



JUIN 2006

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES AU SERVICE D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA MOBILITÉ



Questions à Michel
Boyon,
Président de Réseau Ferré
de France

Quel est le diagnostic de RFF sur les transports dans le quart Sud-Est de la France à l'horizon 2025 ?

Sur les territoires du Sud-Est encore plus qu'ailleurs, la poursuite des tendances passées n'est plus acceptable. La congestion croissante du trafic routier et la nécessité de préserver notre environnement appellent des réponses nouvelles pour le transport des marchandises, mais aussi des évolutions des comportements, notamment quant à l'usage de la voiture particulière

RFF peut-il répondre à la croissance de la mobilité dans le cadre d'un développement durable ?

La loi assigne à RFF de prendre en compte les exigences du développement durable. Les signes d'une évolution en faveur du mode ferroviaire sont encourageants. Pour la première fois depuis longtemps, pour les voyageurs, la route a stagné en 2005, alors que les déplacements ferroviaires ont significativement progressé¹. Une autre tendance apparaît : les nouvelles générations se tournent davantage vers le transport collectif².

Qu'attend RFF du débat public ?

La chance d'être à l'écoute des citoyens, des élus, des associations et des entreprises. Nous voulons promouvoir avec eux les conditions d'une mobilité respectueuse des attentes du plus grand nombre, d'un cadre de vie mieux préservé, et donner un meilleur accès à tous les territoires grâce aux transports collectifs.

Qu'apportez-vous à cette réflexion collective ?

Nous voulons porter un plan d'actions volontariste où s'affirment les ambitions et les contributions du mode ferroviaire à l'horizon 2025, participant à la cohésion et à l'aménagement des territoires ainsi qu'au développement d'un réseau de transport intermodal. Ce plan s'appuie sur les mesures proposées par l'État. De Lyon à Perpignan, entre l'Espagne et l'Italie, il doit permettre au mode ferroviaire, avec les autres transports collectifs, de capter une part significative de la croissance des déplacements de voyageurs et, avec le fluvio-maritime, l'équivalent de la totalité de la croissance des échanges de marchandises. Nous comptons sur les apports des différents acteurs pour renforcer ce plan et susciter l'adhésion.

1- Source Rapport de la commission des comptes de la nation - Premiers résultats: en 2005, +0,6 % voy/km pour les VL sur l'ensemble du réseau des autoroutes concédées et -1,9 % sur le reste du réseau routier mais aussi +3,1 pour le TGV et +6,4 % pour les TER
2- Source IFOP sondage pour la CPDP VRAL



CONTACT

Réseau Ferré de France
92, avenue de France
75648 PARIS Cedex 13

Tél : 01 53 94 30 00
Fax : 01 52 94 38 00
<http://www.rff.fr>

Jean-Marie Larose
Tél : 01 53 94 34 10

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE, UN ACTEUR MAJEUR DU TRANSPORT

Créé en 1997, Réseau Ferré de France est propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français. Il a pour missions l'allocation des capacités du réseau, le pilotage de son exploitation et de sa maintenance, son aménagement, son développement, et sa mise en valeur dans une logique de développement durable.

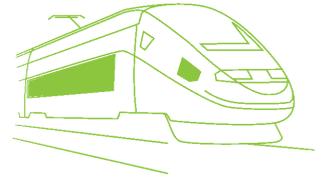
LE FERROVIAIRE EN 2006 SUR LE QUART SUD-EST

Depuis 2001, la grande vitesse et les services régionaux de voyageurs se sont fortement développés. Le transport ferroviaire de marchandises, fragile au niveau national, est resté plutôt stable en vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. En vallée du Rhône, des réserves de capacité sont disponibles pour le développement des services. Sur l'arc languedocien, le développement de nouveaux services ferroviaires de qualité passe par la mise en œuvre progressive de nouvelles infrastructures : le contournement de Nîmes et Montpellier dans un premier temps, des aménagements entre Montpellier et Perpignan ensuite.

Dans le cadre du débat public organisé par la :



RFF PROPOSE AU DÉBAT UN ENSEMBLE DE MESURES



DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES...

> Modernisation du réseau et de sa gestion là où le fer est pertinent

Le cadencement généralisé en réseau, la modernisation de l'exploitation et l'industrialisation de la maintenance améliorent les performances. Sur les lignes porteuses de développement, pour la productivité du fret, le réseau s'adapte aux trains à plus grand gabarit, plus lourds et plus longs. Pour les voyageurs aussi, l'infrastructure se modernise : TER plus performants, TGV plus rapides.

LE CADENCEMENT GÉNÉRALISÉ EN RÉSEAU : FIABILITÉ ET CORRESPONDANCES SYSTÉMATIQUES

Le cadencement du réseau, c'est la redéfinition des horaires et des priorités de circulation : tous les jours les mêmes trains aux mêmes heures, tous les jours les mêmes correspondances organisées à l'échelle de tout le réseau ! Plus productif pour l'infrastructure (15 % de trains supplémentaires sur le réseau existant), plus fiable et plus simple pour le client fret et voyageur.

> Lignes nouvelles et multiplication des dessertes à grande vitesse

Pour assurer continuité et cohérence du réseau, il faut mettre en œuvre les investissements du CIACT : contournement de Lyon, LGV PACA et Lyon-Turin... mais aussi prévoir de traiter les futures contraintes de capacité au nord de Lyon.

Pour obtenir la continuité de la grande vitesse et de la grande capacité de Nice à Perpignan, outre le contournement de Nîmes et Montpellier déjà programmé, il faudra également créer une ligne entre Montpellier et Perpignan (les études démarrent en vue d'un débat public en 2008). Avec ces mesures, 700 trains par jour pourraient circuler en vallée du Rhône et 480 sur l'arc languedocien.

> Pour les marchandises : l'autoroute ferroviaire innovée

Après Eurotunnel, une autoroute ferroviaire traverse déjà les Alpes. D'autres seront lancées progressivement dès 2007 entre Perpignan et Luxembourg, en 2008 sur le corridor Atlantique. À terme, un réseau maillé permettrait le transit des poids lourds sur longue distance.

PRINCIPAUX GRANDS PROJETS FERROVIAIRES (CARTE PRENANT EN COMPTE LE CIACT DU 18/12/03)



...ET D'AUTRES À VENIR, QUI VALORISENT LES ATOUTS DES MODES COLLECTIFS ET MASSIFIÉS...

POUR LES MARCHANDISES

> Reconfigurer le fret ferroviaire pour répondre aux exigences de fiabilité et de coûts des chargeurs

Le cadencement généralisé en réseau garantira la fiabilité des trains de marchandises à l'échelle européenne. Les opérateurs pourront réduire leur coût en augmentant la rotation du matériel. Parallèlement, la hausse du coût de l'énergie devraient se répercuter sur les prix du marché des transports. RFF accompagnera ces

évolutions en favorisant la massification des trafics (des trains plus longs et plus lourds) et l'émergence d'opérateurs de proximité pour les dessertes locales.

> Miser sur une synergie fer, fleuve, mer renforcée pour développer le transport combiné

Des plates-formes d'échange au moins trimodales permettraient d'assurer la flexibilité des solutions d'acheminement pour les logisticiens. Ce réseau de transport combiné, éventuellement unifié et maillé avec le

réseau des autoroutes ferroviaires, constituerait une offre compétitive et complémentaire au mode routier.

LA CONCURRENCE, FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

Le réseau ferré français est d'ores et déjà ouvert à 7 nouveaux opérateurs de fret. Leur arrivée - et à l'horizon 2010 celle de nouveaux opérateurs voyageurs - permet d'envisager le développement de nouveaux services, adaptés aux besoins et aux contraintes économiques des utilisateurs mais aussi des gains de productivité de l'ordre de 30%.

POUR LES VOYAGEURS

- > Renforcer les services ferroviaires régionaux en qualité, en volume et en vitesse pour tous

Les capacités disponibles permettront aux

régions d'augmenter le nombre de TER et de proposer des services à grande vitesse (par exemple des liaisons de type RER sur le chapelet des villes de l'arc languedocien), en veillant à renforcer l'accessibilité, notamment pour les PMR. Pour plus d'efficacité, il faudra

optimiser les correspondances entre trains et réseaux urbains et développer l'information en temps réel intermodale. Pour plus d'attractivité, les autorités organisatrices pourraient établir des tarifications uniques pour tous les modes collectifs sur un secteur donné.



...AU SEIN D'UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS INTÉGRÉE ET COHÉRENTE, AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

Pour que les mesures produisent pleinement leurs effets, tous les acteurs de la politique des transports devront agir dans le même sens.

- > Un urbanisme à penser en fonction de la mobilité, valorisant les transports collectifs

Pour être pleinement efficaces, les mesures portées par les acteurs ferroviaires devront être coordonnées avec des politiques d'urbanisme tournées vers l'intermodalité des transports collectifs : incitation des ménages à s'installer à proximité des pôles bien desservis par les transports collectifs, programmation simultanée des zones nouvelles et de leurs transports collectifs... Cette coordination est doublement

nécessaire : elle garantirait à tous un accès facile aux pôles de services et d'emplois, et permettrait au client-citoyen de préférer le plus souvent les modes de transport collectif aux modes individuels.

- > Des investissements routiers à sélectionner sur de nouveaux critères de développement durable et d'aménagement des territoires

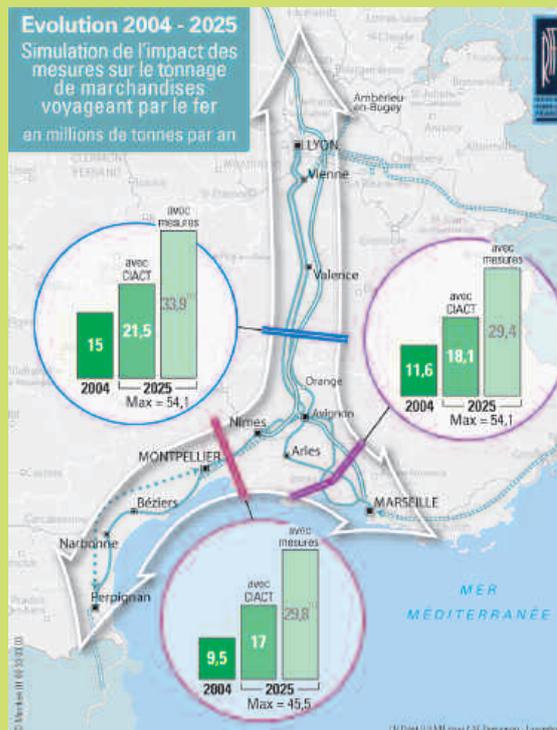
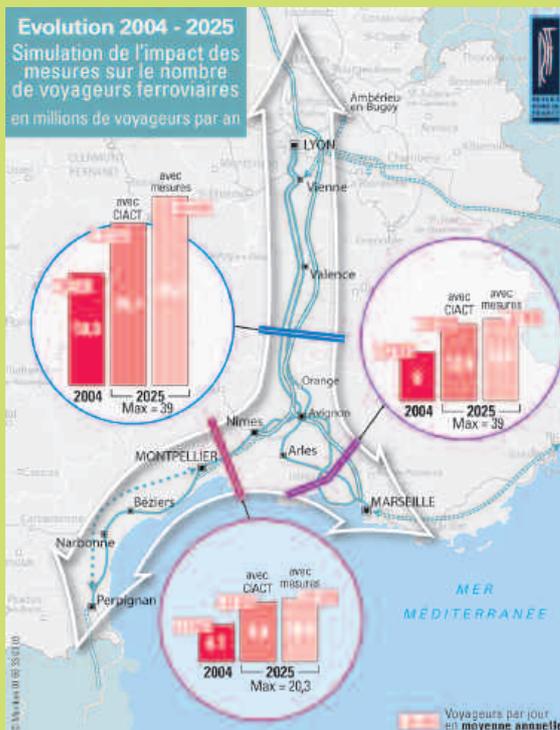
Pour les voyageurs comme pour les marchandises, le développement de grandes infrastructures routières ne doit pas

encourager le maintien des comportements actuels, défavorables au report modal. Tout en reconnaissant que le ferroviaire ne peut pas toujours apporter de réponse satisfaisante aux pointes estivales, qui doivent faire l'objet de mesures spécifiques, RFF estime prioritaire un renforcement des transports collectifs multimodaux par rapport à de nouvelles infrastructures routières. PACA donne l'exemple : entre Cannes et Vintimille, face à la congestion routière, le développement des TER permet d'assurer plus de 50% des déplacements sur certaines relations telles que Monaco-Nice.

UNE SIMULATION DE L'IMPACT DE L'ENSEMBLE DES MESURES PROPOSÉES

Les mesures portées par RFF pourraient permettre de capter :

- avec les autres transports collectifs, une part significative de la croissance des déplacements voyageurs ;
- avec le fluvio-maritime, l'équivalent de la quasi-totalité de la croissance tous modes du transport de marchandises.



Les simulations proposées par RFF se fondent sur l'hypothèse faite par l'Etat d'une croissance de la mobilité de 40 % à l'horizon 2025, tous modes confondus. Ces simulations représentent les possibilités d'emport du ferroviaire sous réserve de la mise en œuvre des mesures portées par RFF dans le cadre du débat. Elle cumulent les effets du C.I.A.C.T. et de ces mesures complémentaires. Ces simulations tiennent compte d'une part de report modal des trafics actuels routiers et aériens, d'une part de captation directe par le fer des trafics à venir ainsi que d'une part d'induction de trafic vers le fer.



AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



UN MEILLEUR BILAN ENVIRONNEMENTAL

> Le rail constitue l'un des meilleurs vecteurs pour lutter contre le changement climatique

Les progrès technologiques ne suffiront pas à compenser l'impact de l'augmentation du trafic routier sur les émissions de gaz à effet de serre. En revanche, le train est le mode de transport le plus propre et le plus efficace (sur 28% des émissions brutes liées aux transports, seuls 0,5 % sont dus au train – à

même quantité d'énergie, "en kilo équivalent pétrole", le TGV permet, en moyenne, de parcourir 172 km contre 39 en voiture et 18 en avion - Source : ADEME).

> D'autres atouts

- Les progrès technologiques sur l'infrastructure et le matériel roulant vont réduire les nuisances sonores : -6 dBA pour les rames d'autoroute ferroviaire par

rapport à un train de fret classique ;

- Le train reste le moyen de transport le plus sûr : en France, sur un même trajet, le risque d'accident mortel est 35 fois supérieur en voiture (Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière) ;

- Le rail consomme moins d'espace : une ligne ferroviaire, c'est 20% d'espace en moins qu'une autoroute 2x2 voies pour un débit théorique 3,5 fois supérieur.

LES TERRITOIRES ACCESSIBLES GRÂCE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

Grâce à l'amélioration de l'offre grande vitesse, le cœur des agglomérations sera atteint dans des temps de parcours similaires, voire inférieurs, à ceux du mode routier ou de

l'avion. Cette évolution rendra le fer beaucoup plus attractif pour atteindre ou transiter par la vallée du Rhône et l'arc languedocien. En parallèle, le réseau modernisé et connecté aux

autres transports collectifs urbains, assurant des correspondances efficaces entre trains de toutes distances, sera beaucoup mieux adapté aux déplacements de la vie quotidienne.

TRANSFORMER CHAQUE EURO PUBLIC ET PRIVÉ EN AVANTAGE POUR LA COLLECTIVITÉ

La saturation du trafic routier a un coût annuel équivalent, au niveau européen, à la totalité du

budget de l'Union. Investir pour le développement de l'offre ferroviaire c'est rentabiliser les fonds publics ou privés grâce aux gains de temps, à la décongestion routière et aux bénéfices environnementaux durables pour la collectivité.

EN RÉSUMÉ: RFF PORTE UN PLAN D' ACTIONS QUI S'APPUIE SUR CERTAINES MESURES SOUMISES AU DÉBAT

Familles de mesures proposées par l'Etat	Des actions déjà engagées...	...et d'autres à venir, qui valorisent les atouts des modes collectifs et massifiés...	...au sein d'une politique de transport intégrée et cohérente, au service de l'aménagement du territoire
PROGRÈS TECHNOLOGIQUE RÉGULATION DE L'EXISTANT	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisation du réseau et de sa gestion • Cadencement généralisé en réseau 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconfigurer le fret ferroviaire pour répondre aux exigences de fiabilité et de coût des chargeurs 	
DÉVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE	<ul style="list-style-type: none"> • Lignes nouvelles : notamment contournement de Nîmes et Montpellier puis entre Montpellier et Perpignan • Multiplication des dessertes à grande vitesse • Autoroute ferroviaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Miser sur une synergie fer, fleuve, mer renforcée pour développer le transport combiné • Renforcer les services ferroviaires régionaux en qualité, en volume et en vitesse pour tous 	
MODIFICATION DES COMPORTEMENTS DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES			<ul style="list-style-type: none"> • Un urbanisme à penser en fonction de la mobilité, valorisant les transports collectifs
MÂTRISE DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE			<ul style="list-style-type: none"> • Des investissements routiers à sélectionner sur de nouveaux critères de développement durable et d'aménagement des territoires.