

# Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 10



SNCF

## Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc Languedocien

### 1. LE CONTEXTE

La vallée du Rhône et l'arc Languedocien constituent un axe de transport national et international majeur sur lequel la demande de transport de voyageurs et de fret est appelée à croître de façon importante et continue. Les estimations du ministère indiquées dans le dossier préparatoire au débat public montrent une progression de 40 à 50% de la demande de transport d'ici 2020.

Un rééquilibrage significatif du trafic entre les différents modes de transports apparaît donc indispensable, compte tenu de la saturation des voies routières existantes et du souhait très marqué de l'opinion publique de développer les modes alternatifs à la route.

À l'horizon 2020, la rareté et le renchérissement durable de l'énergie auront probablement déjà conduit à un rééquilibrage

modal au profit des modes de transport présentant la meilleure efficacité énergétique, et les populations seront sans doute encore plus sensibles à la qualité de l'environnement et du cadre de vie.

De son côté, la SNCF aura acquis plusieurs années d'expérience de confrontation à la concurrence tant intra que intermodale (compagnies aériennes à bas prix, autres entreprises ferroviaires...). Pour répondre à ce défi elle aura nécessairement amélioré sa compétitivité pour faire face à la double exigence permanente exprimée par les clients : la qualité des services et les prix.

Elle se donne les moyens de répondre, notamment sur cet axe, au report modal souhaité par les pouvoirs publics et la collectivité dans une perspective de développement durable.



#### CONTACT

Noël BELIN

Directeur délégué aux Projets Sud-Européens

20, rue Béranger  
69006 LYON

Tél. : 04 78 65 54 81  
Fax. : 04 78 65 54 86

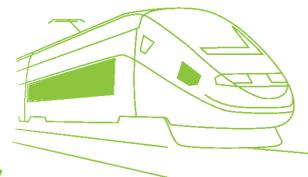
Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière

du débat public  
Politique des transports  
vallée du Rhône  
arc languedocien



## 2. UNE ENTREPRISE À LA DIMENSION DE LA CROISSANCE DES TRAFICS



La SNCF a entrepris ces dernières années une transformation profonde qui la positionne comme une entreprise de service public et commerciale, dédiée à ses clients, responsable de son résultat et en capacité d'investir pour son développement.

Présente sur tout le territoire national, elle est également impliquée dans des structures de partenariats ferroviaires européens pour le transport des voyageurs et s'investit dans le domaine du fret avec l'Allemagne, le Benelux, la Suisse et l'Italie. L'ouverture de l'Espagne à l'écartement ferroviaire européen permettra également des liaisons sans rupture de charge avec ce réseau.

C'est grâce à ces atouts que la SNCF entend intensifier ses activités européennes, qui

représentent un enjeu majeur de son développement. Ils lui permettent de renforcer sa place de leader dans le domaine de la grande vitesse et de se positionner comme un des principaux acteurs du fret de l'après 2020.

Au plan régional, la SNCF est un partenaire essentiel du transport public en France, tout particulièrement pour le TER dans le cadre des conventions passées avec les régions. Elle entend démontrer ses performances, en

terme de qualité, et proposer des offres de services innovants aux autorités organisatrices de transport, afin d'être leur partenaire privilégié du développement du transport régional.

Dans la vallée du Rhône et l'arc Languedocien, la répartition démographique est particulièrement favorable aux déplacements régionaux, ce qui constitue, du point de vue de la SNCF, un axe privilégié de développement de transport de la vie quotidienne.

# Les orientations souhaitables pour la SNCF basées sur les valeurs du développement durable

L'ensemble des atouts environnementaux du train constitue un des fondements de son intérêt collectif et la première justification d'une politique publique de rééquilibrage modal en sa faveur. La SNCF entend valoriser cette position :

### > sur le plan de la sécurité,

le mode ferroviaire est le mode de transport terrestre le plus sûr, ce qui le destine particulièrement au transport des marchandises dangereuses (aucune victime dans les 10 dernières années pour 180 millions de tonnes de marchandises dangereuses transportées) ;

### > sur le plan de l'efficacité énergétique,

le système ferroviaire consomme aujourd'hui

moins de 4% de l'énergie utilisée par les transports en France et produit moins de pollution atmosphérique alors qu'il assure environ 15% des trafics moyenne et longue distance ;

### > sur le plan de l'émission des gaz à effet de serre,

le mode ferroviaire ne produit que 6 g de CO<sub>2</sub> par tonne/km transportée lorsque le mode routier en produit plus de 100 ;

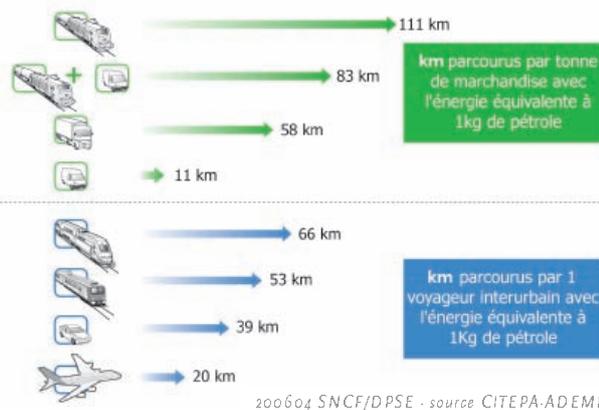
### > sur le plan du bruit,

conjointement aux mesures liées à l'infrastructure engagées par RFF, les efforts réalisés, notamment sur les TGV, permettent de réduire les nuisances tout en augmentant le trafic. Les matériels roulants bénéficieront

### EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU TRAIN

(Données CITEPA-ADEME)

- 2 à 3 fois supérieure à celle du mode routier (voyageurs et marchandises)
- plus de 3 fois supérieure à celle de l'avion en trafic intérieur



progressivement des résultats des recherches menées par la SNCF sur le freinage, l'optimisation des roues et l'aérodynamisme du matériel à grande vitesse.

« La bataille menée pour la croissance de nos trafics fait partie de nos responsabilités à l'égard de la pollution, de la saturation des routes et des autoroutes, des économies d'énergie fossile et de la sécurité routière. C'est une raison forte pour mener cette bataille avec une grande détermination. »

Louis GALLOIS



“Rame automotrice Z23500 TER PACA à quai en gare de Marseille Saint-Charles”



## 1. LES MARCHÉS ACCESSIBLES

En faisant l'hypothèse qu'un maximum de conditions favorables au report modal sont réunies, alors la SNCF pourrait accéder à de nouveaux marchés et proposer de nouveaux services :

### > Pour le trafic de voyageurs :

- intensifier les offres voyageurs TGV longue distance et Intercités dans la continuité de ses modèles commerciaux, sociaux et économiques qui ont fait leurs preuves ;
- étudier, en partenariat avec les autorités organisatrices de transport, la mise en place de services voyageurs nouveaux, sur tout ou partie de cet axe, car il subsiste un potentiel important de développement des transports collectifs de la vie quotidienne.

Ces mesures permettraient par exemple de capter annuellement près de 7 millions de voyageurs grandes lignes et de doubler la fréquentation TER en Vallée du Rhône.

### > Pour le fret

- renforcer les services fret internationaux longue distance (Europe du Nord et de l'Est, Espagne...);
- offrir des capacités de transport supplémentaires aux débouchés des ports maritimes dont la forte croissance est

attendue (Marseille/Fos, Sète, Barcelone,...) ;

- étudier des services innovants qui seraient rendus performants grâce à la fluidité du trafic sur des infrastructures libérées de tout point d'étranglement sur de longues distances ;

- accélérer le déploiement de services d'autoroutes ferroviaires.

Ainsi, l'axe de la vallée du Rhône et de l'arc Languedocien situé sur la magistrale Eco-Fret, itinéraire Nord/Sud du fret, facilitant déjà les relations nationales et internationales entre l'Europe du Nord et l'Espagne, nous permettrait de transporter, avec les nouveaux services d'autoroutes ferroviaires, une grande part de la croissance du fret prévue sur cet axe dans les 20 ans à venir. Avec des trains plus nombreux, plus fréquents, plus longs et lourds, la SNCF pourrait

transporter de 20 à 25 millions de tonnes (équivalent à environ 8000 camions/jour) supplémentaires. Cela signifie que le mode ferré pourrait absorber la croissance prévue sur cet axe, mais dans la pratique, une part à évaluer de cette croissance ne sera pas dans le domaine de pertinence du ferroviaire (courtes distances).



“Triage”

## 2. UNE DOUBLE EXIGENCE DES CLIENTS : LA QUALITÉ DE SERVICE ET LES PRIX

La SNCF doit fidéliser ses clients et en capter de nouveaux par des offres attractives prenant en compte l'évolution de leurs attentes. Les efforts permanents pour la qualité doivent se poursuivre sans relâche dans une dynamique de progrès : les engagements de ponctualité doivent être tenus, l'information doit être de plus en plus précise et rapide.

Les prix doivent se confronter à ceux des concurrents intra ou inter modaux et s'inscrire dans une gamme tarifaire attractive. D'ores et déjà pour répondre à cette double exigence permanente, la SNCF améliore ses offres de services, par exemple :

- > les offres innovantes récentes de tarifs sur Marseille et Montpellier (iD TGV), qui permettent aux clients de bénéficier de prix

particulièrement attractifs.

### > la complémentarité des offres ferroviaires TGV/TER

qui a permis, en Vallée du Rhône, d'enregistrer une hausse de trafic de l'ordre de 30 000 voyageurs par mois depuis 2001.

- > la poursuite de la politique d'accessibilité du train à tous, dans les gares et tout au long

du trajet.

- > le plan de restructuration du fret qui permet déjà une meilleure massification et une meilleure utilisation des sillons.

- > une professionnalisation de la relation aux clients (chargeurs ou opérateurs) avec le développement de contrats de service et d'“accords qualité”.



# Les conditions d'efficacité des mesures proposées par l'État



## 1. LES CONDITIONS PROPRES À LA SNCF

Comme toute entreprise de transport, la SNCF doit s'appuyer sur des modèles économiques robustes en capacité de financer ses investissements et garantir ses objectifs de croissance. Pour cela, la SNCF mène une politique

d'innovations très soutenue afin de concevoir des services TGV plus performants en vitesse et en capacité, promouvoir des solutions fret spécifiques à chaque segment de marché grâce à un matériel adapté, former des trains plus lourds et plus longs pour le fret, mettre

en œuvre de nouvelles technologies au service de l'intermodalité.

Ces projets seront directement applicables en vallée du Rhône et sur l'axe languedocien, au fur et à mesure du développement de la grande vitesse et de la capacité de l'itinéraire.

## 2. UNE POLITIQUE DE L'ÉTAT RÉSOLUMENT TOURNÉE VERS LE REPORT MODAL

En complément des mesures d'amélioration du service propres à la SNCF, le report modal pourrait atteindre son plein effet en s'appuyant sur une politique qui prenne

mieux en compte les avantages qu'il représente pour la collectivité. L'instauration de mesures réglementaires ou incitatives, au profit des modes les plus respectueux de

l'environnement, telles que celles qui commencent à être mises en place dans d'autres pays permettra d'accélérer significativement le report vers ces modes.

## 3. DES INFRASTRUCTURES NOUVELLES À RÉALISER AU PLUS VITE

La suppression des points de congestion du trafic ferroviaire est une des conditions nécessaires pour offrir les sillons indispensables au développement des différents types de trafic et des nouveaux services. La plupart de ces améliorations sont prises en compte par le CIADT du 18 décembre 2003 (contournements de Lyon, de Nîmes-Montpellier, modernisation de la ligne classique Montpellier-Narbonne...). Une fois ces investissements réalisés, il restera à l'horizon 2020/2025 à résoudre la

contrainte que représente la section de ligne Montpellier-Perpignan qui, même après sa modernisation, prévue dès la mise en service du contournement de Nîmes et de Montpellier, restera une section à deux voies. Ce maillon important permettra la continuité entre les réseaux français et espagnols propice au développement. À cet horizon, il ne faut pas sous-estimer d'importantes difficultés qui apparaîtront également à l'arrivée en Ile-de-France.

Compte tenu des enjeux, l'avancement soutenu de l'intégralité du programme prévu par le CIADT permettant la suppression des zones de congestion et la grande vitesse sur le Languedoc-Roussillon sont des conditions primordiales du développement rapide du report modal.

La fluidité du trafic qui en résultera permettra à la SNCF d'améliorer la rotation des matériels roulants contribuant à de nouveaux gains de productivité tout en améliorant le niveau de qualité. Elle sera en mesure d'offrir des relations plus nombreuses à meilleur prix, plus rapides et plus fiables, atouts essentiels du développement du trafic. Ainsi le mode ferroviaire disposera d'un axe Nord/Sud longue distance, à caractère national et international, sur lequel il pourra proposer une offre étoffée de services performants.

### Conclusion

La SNCF souhaite être un acteur majeur du rééquilibrage modal dans la vallée du Rhône et l'arc Languedocien. Elle dispose de tous les atouts économiques et sociaux propres au mode ferroviaire et se met en situation d'offrir sur cet axe les meilleurs services régionaux, nationaux et européens attendus par nos clients.

Ce sera, pour la SNCF et son personnel, l'enjeu de son avenir et de son développement s'appuyant sur ses valeurs historiques de service et de développement durable, avec la nécessité de poursuivre la recherche de solutions ferroviaires à la croissance des trafics encore plus respectueuses des territoires au profit de cet axe de transport naturel où les populations sont en attente très forte de réponses alternatives.