

Paris, le 16 septembre 2009

---

## **Relance du fret ferroviaire Réseau Ferré de France s'engage**

**Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France, « s'associe pleinement aux mesures prises par le Gouvernement en faveur d'un redressement du fret ferroviaire. RFF se mobilise, dans le cadre de ses responsabilités de gestionnaire du réseau national, pour contribuer au succès du plan fret », annoncé par MM. Jean-Louis Borloo, Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, et Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des Transports.**

« La priorité de Réseau Ferré de France est d'atteindre les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement », notamment d'augmenter la part modale des trafics autres que routiers et aériens de 14% à 25% d'ici 2022. Pour cela, la **mobilisation de tous les acteurs** concernés est indispensable : Etat, entreprises de transport ferroviaire et de logistique, gestionnaire du réseau, collectivités territoriales, Europe,...

« RFF est un partenaire engagé, qui s'inscrit dans le cadre d'un véritable marché européen, et qui mettra tout en œuvre pour offrir à ses clients une infrastructure performante et des sillons de qualité ». Cette ambition est portée par le Grenelle et concrétisée par le contrat de performance que RFF a signé avec l'Etat le 3 novembre dernier. Elle se traduit par un **programme de soutien au développement du fret ferroviaire** qui relève de **cinq axes principaux** :

- un engagement sur des objectifs de qualité du service pour garantir aux transporteurs les sillons tracés, et leur réserver les capacités nécessaires sur le « réseau orienté fret » ;
- un aménagement du réseau passant par une modernisation et une rénovation de l'infrastructure existante ;
- la création d'autoroutes ferroviaires ;
- le soutien au développement des autres nouveaux services : les services de proximité (OFP), les trains de fret à grande vitesse...
- le partenariat avec les grands ports maritimes et les autres gestionnaires de réseaux européens pour développer les corridors fret internationaux et favoriser le développement des trafics massifiés.

**Ce sont ainsi plusieurs mesures clés qui ont été identifiées pour faciliter le succès de cette nouvelle ambition fret.**

---

### CONTACTS PRESSE :

Jean-Marie GUILLEMOT Tél. 01 53 94 30 14 jean-marie.guillemot@rff.fr www.rff.fr	Thierry JANKOWSKI Tél. 01 53 94 31 57 thierry.jankowski@rff.fr
--	--

## Les mesures clés pour le développement du fret ferroviaire

### 1. Développer un « réseau orienté fret », dans la logique du Grenelle de l'environnement

Il s'agit d'aménager le réseau ferré pour un transport de fret par voie ferrée à la fois performant et innovant, en favorisant le développement de nouveaux services ferroviaires

- **Accélérer les aménagements permettant de réaliser les autoroutes ferroviaires cadencées :**
  - Autoroute ferroviaire alpine (Aiton-Orbassano): mise au gabarit « autoroute ferroviaire » de l'axe Dijon-Modane terminée au dernier trimestre 2010 ; ouverture du nouveau site lyonnais avant 2013 ;
  - Autoroute Perpignan-Luxembourg : augmentation du nombre des aller-retour en décembre 2009 (4 aller-retour) ; mise au gabarit « autoroute ferroviaire » de la rive droite du Rhône à l'été 2011 ;
  - Autoroute ferroviaire atlantique (Bayonne-Bordeaux-Paris-Dourges, par Niort-Saintes) : ouverture en 2011 ;
  - Quatrième autoroute ferroviaire Calais-Lyon : début des études en septembre 2009 ; ouverture en 2013.
- **Conclure un accord de garantie de régularité** (régime de performance) avec l'exploitant de chaque autoroute ferroviaire..
- **Promouvoir le transport combiné :**
  - Autoriser les trains de 850 mètres à circuler à 120 km/h en 2010, tout en étudiant, avec les entreprises ferroviaires, l'allongement ultérieur de ces trains à 1.000 mètres et à 1.500 mètres.
  - Préparer, avant la fin de 2009, un plan de modernisation des terminaux de transport combiné et d'autoroute ferroviaire appartenant à RFF, en veillant à l'électrification des lignes terminales et en favorisant la réalisation des autres projets de terminaux (en particulier le nouveau terminal de l'Île-de-France, celui de la région lyonnaise et celui de la région marseillaise).
- **Accompagner la création d'opérateurs fret de proximité (OFP):**
  - Trois premiers opérateurs fret de proximité en 2009, après la publication de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires.
  - Rénover les petites lignes de fret à potentiel dès 2009, grâce à une participation de RFF à hauteur de 8 M€ par an et de l'AFITF à même hauteur.
- **Favoriser le développement des trains de fret à grande vitesse (TfGV) :**

- Autorisation des circulations dès 2012, nuit et jour, sur la LGV Nord vers la Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, pour le projet de TfGV appelé CAREX, dans le cadre d'un accord avec les gestionnaires d'infrastructures européens.
- **Créer un « réseau orienté fret » (ROF) :**
  - Améliorer la performance de l'infrastructure en modernisant son exploitation et en s'engageant sur des objectifs de qualité du service, dans le cadre du réseau national qui sera cadencé à partir de 2012.
  - Lancer les études de robustesse (installations de contre-sens, itinéraires bis, etc.) et d'électrification du « réseau orienté fret » d'ici la fin de l'année 2009.
  - Engager en 2010 les premiers travaux pour réaliser l'itinéraire bis de Paris-Le Havre, par Serqueux-Gisors, pour une mise en service en 2011.

*Pour mémoire, la modernisation du réseau bénéficie déjà des 13 milliards d'euros investis d'ici 2015 par RFF, grâce au contrat de performance signé avec l'Etat le 3 novembre 2008, et des 300 millions d'euros du plan de relance de l'économie consacrés au ferroviaire en 2009 et 2010. Cette modernisation accélérée du réseau permettra aux trains de fret de circuler sur l'ensemble des 30.000 km de lignes qui le composent.*

- **Résorber les goulets d'étranglement du réseau :**
  - Accélérer les études pour la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), dans la perspective d'une mise en service avant 2020.
  - Signer en 2010 le contrat de PPP du contournement de Nîmes et Montpellier, l'un des quatre grands projets ferroviaires retenus par le Président de la République au titre du plan de relance de l'économie, et lancer les travaux dès 2011 pour une mise en service programmée en 2016.
- **Favoriser la desserte ferroviaire des grands ports maritimes (GPM) :**
  - Signer en 2009-2010 des contrats de collaboration entre RFF et les grands ports maritimes, en particulier pour le développement du transport combiné et la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (Le Havre, La Rochelle, etc.)

## **2. Améliorer la qualité du service aux clients :**

*Le fret ne doit plus être la « variable d'ajustement » du réseau ferré.*

*Les entreprises qui achètent des sillons à RFF doivent pouvoir compter sur la fiabilité de nos produits (= les sillons) et de nos services ! Le contrat de performance de RFF a consolidé les bases d'une nouvelle approche « client » qui se traduit notamment par le déploiement en cours d'une plateforme commerciale au sein de RFF, permettant notamment de :*

- a. Garantir les sillons tracés pour les trains de fret, en limitant l'impact des travaux réalisés sur le réseau et en instaurant à partir de décembre 2009 un mécanisme de sillon garanti (en commençant en 2010 par l'axe Atlantique) ;
- b. Mettre le client au cœur du dispositif des horaires de trains, avec un responsable sur chaque grand itinéraire ;
- c. Négocier des accords de qualité avec les demandeurs de sillons, prévoyant des pénalités en cas de non-respect des engagements pris ;
- d. Expérimenter dès 2010 sur le « réseau orienté fret » un régime de performance permettant de disposer d'engagements et de moyens d'évaluation sur la qualité et la performance de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires ;