



Débat public politique des transports vallée du Rhône arc languedocien

Réunion publique du 11/04/06

*Offre et demande de transport
La congestion des axes de transport dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien*

Contribution du ferroviaire à l'écoulement des flux

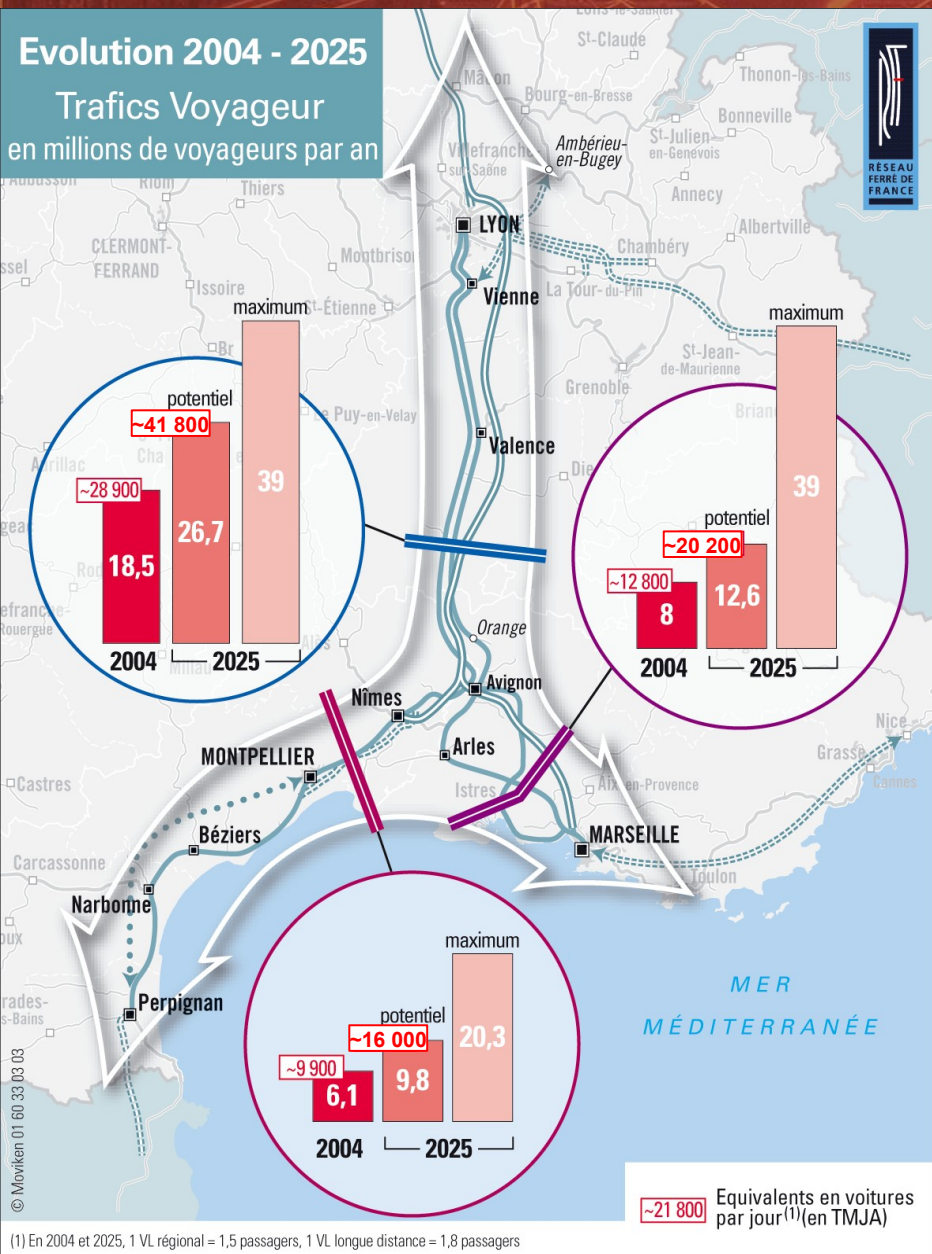


Le ferroviaire : état des lieux

- **Fort développement de la grande vitesse**
 - La LGV Méditerranée : 3 million de voyageurs en plus vers Marseille
 - La LGV PACA à venir
- **Fort développement des services régionaux de voyageurs**
 - Grâce à la régionalisation et aux CPER
 - De 1997 à 2002 : +25 % en Rhône Alpes, +55% en PACA, +50% en Languedoc Roussillon et de 2004 à 2005 : +10 % en Rhône Alpes
- **Fragilité du fret et du transport combiné ferroviaire**
 - De 2000 à 2005 : la chute des trafics
 - Un manque de fiabilité certain et des gains de productivité attendus
 - Après la rationalisation du plan fret SNCF, un rebond attendu
- **Potentialité des services d'autoroute ferroviaire**
 - Des services autoroute ferroviaire alpine
 - Des services autoroute ferroviaire Catalogne / Luxembourg pour 2007
 - Des services autoroute ferroviaire Pays Basque / Ile de France pour 2008

- De la capacité disponible aujourd'hui
- Pour les marchandises et les voyageurs
 - Des artères européennes
 - À forte capacité : 250 trains par jour pour les lignes classiques, 200 trains pour les lignes à grande vitesse (2 sens confondus)
 - À haut niveau de service
 - Des lignes complémentaires
 - Irrigation des territoires
- Des politiques actives d'amélioration des performances
 - Cadencement généralisé du réseau
 - Modernisation de l'exploitation
 - Industrialisation de la maintenance

Perspectives pour les voyageurs



Avec les décisions du CIACT

- Vallée du Rhône: + 8,2 MV ~ 12 900 VL
- Arc languedocien : + 3,7 MV ~ 6 100 VL
- Delta du Rhône : + 4,6 MV ~ 7 400 VL

Des mesures complémentaires

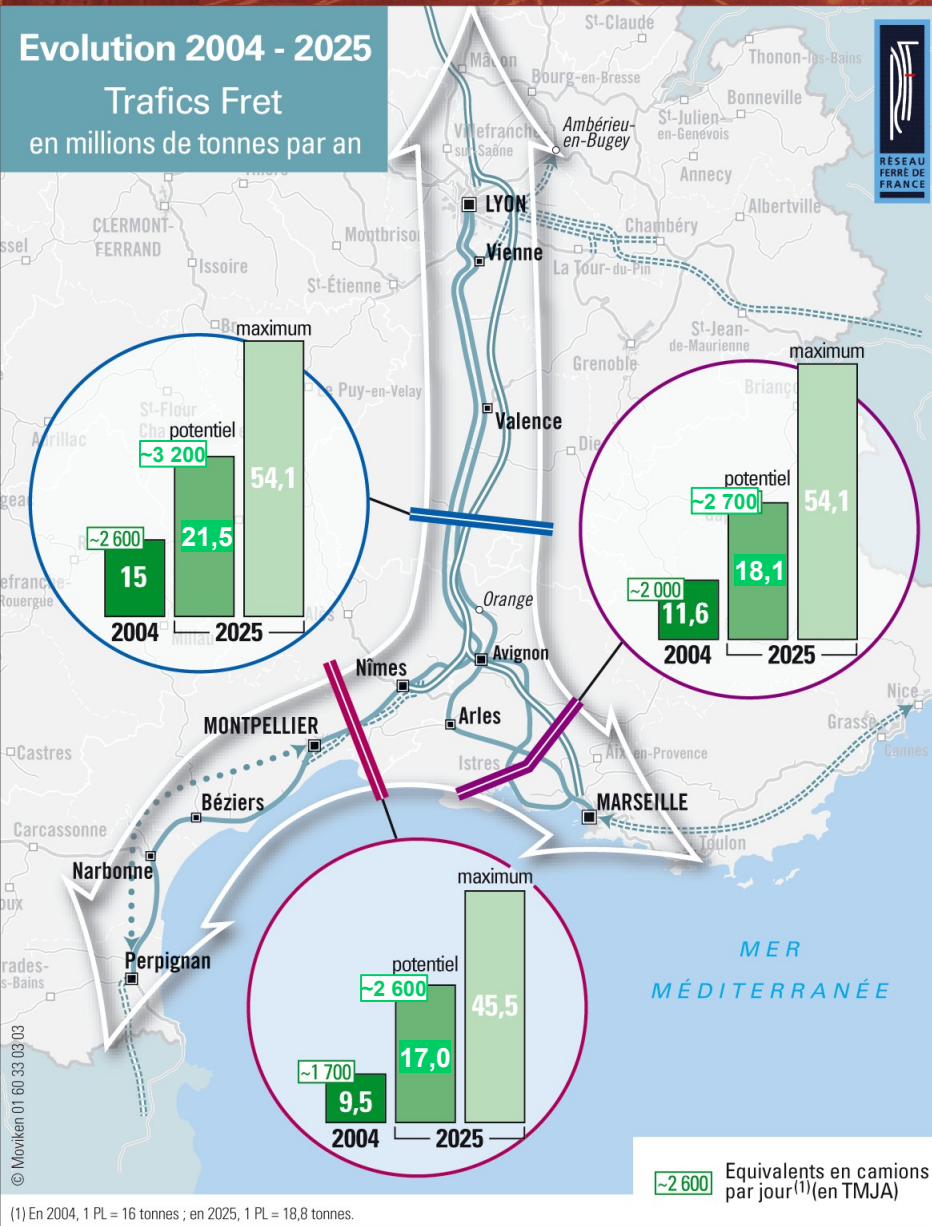
- Le cadencement généralisé
- Une intermodalité renforcée à toutes les échelles de déplacement
- Des services intégrés
- Une ligne nouvelle au sud de Montpellier
- Des aménagements au nord de Lyon

Des effets complémentaires

- Vallée du Rhône: + 4,5 MV ~ 7 000 VL
- Arc languedocien: + 0,6 MV ~ 1 100 VL
- Delta du Rhône: + 1,0 MV ~ 1 800 VL

~21 800 Equivalents en voitures par jour⁽¹⁾(en TMJA)

Perspectives pour les marchandises



Avec les décisions du CIACT

- Vallée du Rhône: + 6,5 MT ~ 600 PL
- Arc languedocien: + 7,5 MT ~ 900 PL
- Delta du Rhône: + 6,5 MT ~ 700 PL

Des mesures complémentaires

- Des trains plus longs, plus lourds
- Plus de fiabilité grâce au cadencement
- Réorganiser la collecte / distribution et des gains de productivité grâce aux nouveaux opérateurs
- Une ligne nouvelle au sud de Montpellier
- Synergie fluviomaritime (Fos 2XL + Sète)
- Le développement des AF en réseau

Des effets complémentaires

- Vallée du Rhône: + 12,4 MT* ~ 1800 PL
- Arc languedocien: + 12,9 MT* ~ 1900 PL
- Delta du Rhône: + 11,3 MT ~ 1700 PL

* dont 9,9 MT via l'autoroute ferroviaire