

**Création d'un itinéraire fret performant**

Aujourd'hui 80% de trains fret en transit passent par Lille. Pour promouvoir le fret nous avons mis en place des opérations de développement de la capacité fret et un nouvel itinéraire fret de transit. Plusieurs opérations sont en cours dans le cadre de ce projet :

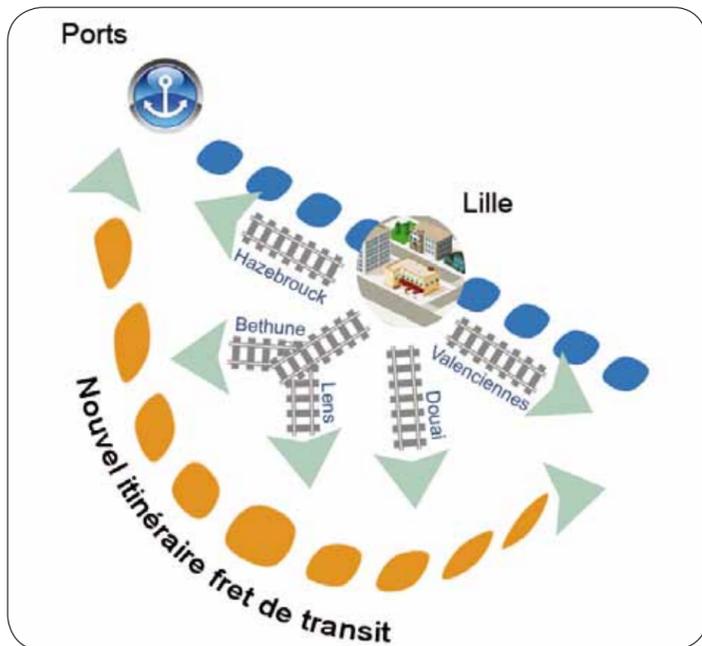
> **Raccordement de Saint Laurent Blangy**  
Création d'un itinéraire alternatif sur l'axe Lens-Somain par Arras pour dégager de la capacité dans la zone Lens-Ostricourt-Douai avec une mise en service envisagée en fin 2010.

> **Mise en place du Bloc automatique lumineux Busigny Cambrai Somain**  
Pour augmenter en capacité la ligne entre Somain et Busigny via Cambrai RFF met en place une signalisation automatique type BAL (Bloc automatique lumineux). Ce projet permet de moderniser la signalisation de la portion de ligne (passage du bloc manuel à un bloc automatique) et des postes dans la perspective d'une commande centralisée.

> **Raccordement de Busigny et d'Aulnoye**  
Création pour les ports et le tunnel un nouvel itinéraire de transit afin de permettre à la fois le développement du TER sur la métropole et du fret ferroviaire dans la région. L'opération est constituée principalement de deux raccordements ferroviaires à Aulnoye et Busigny.

**Projet autoroute ferroviaire Atlantique**

Le transfert modal route-fer permettra le développement des échanges entre les pays de la péninsule ibérique, la France et le nord de l'Europe. Ceci conduira à un accroissement considérable des transports de marchandises le long de la façade atlantique. Actuellement, les échanges se font essentiellement par la route, ce qui constitue 96% du trafic de marchandises. En Nord-Pas de Calais, l'encombrement de l'autoroute A1 par les poids lourds est particulièrement problématique et ce projet de service d'autoroute ferroviaire entre l'aire métropolitaine lilloise et la région d'Hendaye s'inscrit dans une démarche partagée de développement durable du transport de marchandises.



Gare de Calais, quais.



Gare de Calais, vue depuis la passerelle.

**Vers un réseau durable**

Développer l'usage du ferroviaire, mode de transport qui répond naturellement aux impératifs du développement durable, est l'enjeu majeur de Réseau ferré de France.

Dans la suite du "Grenelle de l'environnement", Réseau ferré de France a signé le 3 avril 2008 la charte du développement durable des établissements publics et entreprises publiques.

Par cette charte, Réseau ferré de France s'engage à mener une réflexion stratégique permettant d'identifier ses propres enjeux, de les partager et de définir ses objectifs dans le champ de ses compétences spécifiques.

Dans ce cadre et pour Calais Port 2015, cette réflexion amène à envisager d'abord "plus de services et plus de trains en utilisant le réseau existant" avec les modernisations planifiées.



Don-Béthune : pont rail sur le canal de Nœux.



Don-Béthune : ancien viaduc canal d'Aire.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

**Pour tout contact**  
Commission particulière du débat public Calais Port 2015  
24 place d'Armes - 62100 Calais  
Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99  
contact@debatpublic-calais-port2015.org

**cndp**  
Commission particulière du débat public Calais Port 2015

[www.debatpublic-calais-port2015.org](http://www.debatpublic-calais-port2015.org)

**Débat public Calais Port 2015**

**cndp**  
Commission particulière du débat public Calais Port 2015



**Cahier d'acteurs n°30**

**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**  
Direction régionale Nord Pas-de-Calais et Picardie  
100 Boulevard de Turin - Tour de Lille  
59777 EURAILLE  
<http://www.rff.fr>

Contribution de **Réseau ferré de France**

**Calais Port 2015 : moteur du développement du fret ferroviaire sur le littoral**

Le partenariat avec les ports est essentiel dans la vision stratégique de développement du fret ferroviaire. Pour Réseau ferré de France, l'enjeu est de mettre en place des politiques commerciales et de développement coordonnées avec ses partenaires pour garantir aux entreprises ferroviaires un accès attractif aux zones portuaires.

RFF souhaite améliorer l'accès aux ports de la région Nord-Pas de Calais : le grand port maritime de Dunkerque, les ports régionaux de Boulogne et Calais, et le port sec Eurotunnel. Chaque port possède une desserte ferroviaire avec des relais<sup>(1)</sup> permettant d'initier de nouveaux trafics.



Carte des projets pour le développement du fret ferroviaire en Nord-Pas de Calais et Picardie.

(1) Faisceaux de voies permettant aux trains de stationner ou d'être recomposés.

► Suite page suivante

Réalisation : Agence Amalgame 03 28 41 75 41 - Imprimé sur papier recyclé - Ne pas jeter sur la voie publique

Réseau ferré de France est un acteur majeur du marché ferroviaire. Propriétaire et gestionnaire du réseau national depuis 1997, Réseau ferré de France met la **performance** au cœur de ses missions, de

## Réseau ferré de France au service des territoires

Réseau ferré de France a mis en place un réseau de 12 directions régionales. Grâce à cette organisation, nous pouvons connaître et répondre aux besoins et enjeux spécifiques de chaque région en matière de transport ferroviaire. D'autre part, cela permet de construire un dialogue constructif et permanent avec les acteurs locaux institutionnels et économiques, en particulier les régions, autorités régulatrices des transports. Réseau ferré de France gère, en régions Nord-Pas de Calais et Picardie 2970 kilomètres de ligne exploitées représentant 10,1 % du réseau national. Au niveau fret, le réseau en régions Nord-Pas de Calais et Picardie est un des plus denses du territoire français, représentant à lui seul 12% des circulations fret nationales.

son organisation et de son offre de services. Notre objectif est d'ouvrir l'accès à un réseau dense, performant et adapté aux nouveaux besoins de mobilité des voyageurs et des marchandises. L'ouverture à la concurrence

pour le trafic fret en 2005 et pour le trafic des voyageurs en 2010 est synonyme pour Réseau ferré de France de la dynamisation de son offre de services.

péen, avec la présence de deux services internationaux à grande vitesse, Eurostar et Thalys.



"RFF est un partenaire engagé, qui s'inscrit dans le cadre d'un véritable marché européen, et qui mettra tout en œuvre pour offrir à ses clients une infrastructure performante et des sillons<sup>(2)</sup> de qualité" (Hubert du Mesnil, président RFF sur la Relance du fret ferroviaire).

Cette ambition est portée par le Grenelle de l'environnement et concrétisée par le contrat de performance que RFF a signé avec l'Etat le 3 novembre 2008. Elle se traduit par un programme de soutien au développement du fret ferroviaire qui relève de cinq axes principaux :

>L'aménagement du réseau passant par **une modernisation et une rénovation de l'infrastructure existante** telle que prévue entre Calais et Dunkerque ;

> **La création d'autoroutes ferroviaires (camions sur wagons)** : une quatrième autoroute ferroviaire reliant le littoral au sud-est de l'Europe est prévue dans le plan fret national ;

>Le soutien au **développement de nouveaux services** : la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFF) ;

>Le **développement de trains de fret à grande vitesse TfGV (CAREX)** ;

> **La mise en place de partenariats avec les grands ports maritimes** et les autres gestionnaires de réseaux européens pour développer les corridors fret internationaux et favoriser le développement des trafics massifiés ;

> **L'amélioration de la qualité du service aux clients** : Le contrat de performance de RFF signé avec l'État a consolidé les bases d'une nouvelle **approche "client"** qui se traduit notamment par le déploiement en cours d'une plateforme commerciale.

(2) Créneau horaire des trains circulant sur le réseau.

## Le fret en région

Réseau ferré de France soutient le développement du fret ferroviaire en régions Nord-Pas de Calais et Picardie pour offrir à ses clients des sillons de qualité.

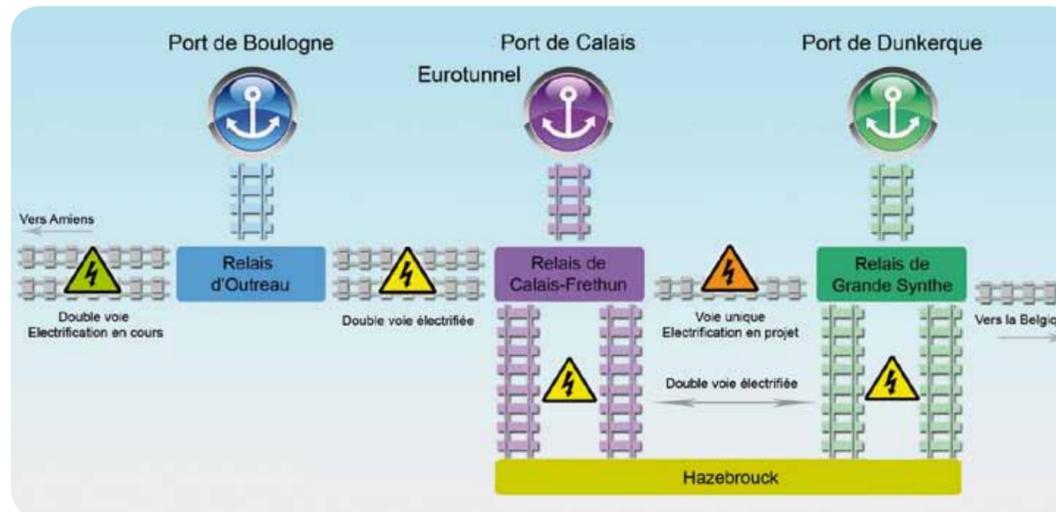


Schéma desserte des ports.



Entrée en gare de Calais-Fréthun.



Relai de Grande Synthe.

### L'accès aux ports

3 relais traitent entre 10 et 15 millions de tonnes de fret chaque année mais leur capacité permettrait de traiter entre 35 et 40 millions de tonnes, en utilisant l'infrastructure disponible à ce jour.

Ces infrastructures ferroviaires sont reliées par un réseau entretenu et renouvelé. A ce titre, les lignes Calais-Hazebrouck, Dunkerque-Hazebrouck et Boulogne-Rang du Fliers font l'objet d'un renouvellement de voies dont le montant respectif est de :

- 70 millions d'euros pour Calais-Hazebrouck,
- 120 millions d'euros pour Dunkerque-Hazebrouck,
- 20 millions d'euros pour Boulogne-Rang du Fliers.

Financées sur fonds propres RFF, ces opérations de renouvellement ont démarré en 2005 et se termineront en 2011.

A ces opérations, s'ajoute la modernisation de la ligne sur l'axe Boulogne-Amiens avec des projets d'électrification et de signalisation. Ainsi, la desserte des ports par le sud (Amiens) ou par l'est (Hazebrouck-Lille et Hazebrouck-Arras) répond à ce jour aux besoins et sera en mesure d'assurer leurs développements futurs.

Le port de Calais est connecté au réseau ferré. Dès aujourd'hui, il est possible d'initier des trafics fret pour l'accès au port de Calais. Avec des aménagements de modernisation, l'accès au port pourrait assurer un niveau de trafic fret

en phase avec les prévisions d'activité du port de Calais : une vingtaine de trains fret quotidiennement à l'horizon 2025.

Réseau ferré de France est prêt à contribuer au développement du port de Calais aux côtés de ses partenaires, et à définir avec eux des solutions adaptées pour offrir un **accès ferroviaire performant** au port de Calais. Des études doivent être menées pour trouver la meilleure solution en termes de capacité et d'acceptabilité de trafic dans le cas d'utilisation de la voie existante ou d'une nouvelle voie ferroviaire.

Réseau ferré de France accompagne le développement du trafic fret dans la zone du port de Calais au travers de sa participation à des différentes études concernant :

> L'aménagement d'équipements permettant la mise en place d'un terminal multimodal, projet en partenariat avec la Chambre de commerce et de l'industrie de Calais.

> Le raccordement ferroviaire de la zone d'activité de la Turquie, projet en partenariat avec la Communauté d'agglomération, Cap Calaisis.

### Raccordement ferroviaire de la zone d'activités de la Turquie

RFF a réalisé des études permettant le raccordement ferroviaire de la zone d'activités de la

Turquie. Ces études ont démontré la faisabilité du branchement répondant aux besoins de trafic dans la zone d'activités de la Turquie.

### Modernisation de la ligne Calais - Dunkerque

La modernisation des infrastructures ferroviaires avec l'électrification de la ligne Calais-Dunkerque va permettre à terme :

> D'offrir un service amélioré pour les voyageurs avec un temps de parcours d'une demi-heure entre Calais et Dunkerque, toutes les demi-heures ;

> De développer le fret avec une trentaine de circulations quotidiennes pour partie à destination de Calais.

### Opérations ferroviaires au niveau du port de Dunkerque

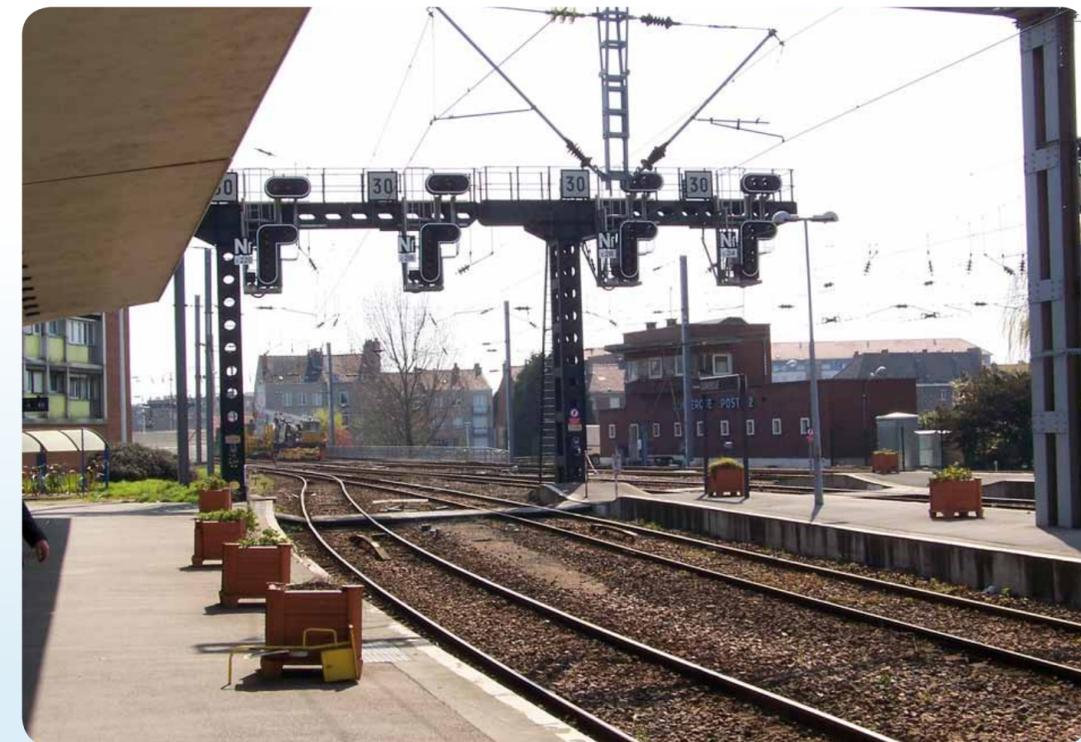
Le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) est un générateur de fret ferroviaire majeur au niveau national. Les voies ferrées portuaires, soit un réseau de plus de 180 km, lui ont été transférées.

Un partenariat est en cours avec le GPMD pour promouvoir et développer les dessertes ferroviaires du Grand port maritime de Dunkerque. Ce partenariat permet l'accompagnement par RFF du projet stratégique du GPMD.

RFF est prêt à mettre en œuvre une dynamique similaire avec le port de Calais.



Vue du port de Dunkerque.



Gare de Dunkerque.