



Les mobilités de demain

Et pour **irriguer les zones rurales moins desservies** par les transports collectifs, nous étudions les mobilités durables de demain pour les lignes de **dessertes fines du territoire** (LDFT). Leur intérêt pour des déplacements de moyenne distance avec peu de passagers conduit à adapter l'infrastructure et les modes d'exploitation pour que leur coût soit compétitif. Les projets TELLI, DRAISY et FLEXY sont nés de cet enjeu économique.

Le transport ferroviaire de fret, un rempart contre les émissions de CO₂

Il en est de même pour **le transport de fret** où l'argument ferroviaire doit être apprécié au-delà de ses coûts sur la base des volumes transportés, du stockage en ligne, des caractéristiques écologiques du mode ferroviaire ou de la sécurité du transport, notamment sur une longue distance.

D'ici à 2030, les routes européennes pourraient compter un million de camions supplémentaires, créant un surplus de 80 millions de tonnes CO₂. Un scénario difficilement acceptable au regard des objectifs définis en 2015 dans l'Accord de Paris sur le climat.

En rejoignant la coalition Rail Freight Forward, aux côtés d'une quinzaine d'autres entreprises de fret, notre Groupe contribue au développement d'une offre européenne de qualité pour le transport ferroviaire de marchandises, à même de constituer une alternative durable à la route. L'objectif se veut ambitieux : porter la part modale du rail à **30 % d'ici à 2030**, ce qui annulerait l'impact négatif de la croissance du transport de marchandises sur le climat.

Ainsi, depuis septembre 2023, Fret SNCF opère en Nouvelle-Aquitaine pour le compte du groupe SMURFIT Kappa, un nouveau trafic de **20 000 tonnes** par an de pâte à papier, entre le Port de La Rochelle (17) et Fature (33), en report modal de la route.



30%

objectif de la part
modale du rail
d'ici 2030