

Dossier de presse

Dominique PERBEN présente
la politique ferroviaire du ministère
des Transports, de l'Équipement, du
Tourisme et de la Mer

Le 28 février 2007



Paris, le mercredi 28 février 2007

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Cabinet
du ministre

Communiqué de presse

- Investissements record dans le domaine ferroviaire - Dominique PERBEN présente l'ensemble des programmes en cours

Dominique PERBEN, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, a présenté ce jour en Conseil des ministres la politique ferroviaire du gouvernement.

Cette politique s'appuie sur trois piliers :

- investir dans le réseau ferré pour développer des nouvelles liaisons à grande vitesse et améliorer la qualité de service sur le réseau existant ;
- favoriser le développement des services régionaux et nationaux de voyageurs ;
- redonner une nouvelle ambition au fret ferroviaire.

Avec 900 km de **lignes à grande vitesse** mis en service d'ici les 10 prochaines années, la France confirme la pertinence du choix du développement de ce mode de transport. Pour la première fois, quatre lignes sont simultanément en construction : LGV Est-Européenne (dont l'inauguration est fixée le 15 mars pour une mise en service le 10 juin 2007), Rhin-Rhône, Perpignan-Figueras et Haut-Bugey (lire p. 8). Suite à la signature de la déclaration d'intention entre Dominique PERBEN et les présidents de région du 25 janvier 2007, l'avis d'appel à candidatures pour la Ligne à Grande Vitesse Sud-Europe-Atlantique Tours-Bordeaux a été transmis le 27 février 2007 par RFF au JOUE (Journal Officiel de l'Union Européenne).

S'agissant du réseau existant, le **plan de renouvellement** décidé en 2006, a permis de rompre avec 25 années de sous-investissement en apportant 1,8 milliards d'euros supplémentaires sur la période 2006-2010 (lire p. 17).

Les contrats de projets Etat-Régions 2007-2013, en cours de finalisation, permettront, avec 1,7 milliards d'euros, un accroissement de plus de 50 % des moyens apportés par l'Etat au mode ferroviaire par rapport à la période 2000-2006 (voir carte p.19).

Enfin, en matière de **fret**, l'Etat mène une politique tournée vers les besoins des clients. La présidente de la SNCF a placé le fret au cœur de ses priorités. Plusieurs innovations, (autoroutes ferroviaires, trains longs de 1000 m, ERTMS, opérateurs ferroviaires de proximité...) sont engagées avec l'objectif de créer de nouveaux services répondant aux attentes des chargeurs. Ainsi, l'inauguration de l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan aura lieu le 29 mars prochain (lire p.26).

Cette politique s'inscrit pleinement dans le cadre des actions entreprises par Dominique PERBEN en matière de **développement durable**. En effet, le développement du transport ferroviaire est l'un des axes majeurs pour limiter la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances liées aux transports.

Contacts presse

Corinne MEUTEY
Laurence LASSERRE

01 40 81 72 36
01 40 81 31 59

Sommaire

	Page
Des investissements record	3
• Les lignes nouvelles	7
• Le renouvellement du réseau existant	17
• Les contrats de projet	19
Une politique au service du développement durable	20
• Un ministère mobilisé pour le développement durable	21
• Un meilleur service au voyageur pour une alternative à la route et à l'avion	23
• Une véritable ambition pour le fret	25

Des investissements record

Une politique ambitieuse pour le transport ferroviaire

Une dynamique pour les infrastructures de transport ferroviaire a été mise en œuvre par Dominique PERBEN, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, durant ces dix-huit mois. Elle est orientée autour de trois axes majeurs :

- le développement de la grande vitesse,
- le maintien de la qualité du réseau,
- la contractualisation avec les régions.

Le développement de la grande vitesse en France

Alors que le TGV a fêté en 2006 ses 25 ans, la grande vitesse fait aujourd'hui partie de notre environnement quotidien. Le ferroviaire a remplacé sur certaines liaisons l'avion et contribue ainsi tout autant à l'attractivité économique de notre pays, qu'à la promotion d'un développement durable des transports.

1 500 kilomètres de lignes à grande vitesse ont été réalisés en 25 ans. Le Gouvernement s'est fixé comme objectif de mettre en service dans les 10 années qui viennent 900 kilomètres supplémentaires.

Déjà, l'année 2006 a marqué un tournant dans l'histoire du ferroviaire : pour la 1^{ère} fois, trois lignes nouvelles sont en construction simultanément (LGV Est-européenne, LGV Rhin-Rhône et Perpignan-Figueras) auxquelles s'ajoutent les travaux de remise en service de la ligne du Haut-Bugey, qui permettront une meilleure liaison entre Paris et Genève.

Ce dossier présente l'état d'avancement des projets en cours de réalisation et en cours d'études, et témoigne ainsi du dynamisme de la France dans ce domaine.

Ce dynamisme est renforcé par la mise en place des financements innovants de type « partenariat public-privé » (PPP), utilisés notamment pour la liaison CDG Express, la LGV Sud-Europe Atlantique, le futur contournement de Nîmes-Montpellier ou l'installation du système de communication « GSM-R » sur le réseau ferré.

Le plan de renouvellement du réseau ferré national 2006-2010

Ce plan a été présenté le 22 mai 2006. Il vise, tout en préservant partout un haut degré de sécurité, à remettre à niveau le patrimoine ferroviaire, sans fermeture de ligne, en s'attachant prioritairement aux lignes utilisées par plus de 10 trains de voyageurs par jour.

Ce plan implique un effort significatif avec le soutien de l'État. Dès 2006, davantage de moyens ont été mis en place pour la maintenance du réseau : + 110 M€ par rapport à 2005. En 2007, les efforts conjugués de l'État, de l'AFITF et du système ferroviaire dégageront 260 M€ de plus qu'en 2005. La trajectoire du plan conduira à 600 M€ de plus en 2010 qu'en 2005.

Par ailleurs, RFF et la SNCF poursuivent la mise en œuvre des actions qui permettront d'importants gains de productivité dans la gestion du réseau : regroupement progressif de la commande des 1 500 postes d'aiguillage existants dans 17 centres de commande, modernisation des méthodes d'entretien (allongement des plages travaux, automatisation des annonces sur les chantiers), réduction des voies de services et des voies de gare.

Un contrat entre la SNCF et RFF concernant la convention de gestion du réseau sur la période 2007-2010, et un contrat d'objectifs et de moyens entre l'État et RFF, seront signés prochainement pour la mise en œuvre de ce plan.

Les contrats de projets État Régions 2007-2013

Les contrats de plan État-régions signés pour 2000-2006 ont connu une importante accélération en 2006, grâce à un abondement de 200 M€ décidé par le Gouvernement lors du CIACT (Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires) du 6 mars. Le niveau d'engagement pour le ferroviaire a ainsi été 3 fois supérieur à la moyenne des années précédentes.

Tirant les leçons de l'expérience passée, le Gouvernement a lancé en 2006 une nouvelle génération de contrats avec les régions : les contrats de projets, visant à une mobilisation prioritaire sur un certain nombre de « grands projets ».

Le volet « transports » constitue le volet le plus important de ces futurs contrats. Le mode ferroviaire est le principal bénéficiaire de cette réorientation des contrats de projet. Les priorités avancées par le ministère ont visé à :

- accompagner l'arrivée des liaisons à grande vitesse (LGV) par l'aménagement des lignes existantes, soit pour les TGV poursuivant leurs parcours, soit pour organiser les correspondances avec le réseau TER ;

- préparer l'avenir avec les études et acquisitions foncières d'opportunité des futures liaisons à grande vitesse ;
- au-delà du plan national de renouvellement du réseau ferré, proposer aux régions qui l'ont souhaité des opérations de modernisation de la qualité de l'infrastructure permettant d'améliorer la qualité des dessertes ;
- dans les agglomérations urbaines, permettre le développement des TER et des trams-trains et soutenir les projets de transport collectif en site propre, notamment les tramways ;
- favoriser le transfert modal pour les marchandises en améliorant l'accès aux autoroutes ferroviaires et par la réalisation de l'autoroute ferroviaire atlantique.

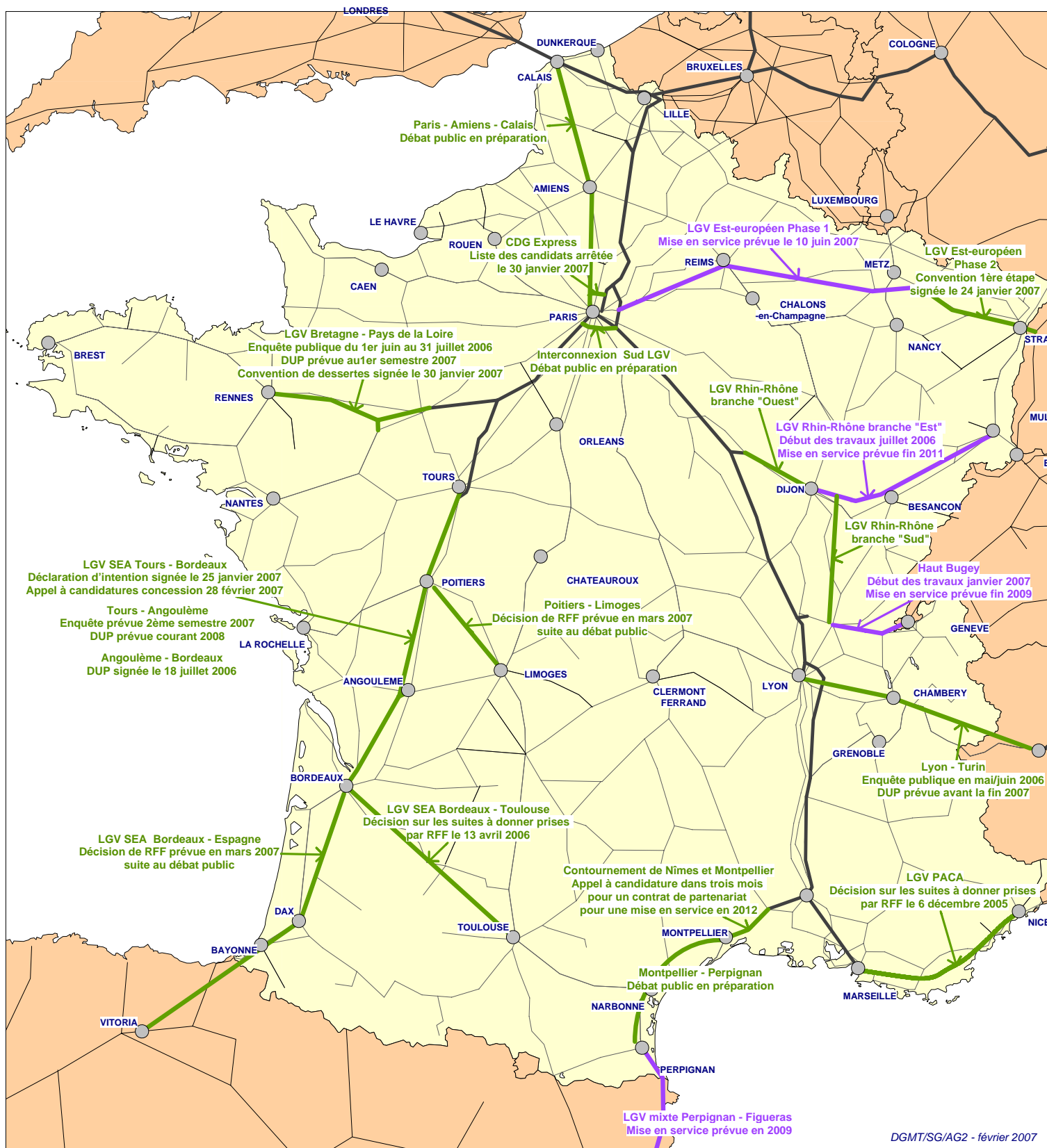
Les enveloppes envisagées en juillet portaient sur un volet transports de 2 651 M€ auxquels se rajoutent 400 M€ pour le matériel roulant transilien. À la suite des discussions menées par les préfets, le Gouvernement a décidé que des thématiques nouvelles ou des projets complémentaires pouvaient être retenus, ce qui s'est traduit par des enveloppes supplémentaires qui ont permis de conclure la plupart des contrats aujourd'hui signés ou en cours de signature.

Le volet Transports des nouveaux contrats de projet pour 2007-2013 a ainsi été porté à 3 678 M€, à comparer aux 2 490 M€ contractualisés pour 2000-2006 sur le même périmètre.

À lui seul, le volet ferroviaire représente près de 1 800 M€ pour l'État, soit une augmentation de plus de 50 % par rapport à la période précédente. À ce montant, il convient d'ajouter 126 M€ d'investissement en matière de transport combiné, ainsi que 1 269 M€ en faveur des transports collectifs (province et Ile-de-France).

La carte jointe donne une indication par région des investissements ferroviaires (effectués par l'État), ainsi que la localisation des principaux projets financés.

Les projets de lignes nouvelles voyageurs en France



DGMT/SG/AG2 - février 2007

- Lignes à grande vitesse en service
- Lignes nouvelles en construction
- Lignes nouvelles en projet

La représentation des liaisons sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs 7

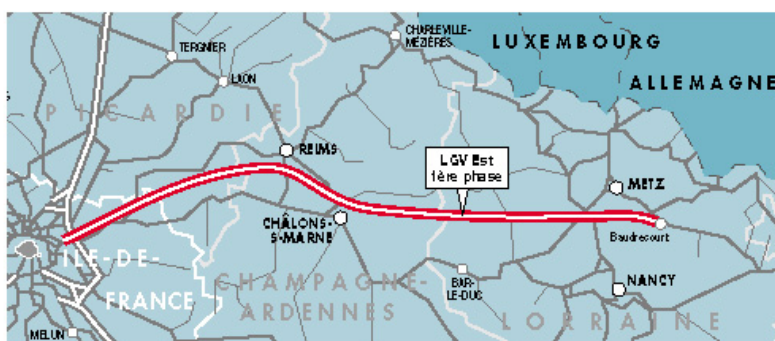
Quatre lignes en travaux

LA LGV EST-EUROPEENNE

La LGV Est-européenne s'insère dans l'axe Paris-Bratislava, prioritaire au plan Européen.

- Première phase (mise en service le 10 juin 2007 des 300 km de ligne, de Vaires à Baudrecourt).

Description : la ligne la plus rapide de France et d'Europe (320 km/h). Elle sera parcourue en France par les TGV, et à l'international par des trains rapides allemands (ICE) entre Paris, Saarebruck et Francfort, tandis que certains TGV poursuivront leur trajet jusqu'à Stuttgart et Munich. Des liaisons sont prévues vers le Luxembourg et la Suisse (vers Bale et Zurich).



Objectifs :

- gain de 1h30 sur le trajet entre Paris et Strasbourg, ramené à 2h20
- augmentation de 4 millions du nombre de voyages par an sur les dessertes.

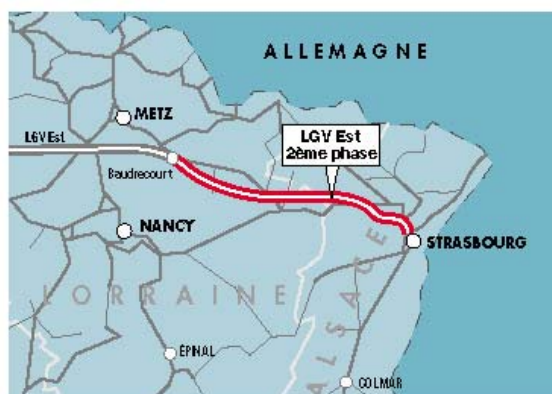
- Seconde phase (lancement prévu avant 2010)

Description : une LGV de 320 km/h entre Baudrecourt et Vendenheim sur 106 km.

Objectifs :

- gain supplémentaire de 30 minutes (1h50 pour le trajet Paris-Strasbourg) ;
- amélioration des liaisons entre la France, le Luxembourg et l'Allemagne (liaison entre le Luxembourg et Strasbourg en 1H25).

Signature par Dominique PERBEN le 23 janvier 2007, d'une convention pour les dernières études, les acquisitions foncières et les travaux préparatoires, pour un montant de 94 M€.



LA LIGNE FERROVIAIRE INTERNATIONALE ENTRE PERPIGNAN ET FIGUERAS

Type de transport : voyageurs TGV et fret dans le cadre d'une concession.
 Distance couverte : 44,4 km + 8,3 km (tunnel transfrontalier bitube du Perthus)
 Date de mise en service : février 2009

Coût : 1 milliard €

Temps de parcours :

Perpignan – Barcelone	50 mn
Montpellier – Barcelone	2h10



LA BRANCHE EST DU TGV RHIN-RHONE (DIJON – MULHOUSE)

Objectif : améliorer les liaisons entre l'Est de la France et la Suisse alémanique.

Description : la première phase de réalisation comporte 140 km de ligne nouvelle entre Villers-les-Pots (Côte d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort).

Coût : 2 312 M€

Début du chantier : juillet 2006 (signature de la convention générale de financement par Dominique PERBEN le 3 juillet 2006)

Mise en service : fin 2011

Temps de parcours :

	2005	2012
Dijon-Strasbourg	3h35	1h35
Dijon-Francfort	6h30	3h30
Belfort-Montbéliard-Paris	3h50	2h25

MODERNISATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE PARIS – GENEVE

Description : liaison ferroviaire à voie unique, d'environ 65 km entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde-sur-Valserine.

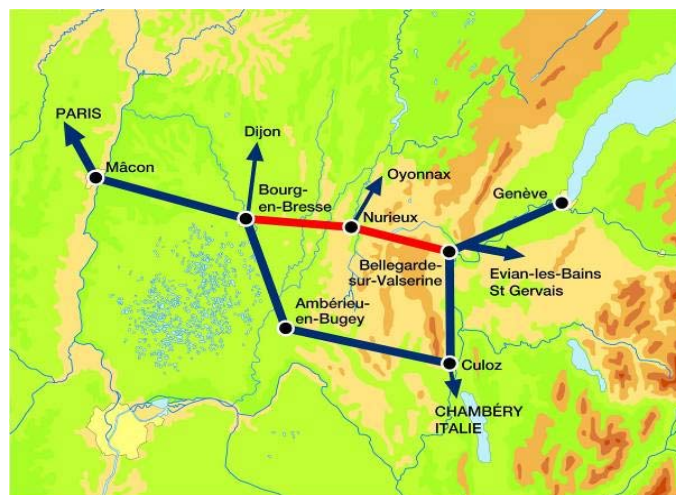
Coût : 341 M€ (signature de la convention de financement par Dominique PERBEN le 18 septembre 2006).

Objectifs

- national : un gain de temps de plus de 20 minutes sur Paris-Genève (3 heures contre 3h22) réduisant de 47 km le parcours entre Bourg et Bellegarde via Nurieux
- régional : une meilleure desserte de l'Ain et de la Haute-Savoie, notamment la rive sud du lac Léman et la vallée de l'Arve.

Début du chantier : septembre 2006

Mise en service : 2009



Les projets lancés ou à l'étude

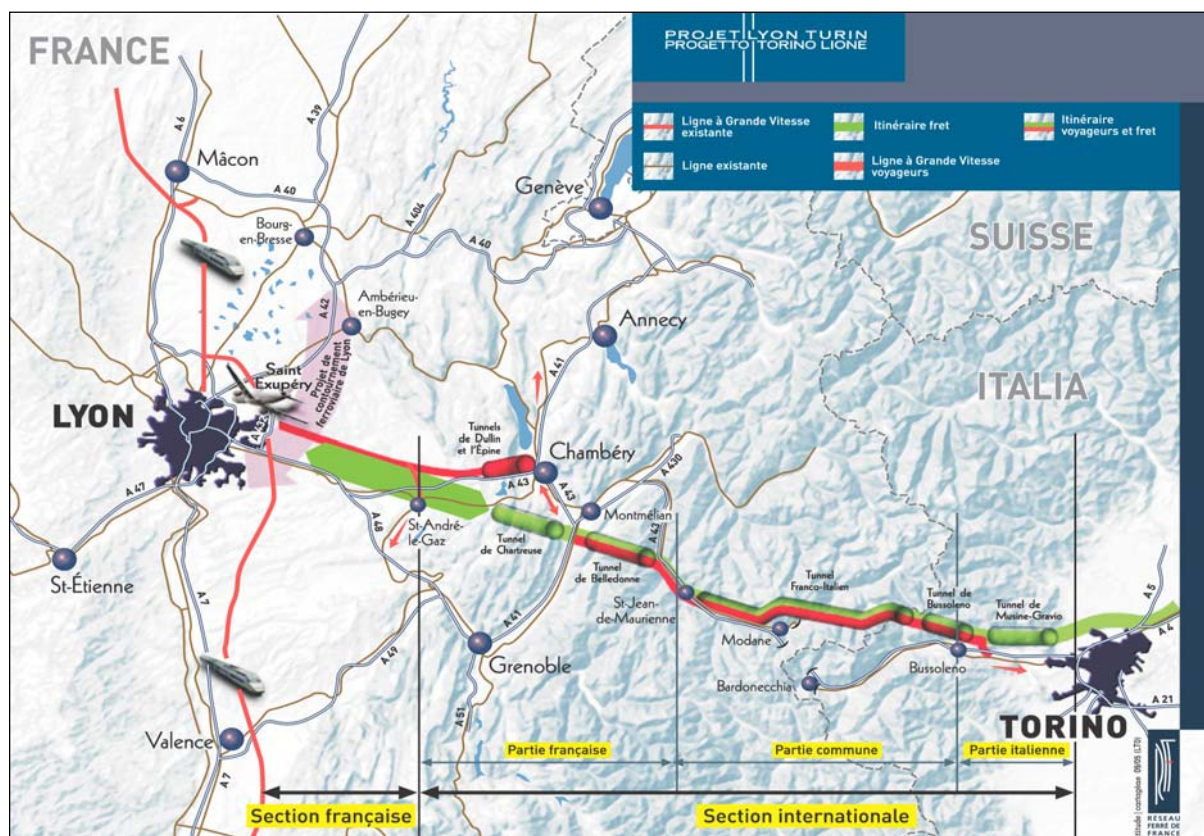
LA NOUVELLE LIAISON LYON – TURIN

Cette liaison est inscrite depuis avril 2004 au "programme des ouvrages prioritaires et urgents" pour l'Europe.

Objectif : développer une offre de qualité (régularité, fiabilité et vitesse) qui crée les conditions d'un report de la route vers le rail dans les vallées alpines sensibles.

Calendrier

- Décembre 2003 : validation de l'avant projet sommaire du tunnel de base
5 mai 2004 : mémorandum d'entente entre la France et l'Italie pour définir la répartition des financements
2006 : enquête publique du tunnel transfrontalier
Courant 2007 : déclaration d'utilité publique des travaux
2010 : objectif de lancement de l'opération, confirmé par Dominique PERBEN et ses homologues italiens.



LA LIGNE A GRANDE VITESSE BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE

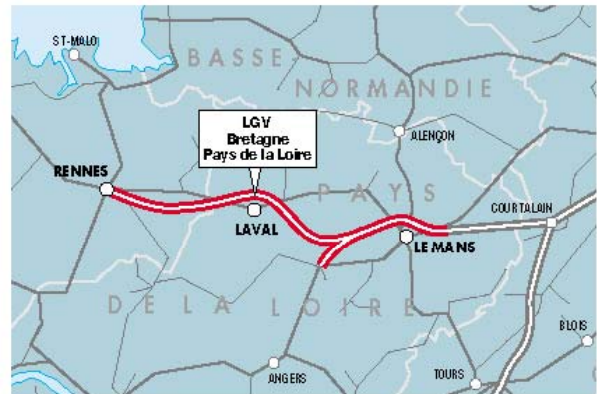
Description : 180 km entre Connerré à l'est du Mans, et l'est de Rennes, ainsi qu'un débranchement vers la ligne classique en direction de Nantes.

Coût : 2,2 milliards d'euros.

Enjeu : Gain de temps voyageurs et libération de capacité pour les trains régionaux et de marchandises sur les lignes existantes.

Temps de parcours :

Paris – Rennes	1h27
Paris – Laval	1h10
Paris – Nantes	1h52
Le Mans – Rennes	41 mn
Laval – Rennes	24 mn
Laval – Le Mans	24 mn



L'enquête publique s'est déroulée en 2006. Pour répondre aux attentes exprimées au cours de l'enquête publique, Dominique Perben a signé avec les collectivités, RFF et la SNCF, une convention de dessertes des villes du Mans, de Laval, de Sablé-sur-Sarthe et de Vitré, le 30 janvier 2007. La déclaration d'utilité publique est attendue pour mi-2007.

Le démarrage des travaux est prévu pour 2009.

LE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES ET MONTPELLIER

Type de transport : 80 km pour voyageurs et marchandises.

Déclaration d'utilité publique prononcée le 16 mai 2005

Objectifs :

- mettre un terme à la saturation de la ligne actuelle Nîmes-Montpellier,
- développer les échanges fret entre la France et l'Espagne,
- assurer le développement TER sur la ligne historique,
- favoriser des dessertes TGV longue distance.

Coût : 1 milliard d'euros (+ 150 M€ pour la modernisation de la ligne Perpignan Montpellier) financés par recours au contrat de partenariat.

Mise en service prévisionnelle : 2012

Une mission sur la mise en place du financement du projet a été confiée par Dominique PERBEN à Claude Liebermann, ingénieur général des Ponts-et-Chaussées.



SUD-EUROPE-ATLANTIQUE :

- **la section Tours - Bordeaux**

Description : une ligne ferroviaire de 302 km entre Tours et Bordeaux dans le prolongement de la ligne existante.

Sa réalisation est prévue sous la forme d'une concession, le lancement de l'appel à projet est intervenu le 27 février 2007 et sera publié au Journal Officiel de l'Union européenne dans les tout prochains jours. L'appel d'offres est prévu pour le deuxième semestre 2007. Ce lancement a été rendu possible grâce à la signature par Dominique PERBEN d'une déclaration d'intention du financement du projet avec les régions le 25 janvier 2007.

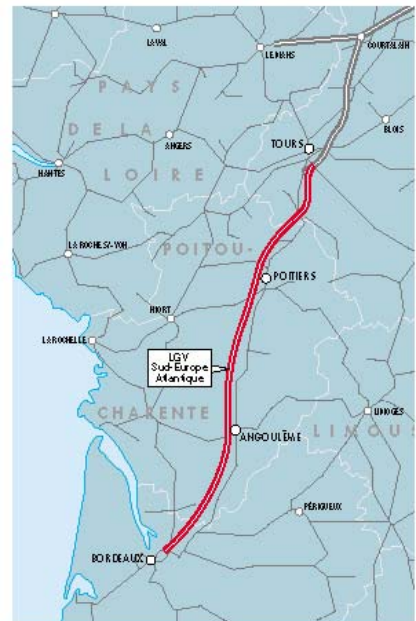
Objectif : Gain de 50 mn pour les voyageurs et dégagement de capacités pour les TER et les trains de fret sur la ligne existante.

Calendrier :

- Section Tours – Angoulême : avant-projet en cours de finalisation après consultation en 2006 et préparation de l'enquête publique en 2007 (coût : 3 milliards d'euros)
- Section Angoulême – Bordeaux : décret de déclaration d'utilité publique le 18 juillet 2006 (coût : 1,9 milliards d'euros)

Temps de parcours :

	2005	2016
Paris – Poitiers	1h25	1h15
Paris – Angoulême	2h10	1h45
Paris – Bordeaux	3h	2h05
Paris – La Rochelle	2h50	2h25
Poitiers – Bordeaux	1h40	1h05



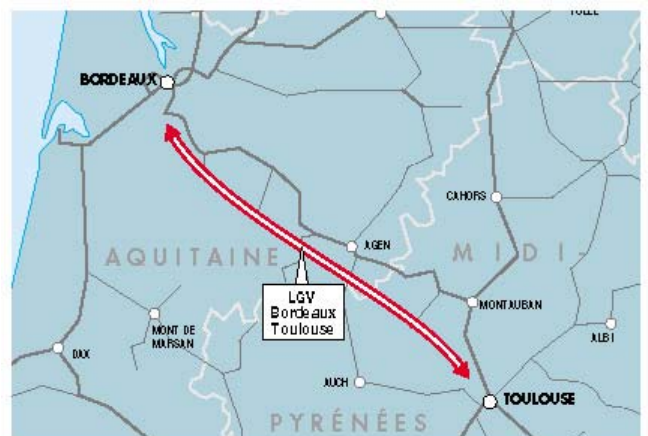
- **la section Bordeaux – Toulouse**

Coût : entre 2,8 et 3,3 milliards d'euros.

Un débat public s'est déroulé à l'automne 2005 sur ce projet. À l'issue, RFF a confirmé l'intérêt du projet et la poursuite des études.

Objectifs :

- relier Toulouse à Paris en un peu plus de 3h (au lieu de 5h) et améliorer l'accessibilité de Midi-Pyrénées en plaçant Toulouse dans le maillage national et international des LGV ;
- relier Bordeaux à Toulouse en 1h (au lieu de 2h).



- **la section Bordeaux – frontière espagnole**

Un débat public sur le projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole s'est achevé fin décembre 2006.

Décision de RFF prévue en mars 2007.

Les trois scénarios qui sont soumis au débat vont de la mise à 4 voies de la ligne actuelle à la création d'une infrastructure nouvelle, avec 2 options de fuseau de passage. Le coût pourrait être de 3,5 à 4 milliards d'euros.

Objectifs :

- permettre le report du transport de marchandises de la route vers le rail sur le corridor atlantique ;
- améliorer l'accessibilité du sud de l'Aquitaine depuis Bordeaux, l'Île de France et le Nord de l'Europe et offrir une continuité du réseau avec le réseau espagnol pour rapprocher la France des grandes villes espagnoles ;
- renforcer l'accessibilité et la cohésion interne du territoire aquitain par un développement de l'offre ferroviaire régionale.

LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

La réalisation d'une infrastructure nouvelle permettra l'amélioration de la desserte de la région PACA. Après des études achevées en 2003, un débat public a été organisé du 21 février au 8 juillet 2005.

Études en cours, par RFF, maître d'ouvrage du projet :

- vérifier les différents scénarios en les comparant au fuseau de référence dit « des métropoles du sud », dans le cadre d'une concertation approfondie avec l'ensemble des collectivités concernées ;
- déterminer un fuseau sur lequel conduire les études préliminaires.



LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Type de transport : fret et voyageurs

Description :

La réalisation de deux sections de lignes nouvelles, au Sud (ligne nouvelle internationale Perpignan–Figueras) et au Nord (contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier), l'accroissement important des échanges avec l'Espagne, la croissance démographique du Languedoc - Roussillon, ou encore l'existence d'autres projets d'infrastructures ferroviaires dans le Grand Sud (LGV Bordeaux - Toulouse et LGV Provence, Alpes, Côte d'Azur), ont renforcé de manière significative la nécessité d'assurer la continuité de l'arc languedocien entre Montpellier et Perpignan, grâce à une ligne à haut niveau de service.

Dominique PERBEN a demandé à RFF qu'un débat public soit prévu courant 2008 après saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

Temps de parcours :

Perpignan – Montpellier	45 mn
Paris – Barcelone	4h30

LA LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Objectif : relier Paris à Limoges en 2 h environ, via Poitiers, en se raccordant à la LGV Sud-Europe-Atlantique.

Calendrier :

18 décembre 2003 : la ligne est classée comme « projet à étudier » lors du Comité Interministériel à l'aménagement et au développement du territoire.

Fin 2006 : débat public suite aux études effectuées par RFF pour déterminer les différents scénarios d'aménagement de l'axe.

Janvier 2007 : l'avis de la Commission Particulière du Débat Public est rendu.

Mars 2007 : décision du maître d'ouvrage.

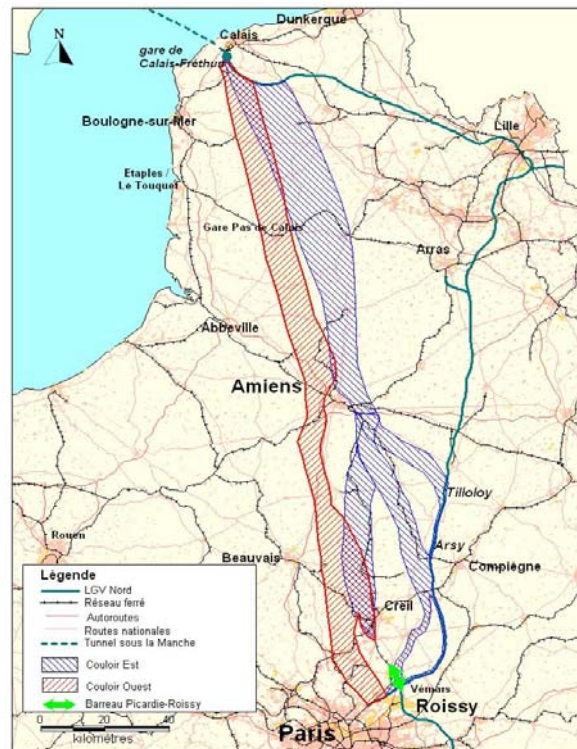


LA LIGNE NOUVELLE PARIS-AMIENS-CALAIS

Objectifs :

- international : relier Paris à Londres en 2 h (réduction de 20 minutes entre Paris et l'entrée du tunnel sous la Manche).
- national : poursuivre le développement du réseau national à grande vitesse pour permettre une meilleure desserte des métropoles régionales.

Des études ont été effectuées par RFF pour déterminer les différents scénarios d'aménagement. RFF a saisi la CNDP (Commission nationale du débat public) fin décembre 2006 en vue de l'organisation éventuelle d'un débat public autour de l'opération. La CNDP a demandé fin janvier des compléments au dossier. RFF prépare ces compléments nécessaires, en vue de leur transmission à la CNDP.



Le renouvellement du réseau existant

Les premiers résultats du plan de renouvellement sont mesurables dès 2006 :

- En 2006, 470 km de voies sont renouvelés, contre 420 km en 2005 ; 540 km devraient l'être en 2007 ;
- En 2006 encore, les travaux réalisés ont permis de lever 340 km de ralentissements (réduction de la vitesse des trains en raison de l'état du réseau) et d'éviter 90 km de nouveaux ralentissements. Cet effort sera poursuivi, conformément à l'engagement de lever fin 2007 80 % des ralentissements qui existaient fin 2005.

Maintenance du réseau ferré national – Renouvellement des voies depuis 25 ans

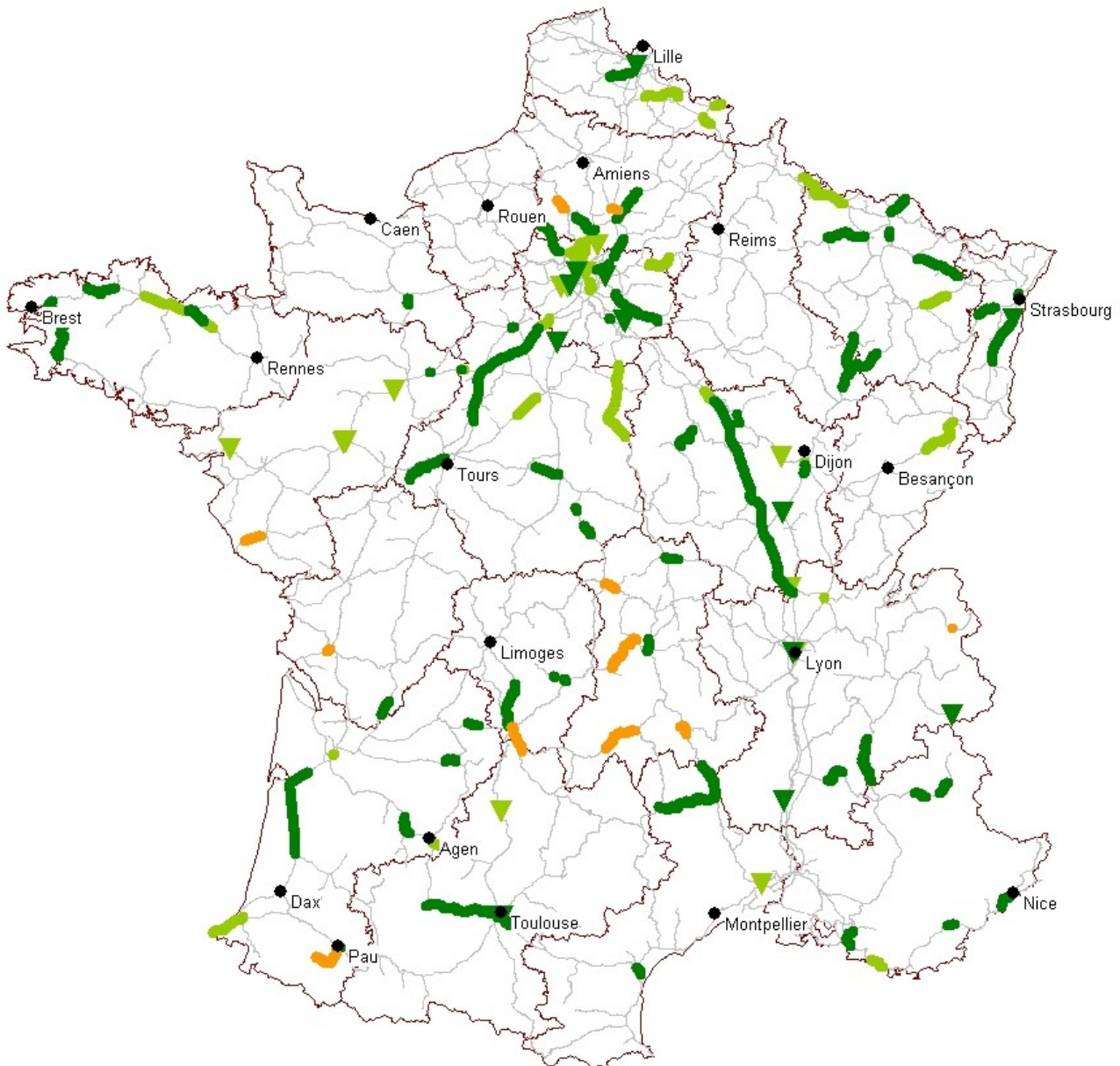







Longueur équivalente de renouvellement annuel de la voie, en km.

Réseau ferré national

Principales opérations de renouvellement 2007-2008

Principales opérations de grand entretien 2007

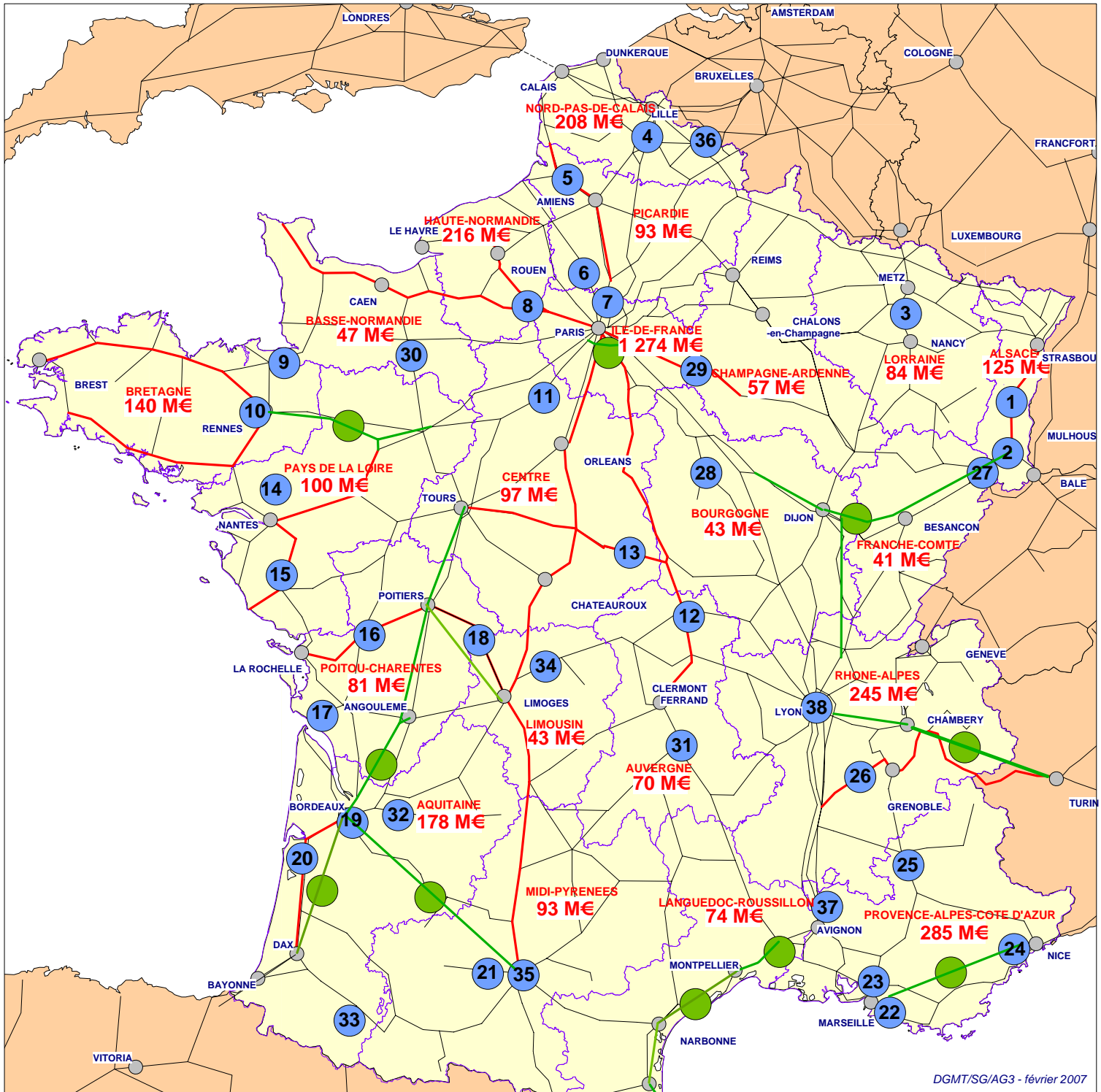


Légende	
Ligne avec travaux de renouvellement (total ou partiel) programmés en 2007	
Ligne avec travaux de renouvellement (total ou partiel) programmés en 2008	
Ligne avec opérations de grand entretien (OGE) programmées en 2007	
Renouvellement d'appareil de voie (aiguillage) programmé en 2007	
Renouvellement d'appareil de voie (aiguillage) programmé en 2008	

Contrats de projets 2007-2013

Participation de l'Etat dans les volets transports

Principaux projets ferroviaires voyageurs



DGMT/SG/AG3 - février 2007

● Principaux projets voyageurs
 ● Lignes à Grande Vitesse (Etudes et acquisitions foncières)
 — Améliorations de grands axes existants

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 - Strasbourg-Bâle 2 - Raccordement court de Mulhouse et Tram-train 3 - Opérations capacitaires du sillon lorrain 4 - Grand contournement fret de Lille 5 - Amiens - Rang-du-Fliers (signalisation) 6 - Beauvais - Creil 7 - Creil - Paris 8 - LRNV 9 - Desserte du Mont St Michel 10 - Rennes-Brest - Rennes-Quimper 11 - Modernisation Dourdan - La Membrolle 12 - Clermont - Paris 13 - Modernisation transversale Nantes - Lyon 14 - Nantes - Chateaubriant | <ul style="list-style-type: none"> 15 - Electrification Nantes-La Roche-Les Sables 16 - Poitiers-La Rochelle 17 - Angoulême-Saintes et Niort-Saintes 18 - TER Poitiers-Limoges 19 - Bouchon de Bordeaux 20 - Aménagements capacitaires Bordeaux-Espagne 21 - Axe Toulouse-Auch 22 - Marseille-Aubagne 23 - Marseille-Aix 24 - Cannes-Nice 25 - Modernisation de la ligne des Alpes 26 - Modernisation et électrification du sillon alpin sud | <ul style="list-style-type: none"> 27 - Delle-Belfort 28 - Modernisation Etoile Cravant Bazarnes 29 - Electrification Paris-Troyes 30 - Caen-Le Mans 31 - Clermont Aurillac et Clermont Le Puy 32 - Modernisation Libourne-Sarlat 33 - Modernisation Pau-Oloron 34 - Limoges-Gueret 35 - Modernisation autour de l'agglomération de Toulouse 36 - Valenciennes-Mons 37 - Réouverture Avignon-Carpentras 38 - Noeud Lyonnais |
|---|--|---|

Une politique au service du développement durable

Un ministère mobilisé pour le développement durable

Les efforts engagés par le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, à l'initiative de Dominique PERBEN, en matière de développement durable, avec le développement des modes alternatifs à la route, méritent d'être poursuivis. Le secteur ferroviaire contribue fortement à cet engagement.

Aujourd'hui, en effet, le secteur des transports représente près de 27 % des émissions de gaz à effet de serre de la France. À 94 %, celles-ci sont issues du transport routier (véhicules particuliers, camions).

Il est également à l'origine de pollutions ou de nuisances locales qui, malgré les progrès importants réalisés tout au long de ces dernières années en matière d'émissions polluantes, continuent de nourrir une demande sociale importante en matière de réduction de ces impacts.

La physionomie des transports est influencée par de nombreux facteurs liés tant à l'économie générale des services de transport qu'à l'aménagement de notre territoire.

L'action du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en matière de développement durable s'articule autour de trois axes principaux :

1. Mettre la technologie au service de la réduction de l'impact des transports sur l'environnement

- démarches "zéro pétrole" à la SNCF et à la RATP, pour des transports publics exemplaires ;
- à travers le PREDIT (Programme de recherches et d'innovation dans les transports terrestres), soutien à des programmes de recherche pour améliorer l'efficacité énergétique des transports ;

2. Mieux organiser nos différents modes de transport et l'utilisation que nous en faisons :

- En développant résolument les modes de transport ferroviaire, fluvial et maritime, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs. Le développement du ferroviaire est donc un pan important de cette politique.

Ainsi :

- les dépenses d'investissement de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) sont orientées en 2007 vers les modes ferroviaire, maritime ou fluvial (près de 60 % des crédits 2007) ;
- la décision du 4 décembre 2006 (JO du 20 décembre) faisant suite au débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (VRAL) établit sur ce secteur une feuille de route donnant clairement la priorité aux transports collectifs pour les voyageurs et aux modes ferroviaire et fluvial pour les marchandises ;

- En initiant la mise en place de dispositifs permettant de valoriser la performance environnementale : dans le cadre du Plan Climat, un travail visant à étudier la faisabilité d'un marché de quotas de CO₂ dans le transport de fret a été engagé.

3. Faire évoluer nos comportements individuels et collectifs en matière de transport

- mise en place des « étiquettes énergie » pour informer le consommateur sur la consommation des véhicules neufs ;
- nomination d'un coordonnateur interministériel pour le développement du vélo ;
- lancement des travaux sur le « code de la rue » pour un espace urbain apaisé et partagé ;
- promotion et incitation à la conduite apaisée et économe ;
- lancement d'un appel à projets « mobilité urbaine » pour faire évoluer, à partir d'expériences et de propositions locales, les modes de gestion des déplacements urbains ;
- développement de programmes de recherche et mise à disposition des acteurs locaux d'outils méthodologiques sur les liens entre urbanisme et environnement, pour aider les collectivités locales à planifier un urbanisme durable.

D'ici la fin 2007, le Ministère réalisera un plan national « transport, urbanisme et effet de serre » afin de :

- préciser la contribution du secteur des transports à l'objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre de la France d'ici 2050 ;
- identifier et planifier les actions à mener, avec des objectifs et des rendez-vous intermédiaires ;
- examiner les actions à mener et les mesures à prendre en matière de liens entre urbanisme et environnement.

Un meilleur service aux voyageurs pour une alternative à la route et à l'avion

Les grandes lignes : un essor continu et rapide

Le trafic TGV est en hausse de 2,8 % en 2005 et 2,7 % en 2006. En 2005, les grandes lignes « Corail » ont connu une progression de trafic quasi-similaire à celle des TGV avec 3 % de voyageurs en plus par rapport à 2004.

Le renouveau des Corail Intercités

La création des Corail Intercités au début de 2006 a permis de relancer le développement de l'offre ferroviaire classique. La SNCF s'est ainsi engagée, suite à la demande de l'État à l'été 2005, à développer une offre de qualité pour le marché spécifique de la moyenne distance, connectée avec les TGV et TER.

L'activité Corail Intercités a augmenté de 4,7 % en 2006. L'objectif est d'augmenter ce trafic de 12 % d'ici 2009. Un plan d'investissement de 130 M€ pour moderniser le matériel (dont 276 rames corail) est engagé sur la période 2006 - 2009.

Les lignes régionales : renouveau et succès

Depuis 2004, les voyageurs se tournent massivement vers le transport ferroviaire régional. Le transfert aux Régions de l'organisation des services régionaux de voyageurs a eu un effet positif sur la dynamique de l'offre et du trafic : entre 2001, année précédant la régionalisation, et 2006, le trafic ferroviaire a crû de 21 %, alors que dans le même temps l'offre ferroviaire a crû de 9,6 %.

L'effort se poursuit par le renouvellement des matériels roulants affectés à ces services, et l'amélioration du confort des passagers sur ces liaisons.

L'accessibilité

la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » oblige à rendre accessibles à toute personne handicapée, dans un délai de dix ans après la parution de la loi, les gares et les nouveaux matériels ferroviaires. Des schémas directeurs d'accessibilité sont en cours d'élaboration par les différentes autorités organisatrices.

La SNCF et RFF développent :

- l'écoute et la concertation avec les personnes handicapées et à mobilité réduite pour améliorer l'accessibilité du transport ferroviaire,
- la sensibilisation du personnel au contact de la clientèle,
- l'accessibilité des gares,
- l'accessibilité des trains,
- l'expérimentation et la mise au point des technologies les mieux adaptées.

La prévisibilité du service de transport public en cas de perturbations

La démarche globale mise en œuvre par le Gouvernement en faveur de la continuité du service public dans les transports repose sur trois volets :

- la prévention des conflits avec deux accords conclus avec les syndicats de salariés en 1996 à la RATP (transports urbains de la région parisienne) et le 28 octobre 2004 à la SNCF (entreprise nationale de transport ferroviaire) qui mettent en place des procédures de concertation mises en œuvre à l'initiative des syndicats ou de la direction de l'entreprise pour désamorcer les conflits ;
- la prévisibilité du service en cas de grève : information du public sur le trafic par tous les modes de communication, la veille et le jour du mouvement de grève ;
- le service garanti : l'entreprise de transport s'engage sur un taux de service en cas de grève dans une démarche contractuelle avec l'autorité organisatrice des transports.

Deux dispositifs de service garanti ont été institués en juin 2005 en région parisienne et en Alsace.

De nombreuses régions prennent en compte ces nouvelles dispositions dans les contrats TER qu'elles signent avec la SNCF.

Une véritable ambition pour le fret

Depuis 20 ans, l'évolution de la part de marché de la route a mis en évidence la nécessité de disposer d'offres de transports adaptées aux exigences du marché.

Le développement des modes complémentaires à la route s'inscrit dans cette logique.

Dans ce cadre, l'action du gouvernement en faveur du transport ferroviaire a consisté à :

- relancer les investissements sur le réseau,
- favoriser l'innovation,
- promouvoir une offre de services adaptée aux attentes des clients.

La relance d'investissements adaptés au trafic de fret :

Les investissements prévus visent à apporter des réponses aux points de saturation du réseau (Ile de France, région Lyonnaise, Montpellier) en offrant des possibilités d'itinéraires alternatifs, et à améliorer la qualité de l'infrastructure (électrification, renforcement des performances des lignes, etc.).

Les principaux projets concernent :

- Le contournement de l'agglomération lyonnaise, dont le tracé de la partie nord a été arrêté par Dominique PERBEN le 26 décembre 2005.
- Le projet Lyon – Turin avec l'objectif de lancer l'opération en 2010 ; la déclaration d'utilité publique du tunnel international interviendra avant la fin de l'année 2007.
- L'électrification de la ligne Valence – Grenoble – Chambéry.
- La poursuite de l'électrification de la ligne Nantes – Lyon.
- La réalisation d'un contournement nord de l'agglomération parisienne.
- Le contournement de Nîmes et de Montpellier.
- La mise au gabarit des grands axes concernés par les autoroutes ferroviaires.

Au total, près de 1,2 milliard d'euros sont prévus dans les prochains contrats de projets pour le fret.

L'innovation pour la productivité du fret ferroviaire

- **Les autoroutes ferroviaires**

Les autoroutes ferroviaires permettent le chargement de remorques poids lourd directement sur un train, et complètent l'offre de transport combiné, basée sur l'utilisation d'une caisse mobile, de type conteneur, qui peut être facilement transbordée d'un camion sur un wagon à

l'aide de portiques. Ces deux modes sont complémentaires, et s'inscrivent comme un prolongement du transport routier par le rail.

Les autoroutes ferroviaires, qui existent déjà dans le tunnel sous la Manche et en Suisse, disposent d'un potentiel de développement important en France. Aujourd'hui, trois autoroutes ferroviaires fonctionnent ou sont en projet sur le territoire français :

1. L'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont, Italie) a débuté en novembre 2003. Avec 4 aller-retour quotidiens, elle attire de plus en plus de transporteurs routiers grâce à la qualité de service offerte. Le sommet franco-italien de Lucques, le 24 novembre 2006, a confirmé l'engagement des deux Etats en faveur de la poursuite de l'autoroute ferroviaire alpine, et la préparation d'un appel d'offres en vue de concéder le service à partir de fin 2008, à l'issue des travaux de mise au gabarit du tunnel transfrontalier historique du Mont Cenis.

2. L'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg, de plus de 1 000 km, a été lancée par Dominique PERBEN le 12 décembre 2005, avec les partenaires du projet : SNCF, RFF, TLF, Modalohr, Autoroutes du Sud de la France (ASF) et la Caisse des Dépôts et Consignations. L'État a pris à sa charge les travaux d'aménagement de l'infrastructure, réalisés par RFF, et a subventionné la création de la plate-forme terminale du Boulou, à proximité de Perpignan. La première circulation aura lieu le 29 mars 2007.

3. L'autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique est fortement souhaitée par l'État et les régions concernées. Les aménagements nécessaires, notamment pour la mise au gabarit de l'infrastructure ferroviaire et la réalisation des plates-formes, figurent parmi les projets prioritaires des prochains contrats de projet 2007 - 2013 des quatre régions concernées : Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre et Ile de France.

- **Les trains longs**

Grâce aux gains de productivité qu'elle permet, la circulation de trains longs (de plus de 750 m, et jusqu'à 1 000 m) est un facteur de développement du fret ferroviaire. La SNCF chiffre ces gains de productivité entre 10 et 20 %. Les utilisateurs du transport combiné ont fait part de leur grand intérêt pour cette évolution technologique, et participent activement aux réflexions en cours.

La circulation de trains longs nécessite une modernisation des méthodes d'exploitation et l'allongement de voies d'évitement, à raison d'un évitement tous les 200 à 250 km. Dominique PERBEN a décidé le lancement d'une 1^{ère} phase, sur les axes Lille – Marseille et Paris - Marseille, pour un montant estimé à 45 M€. Dans un 2^{ème} temps, les lignes au départ du Havre, d'Hendaye et de Perpignan seront également aménagées.

Dès la fin 2007, la longueur des trains sera portée à 800 m environ sur ces itinéraires, et sera progressivement augmentée pour atteindre les 1 000 m.

- **Déploiement de l'ERTMS¹**

L'objectif de ce système de contrôle européen, commun à l'ensemble des États, est d'assurer « l'interopérabilité » des réseaux ferrés, de sorte à faciliter la circulation des trains de fret d'un pays à l'autre. Dominique PERBEN a signé avec ses homologues belge, suisse et luxembourgeois, le 15 juin 2006, en présence de Jacques Barrot, vice-président de la Commission européenne en charge des transports, une lettre d'intention portant sur l'installation de l'ERTMS² sur l'axe Anvers - Bâle – Lyon, dit « corridor C ». En décembre 2006, un autre corridor, le « D » Séville – Lyon – Turin – Trieste - Ljubljana a fait lui-aussi l'objet d'un protocole d'intention avec l'Espagne, l'Italie, la Slovénie et la France. Les calendriers de réalisation prévoient que l'essentiel de ces corridors seront équipés du système ERTMS d'ici 8 ans.

Un renouveau stratégique

- **Le Fret : une priorité pour la SNCF**

Le plan Fret a permis d'engager une phase de réorganisation indispensable de façon à assurer un développement sur des bases économiques saines, et réduire le déficit de cette branche qui avait atteint 400 M€ en 2003. La recapitalisation de 700 M€ financée par l'État a notamment permis d'engager une phase d'investissements essentielle. Sur 2004 - 2006, 126 locomotives neuves ont déjà été livrées ; 397 locomotives diesel et 160 locomotives de desserte et de manœuvre sont également commandées.

Les déficits annuels ont été réduits de 200 M€ entre 2004 et 2006. Anne-Marie IDRAC, présidente de la SNCF, a placé la réussite de Fret SNCF au cœur des priorités des 3 prochaines années. C'est l'ensemble de l'entreprise, dans toutes ses composantes, qui se mobilise pour réaliser ces évolutions.

- **L'ouverture à la concurrence est effective depuis le 31 mars 2006**

8 entreprises ferroviaires sont aujourd'hui aptes à circuler sur le réseau ferré français. Les chargeurs disposent d'une offre plus large, plus compétitive, qui leur permet de confier au mode ferroviaire une plus grande part de leur marchandises. Même si cette offre ne représente aujourd'hui que 1 % du marché, elle est appelée à se développer et pourrait atteindre 3 à 5 % en 2007.

- **Des opérateurs ferroviaires de proximité pour compléter l'offre longue distance**

À l'initiative du Ministre des Transports et en accord avec l'Association des régions de France, une mission sur le fret ferroviaire et le développement local a été confiée en 2005 à

¹ ERTMS = European Rail Traffic Management System

Jacques Chauvineau. L'objectif est d'explorer, en partenariat avec le tissu économique, des initiatives locales de nature à développer l'utilisation du fret ferroviaire. Cette mission se situe dans la continuité du rapport des sénateurs Haenel et Gerbaud : « Fret ferroviaire : la nouvelle bataille du rail ».

La mission a été menée en étroite partenariat avec les chargeurs. Elle conclut, en accord avec eux, à la nécessité de créer en France des « opérateurs de proximité ».

Ces nouveaux opérateurs locaux, autonomes, assureront en partenariat avec le tissu économique une logistique ferroviaire territoriale, drainant, de manière efficace et économique, des flux ferroviaires diversifiés, vers des points d'échanges convenus avec les opérateurs « longue distance », dont la SNCF. Appuyés sur le maillage fin du territoire, ils redynamiseront le mode ferroviaire en élargissant son marché.

Cette adaptation française des « short lines » qui ont donné des résultats spectaculaires aux USA, au Canada, en Suède, etc., est particulièrement opportune au moment où le renouveau du fret ferroviaire est une attente forte.

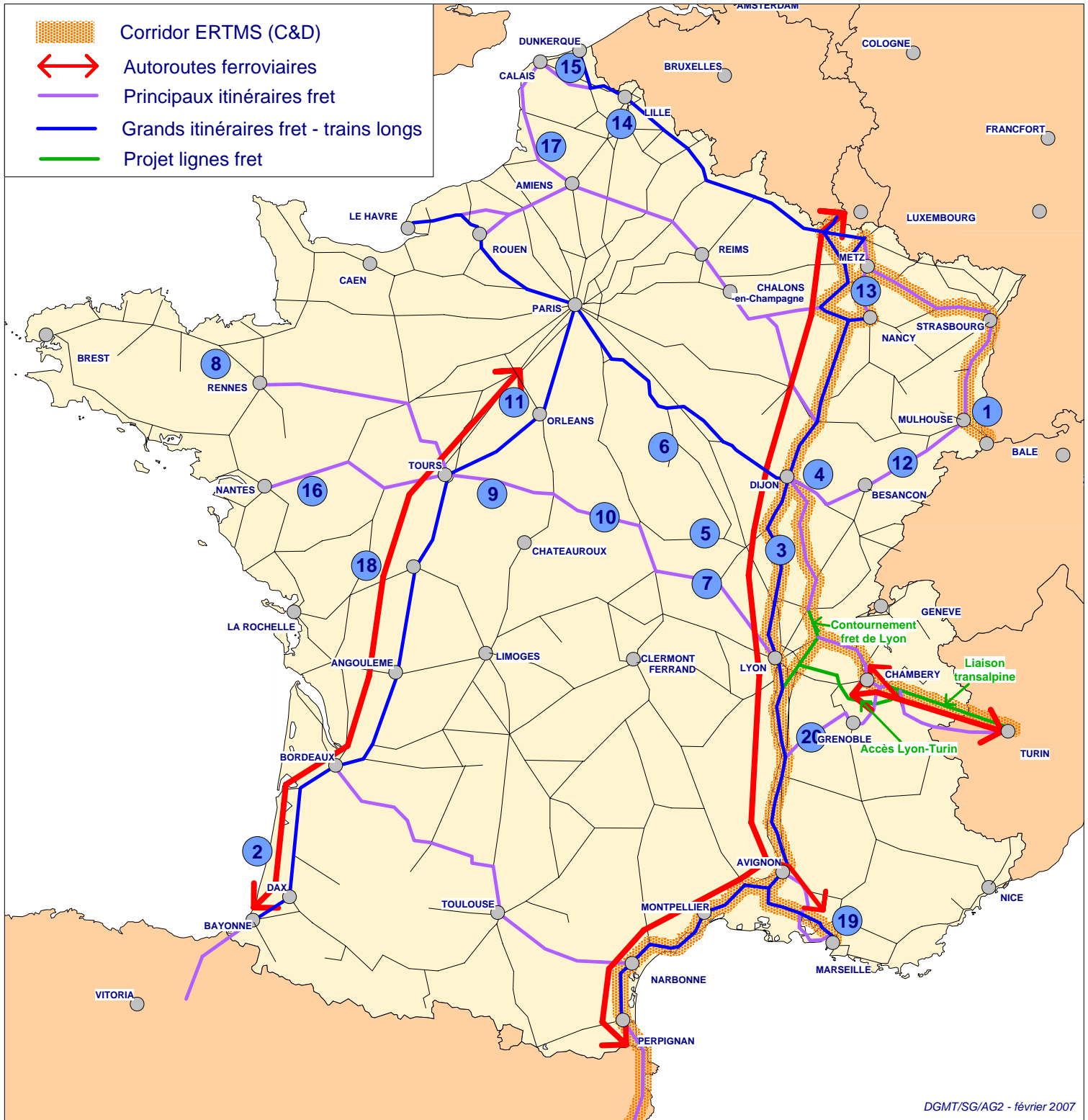
L'État a demandé à la SNCF de l'intégrer dans ses réflexions en cours sur la réorientation de sa politique fret.

Dans le Centre et le Morvan, le tissu économique s'est organisé en créant deux associations (PROFFER Centre et PROFFER Morvan) en vue de susciter la création d'opérateurs locaux, associée à un programme de remise en état des infrastructures. L'Auvergne est engagée dans la même démarche sous l'égide de la CRCI (Chambre régionale de commerce et d'industrie).

Les initiateurs, qui sont en relation étroite avec les collectivités territoriales, ont manifesté auprès de la SNCF, de RFF et de Dominique PERBEN, leur volonté de faire aboutir rapidement cette démarche ; des contacts sont en cours. Dans le cadre des CPER (Contrat de plan État Région) Centre et Bourgogne, un programme de remise en état d'infrastructures locales est en cours de mise au point.

Convaincu du rôle important que les opérateurs de proximité peuvent jouer dans le renouveau du fret ferroviaire, Dominique PERBEN a décidé de prolonger la mission de M. Chauvineau en 2007, lui confiant, pour le compte de l'État, un rôle de facilitateur et de suivi des effets des expérimentations qui verront le jour dans l'année.

Investissements sur le réseau en faveur du fret



DGMT/SG/AG2 - février 2007

Liste des principales opérations d'investissement envisagées dans les contrats de projets 2007-2013 concourant à l'amélioration de la qualité du trafic de fret

- | | |
|---|---|
| 1- Modernisation Mulhouse Chalampé | 11- Remise à niveau du réseau de proximité |
| 2- Aménagements capacitaires Bordeaux Espagne | 12- Mulhouse Dijon (gabarit B1) |
| 3- Amélioration cadencement ligne Dijon Lyon | 13- Amélioration de la capacité du sillon lorrain |
| 4- Etudes de fonctionnalité noeud ferroviaire dijonnais | 14- Grand contournement fret de Lille |
| 5- Dijon Nevers : automatisation système d'espacement trains | 15- Desserte ferroviaire port de Dunkerque |
| 6- Modernisation étoile Cravant Bazarnes | 16- Augmentation de capacité Nantes Angers |
| 7- Modernisation étoile Paray le Monial | 17- Signalisation Abbeville Rang du Fliers (BAPR) |
| 8- Réouverture de la Brohinière-Mauron | 18- Etudes pour opérations ultérieures dont Thouars Niort |
| 9- Electrification Tours-Vierzon | 19- Etudes réouverture lignes (Carnoules Gardannes, Aix Rognac) |
| 10- Modernisation Nantes Lyon (électrification Bourges - Saincaize) | 20- Modernisation et électrification du sillon alpin sud |