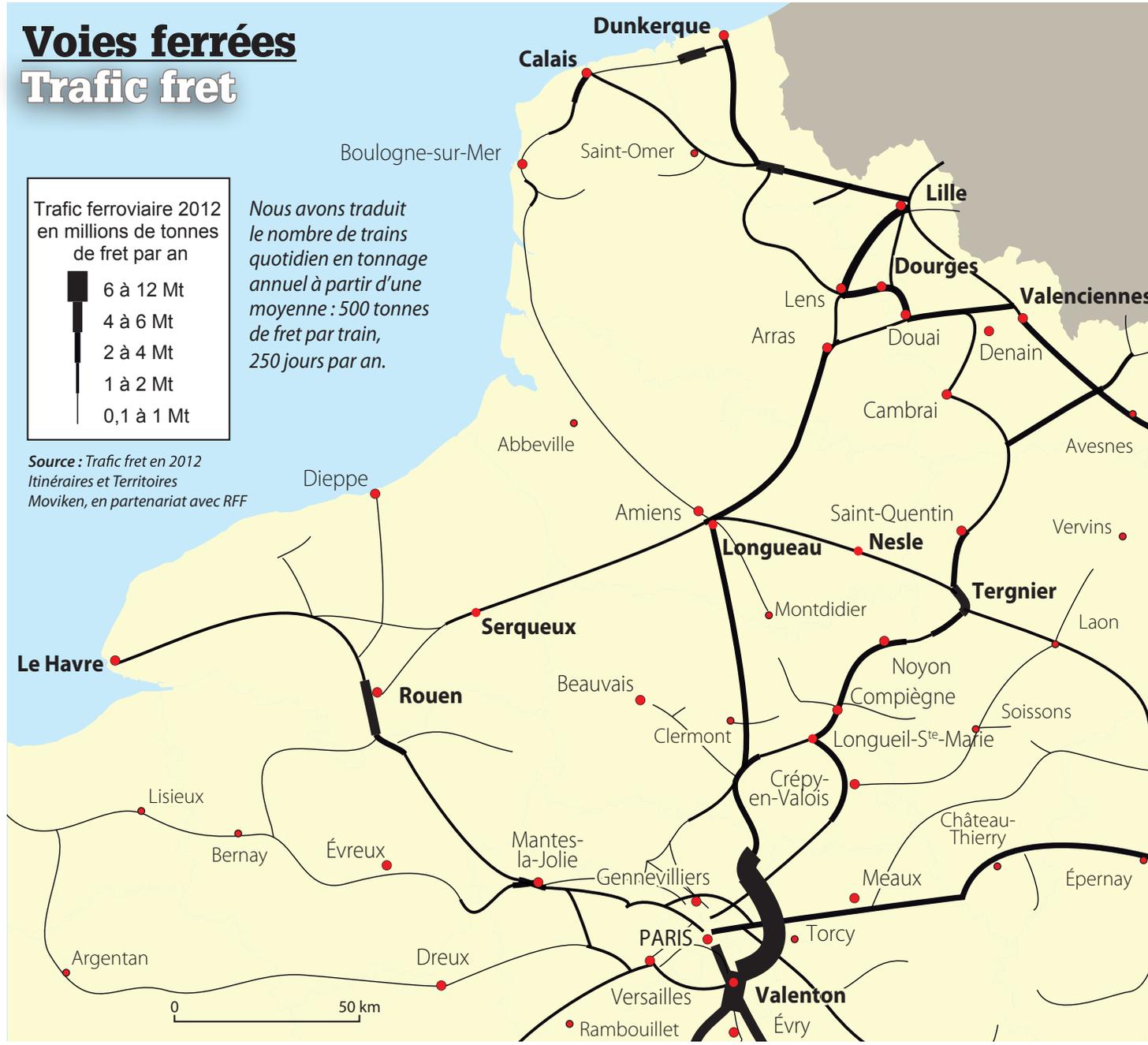
# Voies ferrées

## Trafic fret



Nous avons traduit le nombre de trains quotidien en tonnage annuel à partir d'une moyenne : 500 tonnes de fret par train, 250 jours par an.

Source : Trafic fret en 2012 Itinéraires et Territoires Moviken, en partenariat avec RFF



À la différence du projet fluvial SNE, tous ces projets ferroviaires utilisent, en les modernisant, des **infrastructures existantes**.

\* Depuis 2010, la directive européenne sur les couloirs de fret ferroviaire (Rail Freight Corridors) enjoint les États membres à développer conjointement les infrastructures, les services de transport par rail et l'intermodalité sur certains axes. L'ambition est d'offrir une alternative au transport routier à longue distance, y compris à travers les frontières des États.

Sur la carte des densités du trafic, on observe que l'activité de transport ferroviaire se concentre sur certaines voies. La carte met aussi en évidence les connexions entre les ports du Havre et de Rouen, la région parisienne et le nord du pays. Au milieu, la Picardie est particulièrement bien desservie par les trains de marchandises, dans la région que devrait justement traverser le canal SNE.

De par son réseau maillé, le rail est beaucoup mieux armé que le fluvial (qui est monoaxial) pour combattre la prééminence routière.

Une analyse impartiale de ces éléments devrait conduire à rechercher d'abord les moyens de résoudre les difficultés du fret ferroviaire plutôt qu'à envisager une liaison fluviale à grand gabarit dont l'utilité est loin d'être démontrée eu égard à son coût.

*L'épaisseur des traits est proportionnelle au trafic, en millions de tonnes par an.*

*Elle est à la même échelle sur les cartes des différents modes de transport des pages 11, 13 et 15.*