



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

DOSSIER DE PRESSE

Engagement national pour le fret ferroviaire

16 septembre 2009



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Sommaire

Communiqué de Presse

Relancer le fret ferroviaire pour atteindre les objectifs du Grenelle Environnement

Un plan d'actions ambitieux :

1. Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées
2. Doubler le transport combiné de marchandises
3. Créer des Opérateurs Ferroviaires de Proximité
4. Développer le fret à grande vitesse entre les aéroports
5. Créer un Réseau Orienté Fret
6. Supprimer les goulets d'étranglement
7. Favoriser la desserte ferroviaire des ports
8. Améliorer le service offert aux transporteurs

Cartes

Projet de développement du fret ferroviaire

Réseau Orienté Fret

Relancer le fret ferroviaire pour atteindre les objectifs du Grenelle Environnement

L'adoption récente de la loi de programmation du Grenelle Environnement ainsi que les objectifs du sommet de Copenhague impliquent pour le transport de marchandises un nouveau départ, pour un développement performant et sobre en carbone.

C'est dans ce cadre et alors que la crise économique marque très fortement l'activité du transport ferroviaire de marchandises qu'il faut construire son futur et assurer sa pérennité. Il convient ainsi de corriger le déséquilibre en défaveur des modes plus écologiques qui n'a fait que s'accroître ces 25 dernières années. Leur part modale est passée de 42% en 1984 à seulement 14% en 2007, tout en ne parvenant pas à trouver un modèle économique équilibré.

Les nouveaux objectifs traduisent une volonté claire de voir se développer les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes en faisant évoluer la part modale du non-routier et du non-aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022. Il s'agit d'offrir une alternative systématique à tous les camions internationaux, les camions longues distances et les franchissements alpins et pyrénéens.

Une première étape rendue particulièrement difficile par la crise économique devrait permettre d'atteindre une croissance de 25% de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012 pour porter celle-ci à 17,5% du total.

La réussite de ces objectifs passe avant tout par **la reconquête de parts de marché par le fret ferroviaire** : la croissance des modes les plus respectueux de l'environnement devrait en effet être assurée à 85% par le mode ferroviaire et à 15% par le fluvial. Or, si la croissance continue de la route est une tendance que l'on retrouve à l'échelle de l'Union Européenne, le recul du fret ferroviaire n'est pas une fatalité, puisque, dans certains pays et, certes, dans des contextes industriels et de politiques publiques différents, le fret ferroviaire a mieux résisté qu'en France (de 2000 à 2006, le trafic ferroviaire de marchandises -en tonnes/kilomètres- a augmenté de 52% en Allemagne, 25% en Grande Bretagne et 22% en Suisse).

Le mode ferroviaire doit donc consolider et renforcer sa part de marché sur les flux massifs industriels où il a toute sa pertinence, tout particulièrement dans le transport des matières dangereuses. La mise à disposition de l'ensemble des opérateurs d'une infrastructure performante contribuera notamment à l'atteinte de cet objectif.

Le but est aussi de transférer au mode ferroviaire une partie importante du transit routier. Pour cela, les entreprises ferroviaires opérant en France doivent se développer au niveau européen pour proposer des offres de transport performantes et renforcer leur compétitivité par rapport à la route. A cet égard, **les autoroutes ferroviaires constituent également une réponse adaptée.**

Ces objectifs ambitieux ne pourront être atteints qu'avec la mobilisation de tous les acteurs économiques concernés. Dans un secteur ouvert à la concurrence, l'Etat exercera son rôle de régulateur et de soutien à toutes les initiatives contribuant au développement du mode ferroviaire de transport de marchandises, en utilisant notamment les travaux encore récents issus du comité opérationnel du Grenelle. **Le Gouvernement a engagé un programme d'actions dans des secteurs innovants (autoroutes ferroviaires, transport de fret à grande vitesse actuellement assuré en mode aérien ou routier, etc.) et plus classiques (actions spécifiques sur l'accès aux infrastructures, définition d'un Réseau Orienté Fret, et investissements prioritaires sur l'infrastructure).**

Ce programme ambitieux de l'Etat devra s'accompagner d'efforts significatifs d'accompagnement de la SNCF afin qu'elle se positionne au mieux dans le transport de fret du XXI^{ème} siècle.

1. Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées

Objectif : Reporter plus de 500 000 camions par an sur le fer d'ici 2020, soit une économie annuelle de 450 000 tonnes de CO₂

Calendrier :

Avant la fin de l'année 2009

- Lancement de l'appel d'offres franco-italien de l'autoroute ferroviaire alpine Lyon – Turin
- Doublement des fréquences des navettes d'autoroutes ferroviaires Luxembourg – Perpignan : passage de 6 trains par semaine à 12 trains par semaine
- Lancement par la SNCF d'un appel d'offres de wagons multimodaux

2010

- Augmentation des fréquences de 50% sur l'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg pour atteindre des trains cadencés toutes les 4 heures
- Terminer les travaux d'élargissement du gabarit du tunnel du Mont - Cenis pour permettre l'accès de la plupart des poids-lourds à l'autoroute ferroviaire alpine
- Poursuite de la procédure d'appel d'offres de l'autoroute ferroviaire atlantique

2011

- Augmentation de 50% des navettes de l'autoroute ferroviaire alpine : passage à un train toutes les 2 heures
- Mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique

Les autoroutes ferroviaires permettent de transporter des camions sur des trains pour franchir des zones sensibles, des obstacles ou parcourir de longues distances sur des grands axes de trafic international. Des offres massifiées et à forte fréquence doivent assurer à terme leur viabilité économique, condition de leur pérennité.

L'Etat s'est résolument engagé dans le développement de ces solutions de report modal selon les orientations définies par la loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle Environnement, avec trois réalisations majeures :

- **Le développement et le prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine : 10 allers-retours quotidiens, soit des trains cadencés toutes les heures à partir de 2013 et un objectif de 100 000 poids lourds par an**

Plus de 100 000 poids lourds ont déjà été transportés depuis 6 ans entre Aiton et Orbassano, alors même que le gabarit du tunnel du Mont Cenis limite le service à des véhicules de dimensions réduites. Aujourd'hui, la fréquence est de 4 navettes quotidiennes, 5 jours sur 7.

La France et l'Italie lanceront conjointement dans les toutes prochaines semaines une consultation en vue de l'ouverture, en 2011, d'un service accessible aux poids lourds de dimension standard. A partir de 2013, l'itinéraire sera allongé vers la région lyonnaise où sera créée une nouvelle plateforme. **Avec des fréquences qui seront portées à 10 allers-retours quotidiens, le service permettra de transporter à terme jusqu'à 100 000 poids lourds par an.**

L'Etat, qui cofinance l'adaptation des infrastructures nécessaires, attend une mobilisation de Réseau ferré de France (RFF) et de la SNCF, son gestionnaire d'infrastructures délégué, pour les mener à bien dans les meilleurs délais.

➤ **Le développement de l'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg (AFPL) : 10 navettes mixtes quotidiennes en 2015, soit des trains cadencés toutes les heures, permettant de transporter plus de 100 000 camions par an**

Opérationnelle depuis 2007, elle constitue le premier service de longue distance en France avec 6 allers-retours hebdomadaires pour le transport de remorques seules et désormais aussi de conteneurs et de caisses mobiles.



L'AFPL a déjà acheminé 15 000 remorques. L'objectif est d'offrir quatre navettes quotidiennes en 2011 et une dizaine à l'horizon 2015, notamment grâce à l'interconnexion avec le futur itinéraire de l'autoroute ferroviaire alpine. Ceci permettra alors de transporter entre **100 000 à 120 000 poids lourds par an**, soit environ 1/3 du marché potentiel. Pour cela, l'opérateur examine également le prolongement du service vers la mer Baltique et l'Espagne.

L'Etat, qui accompagnera le plan d'investissements, invite l'opérateur, ses actionnaires et ses prestataires, en particulier la SNCF, à se mobiliser pour réussir le renforcement du service. Par ailleurs, l'Etat a demandé à RFF d'accélérer les aménagements sur l'itinéraire de secours en rive gauche du Rhône et au nord de Lyon, condition indispensable à la fiabilité du service.

➤ **La réalisation de l'autoroute ferroviaire atlantique : offrir plus de 10 navettes quotidiennes, soit des trains cadencés toutes les heures, pour transporter 100 000 poids lourds par an**

Il s'agira d'un service de longue distance entre le sud de l'Aquitaine, le sud de l'Île-de-France et le Nord-Pas de Calais. À terme, l'autoroute ferroviaire pourra être prolongée vers le Pays-Basque espagnol. Dans une première étape, le service aura une fréquence de quatre à cinq allers-retours quotidiens. Pour cela, l'Etat a lancé en mai dernier une consultation pour désigner l'opérateur, avec l'objectif d'un lancement du service en 2011, une fois les travaux d'infrastructure achevés. L'Etat s'est engagé à cofinancer ces travaux d'infrastructures aux côtés des Régions dans le cadre des Contrats de Plan Etat Régions 2007-2013. Il attend de RFF la réalisation des travaux selon le calendrier prévu.

D'ici 2020, après la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux et de tous les travaux connexes, la ligne classique, via Angoulême, permettra alors d'offrir **une dizaine de navettes quotidiennes pour transporter environ 100 000 poids lourds**.

➤ **La mise en place d'une quatrième autoroute ferroviaire**

Afin d'offrir aux clients une offre la plus large possible, l'Etat demande à RFF d'étudier la mise en place d'une quatrième autoroute ferroviaire, permettant **d'interconnecter les itinéraires rhodanien et atlantique, notamment au nord avec un prolongement jusqu'au tunnel sous la Manche, ainsi que les itinéraires rhodanien et alpin pour une liaison entre l'Europe du nord et l'Italie**.

L'attractivité des autoroutes ferroviaires repose principalement sur l'écart entre le prix de ce service et celui du mode routier. L'Etat prendra ce facteur en compte dans l'économie des délégations de service public des futures autoroutes ferroviaires. Par ailleurs, comme il l'a déjà fait, l'Etat mettra en place de nouvelles aides remboursables pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire au développement attendu sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg, service d'initiative privée.

2. Doubler le transport combiné de marchandises

Objectif : Reporter plus de 500 000 camions par an sur le fer d'ici 2020, soit une économie annuelle de 620 000 tonnes de CO₂

Calendrier :

Avant la fin de l'année 2009

- Création d'un champion français du combiné (3^{ème} opérateur européen) autour de la SNCF
- Augmentation du nombre de trains du transport combiné de 50% sur l'axe Lille - Perpignan (12 trains par semaine)
- Augmentation de l'aide à l'exploitation du transport combiné de 30% : passage d'une aide de 12€ au transbordement à 15,6 €.

2011

- Mise en place de trains longs de 1 000 m sur Paris - Marseille

La part des flux du combiné dans l'ensemble des flux terrestres de marchandises est aujourd'hui de l'ordre de 3%, mais elle représente 36% des flux pour lesquels il existe une réelle offre de transport combiné.



Le transport combiné représentait avant la crise économique mondiale le segment de fret ferroviaire le plus dynamique avec un trafic d'environ 9 milliards de tonnes.kilomètres. Malgré l'effet de cette crise sur tous les domaines des transports, **le doublement de ce trafic reste l'objectif à un horizon 2020**, dans le cadre d'une politique publique nationale volontariste et en ligne avec les objectifs communautaires.

Le plan d'aide au transport combiné a pour objectif de compenser partiellement le surcoût dû au transbordement, par rapport à un parcours « tout routier ». Plus de 3 millions d'unités intermodales ont ainsi bénéficié des aides du plan 2003-2007. Pour la période 2008-2012, son contenu, autorisé par la Commission européenne, a été adapté aux attentes des opérateurs : l'aide à l'exploitation, reconduite, a été complétée par une aide au démarrage de nouveaux services. L'Etat attribue donc annuellement une aide aux opérateurs fonction des trafics effectivement réalisés. Par ailleurs, un appel à manifestation d'intérêt sera lancé dans les prochaines semaines pour identifier les projets de nouveaux services.

Par ailleurs, l'État mettra au point avec les professionnels un programme d'adaptation des terminaux aux besoins de demain, avec l'objectif que les zones à fort potentiel de report modal, comme les grands ports, disposent des terminaux modernes efficaces. A cet effet, une étude sera lancée d'ici fin 2009. En complément seront mis en place dès 2011 des trains longs de 1 000 m sur l'axe Paris - Marseille.

3. Créer des opérateurs ferroviaires de proximité

Objectif : lancer au moins trois opérateurs ferroviaires de proximité d'ici fin 2009

Calendrier :

Avant la fin de l'année 2009

- Création d'au moins 3 opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)
- Promulgation de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, dont l'article 2 facilite l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité
- Publication de l'arrêté facilitant l'émergence d'OFP (abaissement des seuils de garantie financière)

2010

- Création d'opérateurs ferroviaires de proximité en Région Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon

L'Etat se mobilise fortement pour permettre la mise en place d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP). Ces opérateurs apparaissent, en effet, comme la solution la plus pertinente pour proposer des **services de transport de proximité dans des territoires de trafic peu dense et dans les ports.**



Ces opérateurs ferroviaires de petite taille ont vocation à faire circuler des lots de wagons ou des trains massifiés jusqu'à ou à partir d'un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance. Ils pourront également assurer la gestion locale de l'infrastructure ferroviaire (entretien et maintenance des lignes et gestion des circulations) dans un cadre adapté aux réalités, avec un abaissement des coûts et une logistique locale. En conséquence, ils sont un moyen de revitaliser et d'élargir le marché du fret ferroviaire.

Dans le respect du haut niveau de sécurité ferroviaire des circulations, le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM), l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) et Réseau Ferré de France (RFF) travaillent à l'adaptation de règles juridiques et réglementaires en vue de faciliter la création des OFP :

- **Concernant l'activité d'Entreprise Ferroviaire**, les conditions d'obtention par les OFP, de la licence et du certificat de sécurité, autorisations nécessaires à tout opérateur ferroviaire pour circuler sur le réseau ferré national, sont réévaluées ;
- **S'agissant de la gestion des infrastructures**, le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires prévoit, dans son article 2, de permettre à RFF de confier, par convention, à toute personne, des missions de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien des installations, sur des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises. Cette disposition apportera aux OFP le moyen de leur assurer un niveau d'exploitation économiquement compatible avec leur volume de trafic.

Dans le même temps, les petites lignes de fret à potentiel seront renouvelées grâce à une participation de RFF à hauteur de 8 M€ par an et de l'AFITF à hauteur de 8 M€ par an.

Une mission d'aide à la mise en place des OFP, créée au sein du Ministère du Développement durable, fournit conseil et soutien technique aux porteurs de projet. Elle est joignable à l'adresse suivante: Mission-OFP@developpement-durable.gouv.fr

4. Développer le fret à grande vitesse entre les aéroports

Objectif : Reporter 100 000 camions et 1 000 avions par an sur le fer, soit une économie de 150 000 tonnes de CO₂ par an

Calendrier :

Avant la fin de l'année 2009

- Création d'un consortium français de fret à grande vitesse autour de la SNCF

2010

- Commande de matériel roulant de fret à grande vitesse (wagons spécifique pour TGV fret)
- Etudes pour l'aménagement des terminaux ferroviaires dans les aéroports de Roissy et Saint-Exupéry

2015

- Mise en service, et plus tôt si le matériel roulant est disponible avant

Le Gouvernement encourage fortement, là où elle est possible, l'alliance du fret ferroviaire et de la grande vitesse, créatrice de report modal.

Les lignes à grande vitesse sont aujourd'hui spécialisées pour les voyageurs. Toutefois, dans l'activité de la messagerie express et dans un contexte de complémentarité entre le transport aérien et le mode ferroviaire, une demande existe pour des trains fret à grande vitesse (trains blocs express), voire à très grande vitesse.

Dans ce domaine, **l'Etat soutient le projet porté par l'association CAREX dont l'intérêt a justifié son inscription dans la loi « Grenelle 1 »**. Ce projet vise à mettre en place **un service européen de fret ferroviaire à très grande vitesse reliant les grandes villes aéroportuaires européennes situées à 2 ou 3 heures de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle** (Lyon, Lille, Liège, Amsterdam, Cologne-Bonn et Londres).

Il devrait permettre aux opérateurs de fret aérien, qui réalisent leurs prestations majoritairement la nuit, de **continuer à développer leur activité par la voie ferroviaire, sans besoin de créneaux aériens supplémentaires, réduisant également les nuisances sonores autour des aéroports**.

L'Etat participera à l'investissement des **terminaux ferroviaires de Roissy et Saint-Exupéry et de leurs raccordements au réseau TGV**. Le montant global de cet investissement est de l'ordre de 170 M€. Avec cet aménagement important, Roissy deviendra une référence européenne et mondiale pour un fret express plus conforme aux attentes sociétales du XXI^{ème} siècle.

Ce projet s'appuie sur l'utilisation de rames spécialement adaptées à l'emport de caisses aériennes et de fret express dont les premières livraisons sont envisagées à l'horizon 2015, dès lors qu'un opérateur prendra rapidement la décision de les commander. L'investissement en matériel roulant est estimé à environ 300 M€.

L'extension des services rapides « Trains Blocs Express » est envisagée sur le créneau national de la messagerie et de la poste afin de réduire, là aussi, le coût environnemental du transport express.

Ces projets, notamment en ce qu'ils permettent le transfert du fret aérien vers le fer, modifieront profondément l'empreinte carbone des transports express (y compris du courrier postal). En effet, il faut compter environ 600 g de CO₂ par tonne.kilomètre transportée en aérien dans un avion dédié, contre 15 g pour le mode ferroviaire.

5. Créer un Réseau Orienté Fret

Objectif : Transformer le réseau existant sur les grands axes structurants de transport de marchandises, en un véritable Réseau Orienté Fret. L'objectif est celui d'un engagement de la qualité des sillons et le niveau de fiabilité de cette infrastructure, notamment la modernisation de son exploitation et l'amélioration de son efficacité. (cf. carte)

Calendrier :

Avant la fin de l'année 2009

- Lancement des études de robustesse du réseau
- Etudes pour la réalisation de la ligne Serqueux - Gisors
- Etudes d'électrification du Réseau Orienté Fret

2010

- Premiers travaux de robustesse du réseau orienté fret (IPCS notamment)
- Renforcement des capacités électriques de la ligne de la Bresse

Pour l'ensemble des services fret, l'État demande à Réseau ferré de France de se mobiliser sur un programme en trois axes de soutien au développement du fret ferroviaire :

- s'engager sur des objectifs de qualité de service, notamment sur le Réseau Orienté Fret ;
- fluidifier les trafics en modernisant l'infrastructure existante ;
- résorber les goulets d'étranglement.

Afin de faciliter l'exploitation du fret ferroviaire sur le réseau orienté fret, des investissements sur l'infrastructure existante sont nécessaires. **1 500 M€ permettront de moderniser en 15 ans le Réseau Orienté Fret** suivant quatre axes principaux :

Robustesse du réseau aux contraintes d'exploitation :

Pour garantir la qualité des services sur le réseau orienté fret :

- mettre en place les itinéraires alternatifs et les installations permettant aux trains de rouler à contre sens (IPCS) nécessaires ;
- programmer les investissements de renouvellement afin de favoriser le développement du transport du fret à très long terme.



Trafic international :

Aménager la partie française des corridors européens de fret, en particulier en déployant les systèmes de télécommunications standardisés à l'échelle européenne, en demandant à la Commission européenne d'étendre ces corridors à la desserte des ports du Havre et de Dunkerque et du tunnel sous la Manche ainsi qu'en y garantissant une haute qualité des sillons internationaux.

Fluidité du trafic en Ile-de-France :

Le réseau orienté fret pourrait intégrer la ligne Serqueux-Gisors au plus tôt afin de doubler l'axe à grand gabarit pour le fret entre Le Havre et la grande ceinture parisienne Nord (coût estimé à 300 M€), la capacité de cet axe alternatif devant aussi être augmentée dans sa partie francilienne. Par ailleurs, les infrastructures nécessaires au fret en Île-de-France (lignes de l'ouest, Juvisy-Grigny, Juvisy-Brétigny et Conflans-Argenteuil) seront modernisées.

Électrification :

La loi Grenelle 1 a prévu que le Gouvernement présente un rapport au Parlement en janvier 2010 sur l'opportunité d'interdire, à partir du 31 décembre 2015, la circulation sur les lignes électrifiées des trains diesel. Une première liste des électrifications à étudier (coûts et délais) pourrait être Amiens – Châlons en Champagne, Saint-Dizier – Culmont-Chalindrey, Saint-Germain-des-Fossés – Lyon et Gisors – Serqueux (ces trois opérations pourraient représenter un coût de 600 M€), ainsi qu'un renforcement des capacités électriques entre Dijon et Ambérieu.

6. Supprimer les goulets d'étranglement

Objectif : un programme d'investissement de 4,5 Mds€ permettra de supprimer à moyen terme les bouchons qui nuisent au développement des trafics de fret

Compte tenu de la poursuite du développement des TGV et de la très forte demande de mobilité locale (TER), le réseau existant ne sera pas suffisant pour écouler à terme tous les flux ferroviaires sur l'ensemble du territoire.

Calendrier :

Avant la fin de l'année 2009

- Lancement de l'appel d'offres du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier – Mise en service en 2016
- Approbation ministérielle de l'avant projet sommaire de la partie Nord du CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) – Mise en service en 2019
- Approbation ministérielle des études préliminaires de la partie Sud du CFAL. Mise en service en 2020

2010

- Objectif de signature du contrat de PPP du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier
- Lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la partie Nord du CFAL

2011

- Lancement des travaux du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier
- Déclaration d'utilité publique de la partie Nord du CFAL

➤ Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (2,9 Mds€)

L'agglomération lyonnaise bénéficie d'un positionnement géographique stratégique au cœur des échanges européens et la saturation du réseau ferroviaire lyonnais est aujourd'hui devenue une réalité. Dans ce contexte, la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) permettra notamment de desserrer les contraintes qui pèsent dès à présent sur le nœud ferroviaire lyonnais et qui limitent le développement du TER et du fret en libérant des sillons sur les parties les plus chargées du réseau. Ce projet participera au succès du report modal en améliorant la circulation des trains de fret en transit nord-sud ou vers l'Italie et en contribuant à la desserte du hub de Sibelin et des zones logistiques de l'aire métropolitaine lyonnaise.

L'avant projet sommaire de la partie Nord du CFAL, représentant un montant d'investissement de 1,5 Md€ (valeur 2007), sera approuvé d'ici la fin de l'année 2009, dans la perspective de lancer une enquête publique en 2010.

S'agissant de la partie Sud du CFAL, d'un coût prévisionnel de 1,4 Md€ (valeur 2007), le fuseau de passage de cette nouvelle infrastructure a été arrêté au mois d'avril 2009 et une nouvelle étape sera franchie d'ici la fin de l'année avec l'approbation par l'Etat des études préliminaires conduites par RFF.

➤ Contournement de Nîmes et Montpellier (1,6 Md€)

Le Contournement de Nîmes et Montpellier fait partie des quatre grands projets ferroviaires retenus par le Président de la République au titre du plan de relance de l'économie. Cette ligne mixte fret et voyageurs, d'une longueur de 71 km pour un coût évalué à 1,6 Md€ (valeur 2007), sera réalisée dans le cadre d'un partenariat public-privé. Ce projet a pour objectifs à la fois d'offrir un haut niveau de service pour les trafics de fret vers l'Espagne et d'accroître l'attractivité du transport de voyageurs par trains à grande vitesse vers le sud de la France.



La procédure de consultation pour l'attribution du contrat de partenariat est actuellement en cours, dans la perspective d'aboutir à une signature du contrat à la fin de l'année 2010. Un programme d'aménagement de la ligne classique permettra de faire face à l'accroissement des trafics sur cet axe d'ici la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

La construction de ces deux contournements permettra de réduire de 500 000 tonnes par an les émissions de CO₂.

En outre, l'ambitieux programme de développement des lignes à grande vitesse réservées au trafic de voyageurs permettra de libérer de nouvelles capacités sur le réseau existant, notamment au bénéfice des trafics ferroviaires de marchandises.

En sus de ces projets déjà connus et à la suite du travail sur les nouveaux corridors fret, il conviendra d'identifier avant la fin 2009 les infrastructures dont la réalisation sera nécessaire au-delà de 2015.

7. Favoriser la desserte ferroviaire des ports

Objectif : Doubler la part de marché du fret ferroviaire pour les acheminements à destination et en provenance des ports

Calendrier :

Avant la fin de l'année 2009

- Création d'un opérateur ferroviaire portuaire au Port du Havre
- Création d'un opérateur ferroviaire portuaire au Port de la Rochelle

2010

- Début des travaux du chantier multimodal du Havre pour une mise en service en 2012
- Création d'au moins un opérateur portuaire dans chaque Grand Port Maritime

Maintenant que les grands ports maritimes ont vu leur gouvernance réformée et que les réseaux ferroviaires locaux leur ont été confiés, les projets stratégiques de ces ports ont été construits à moyen terme pour réaliser un doublement du trafic ferroviaire sur leurs dessertes terrestres.



La déclinaison de cet objectif port par port sera faite pour le transport par conteneur ainsi que pour les transports en vrac afin d'établir un suivi précis de cette action dès la fin 2009.

A court terme, des opérateurs ferroviaires de proximité seront créés dans chacun des grands ports maritimes, pour une mise en place progressive à partir de 2010.

Les opérations d'infrastructures déjà prévues dans les projets stratégiques et nécessaires pour tenir les objectifs de moyens et long terme feront l'objet d'une programmation spécifique accélérée en liaison avec les collectivités concernées. Cette programmation pluriannuelle sera préparée pour la fin 2009.

Ce travail inclura aussi les interfaces nécessaires à d'éventuels accès aux autoroutes de la mer. A moyen terme les gains de trafic sont estimés à 2,2 milliards de tonnes.kilomètres, soit environ **400 000 poids lourds évités et une économie de 230 000 tonnes de CO₂ par an.**

8. Améliorer le service offert aux transporteurs

Objectif : Améliorer le service proposé par RFF aux demandeurs de sillons autorisés du fret ferroviaire afin de les intégrer dans des processus industriels et commerciaux, tout en y incluant les travaux nécessaires à la remise en état du réseau

Calendrier :

Avant la fin de l'année 2009

- Création d'un service client au sein de RFF

2010

- Accords de qualités avec les clients de RFF
- Garantie de régularité des autoroutes ferroviaires

A la différence de la route, la circulation d'un train n'est possible qu'une fois que RFF a alloué à ce train une plage horaire sur un itinéraire précis : c'est ce qu'on appelle un sillon. La qualité des sillons est un facteur déterminant de la compétitivité du fret ferroviaire : s'ils sont annulés ou modifiés, la fiabilité du transport ferroviaire se retrouve immédiatement très dégradée.

L'amélioration de leur fiabilité est une des priorités fixées par l'État à RFF dans son contrat de performance. RFF doit être un fournisseur de produits « garantis », voire certifiés, plus en adéquation avec les contraintes de production industrielle des opérateurs ferroviaires. Ceci modifiera radicalement le rapport entre le gestionnaire des infrastructures (RFF) et ses clients opérateurs de transport et permettra au fret ferroviaire d'être un système industriel efficace.



RFF vient de proposer les grands axes de cette industrialisation de la production des sillons que l'État a soumis à une concertation avec les opérateurs ferroviaires.

Créer un véritable « service clients » au sein de RFF

Mettre en place sur chaque grand itinéraire un responsable de ligne qui supervisera la gestion des sillons et des travaux et constituera l'interlocuteur privilégié des clients de RFF.

Elaborer en concertation avec les clients de RFF les grandes options sur l'organisation des travaux sur le réseau pour anticiper les conséquences pour les entreprises ferroviaires.

S'engager financièrement sur le respect d'objectifs chiffrés de qualité de service

Mettre en œuvre, dès début 2010, des accords de qualité avec les demandeurs des sillons, prévoyant des pénalités en cas de non-respect de cet engagement dans le cadre d'accords gagnant-gagnant entre RFF et les entreprises ferroviaires.

Conclure un accord de garantie de régularité avec l'exploitant de chaque autoroute ferroviaire.

En fonction des résultats de la concertation avec les entreprises ferroviaires, l'État demandera à RFF de mettre en place ces mesures entre 2010 et 2012.

Flux massifs industriels

Le mode ferroviaire devra consolider et renforcer sa part de marché sur les flux massifs industriels où il a toute sa pertinence. La mise à la disposition de l'ensemble des opérateurs d'une infrastructure performante contribuera notamment à l'atteinte de cet objectif.

Le premier but à atteindre, très attendu par les clients du mode ferroviaire, est l'amélioration de la qualité de service, mesurée en termes de délais d'acheminement, et surtout du respect des engagements sur la ponctualité.