

Le magazine de
Réseau Ferré
de France

n° 5
mars 2009

lignes d'avenir

Dessertes rurales

Une meilleure
concertation avec
les Régions

Concentration ferroviaire

La qualité de service
en question

OUVERTURE À LA CONCURRENCE

La course vers la diversité



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



04

Politiques *par vocation*

Ouverture à la concurrence : la course vers la diversité

Comment optimiser l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs ?



10

Performants *par exigence*

Concentration ferroviaire : la qualité de service en question

Quels sont les avantages et les limites de la concentration du trafic ferroviaire en France ?



14

Partenaires *par engagement*

Dessertes rurales : une meilleure concertation avec les Régions

Quel est l'avenir des lignes rurales à faible trafic ?



17

Responsables *par conviction*

Évaluation des projets : de nouveaux critères à intégrer

Quelles sont les nouvelles méthodes de calcul des impacts des projets ferroviaires sur l'environnement ?



LGV Poitiers-Limoges

LA CONCERTATION EN CONTINU...

Après le débat public sur le projet de LGV Poitiers-Limoges qui s'est déroulé en 2006, une deuxième phase de concertation active a été lancée, en même temps que les études, en septembre 2008. Le dispositif inédit mis en place par RFF repose sur le fonctionnement de quatre ateliers thématiques, réunissant chacun une trentaine d'acteurs du territoire, dont les réflexions alimentent les études en continu. Une Charte de la concertation, validée par l'ensemble des participants, formalisera l'organisation et la philosophie des échanges, placés sous le contrôle d'un garant nommé par la Commission nationale de débat public. En parallèle, RFF donne la parole au public via un système de concertation en ligne, qui permet de recueillir des contributions qui sont livrées à la réflexion. Le projet devrait être présenté par RFF à l'enquête d'utilité publique en 2011.

POUR + D'INFOS : www.lgvpoitierslimoges.com



© RFF/TDS Philippe Giraud

UN PLAN RAIL POUR L'AuverGNE

RFF, l'État et la Région Auvergne ont signé au mois de février un contrat de 180 millions d'euros au total pour la mise en place du Plan Rail Auvergne. Destiné à améliorer les liaisons ferroviaires de la région pour la rendre plus attractive et compétitive, ce programme s'appuie à parts égales sur chacun des partenaires. En outre, RFF finance seul la rénovation de la section auvergnate de la ligne Bordeaux-Lyon. Avec le contrat de projet 2007-2013, ce protocole permet de porter à plus de 400 millions d'euros l'effort de modernisation et de rénovation du réseau ferré en Auvergne.

Lignes d'avenir, le magazine de Réseau Ferré de France - 92, avenue de France - 75648 Paris Cedex 13 - lignesdavenir@rff.fr - **Directeur de la publication** : Patrice Kreis - **Rédactrice en chef** : Sylvie Gelade - **Comité éditorial** : Pascal Béria, Franck Chimot, Christian Dubost, Jean Faussurier, Anne Guerrero, Jean-Marie Guillemot, Bruno de Monvallier, Jean-Louis Rohou, Alain Sauvant - **Rédaction** : Denis Baudier, Claire Beauchamps, Nelly Buffon, Patrick Lenormand - **Conception et réalisation** : PUBLICORP, 8496 - **Impression** : Arterprint. Imprimé en France sur un papier certifié forestier PEFC, certificat qualité ISO 9001 et certificat environnement ISO 14001. ISSN 1960-9566/1960-9566. Dépôt légal : mars 2009.

Photo de couverture : Michael Dunning/Gettyimages®



LA RÉFORME DU PÉAGE SUR LA BONNE VOIE

Après trois ans d'études et de concertation, un décret paru en novembre 2008 fixe les nouvelles règles pour une juste rémunération de l'usage du réseau ferré national. La réforme des redevances se décline en trois volets : pour les LGV, le péage sera ajusté en fonction du chiffre d'affaires du transporteur ; pour le fret, la hausse du péage sera compensée par l'État, tandis que pour le réseau existant (Transilien, Corail, TER), la tarification distinguera le droit d'entrée qui couvrira les coûts fixes et le droit d'utilisation qui couvrira les coûts variables. Cette réforme, qui entrera en vigueur en décembre 2009, s'inscrit dans le droit fil du contrat de performance 2008-2012 signé par RFF et l'État fin 2008.

Partenariat public-privé LES ENJEUX D'UNE MEILLEURE COLLABORATION

Pas de développement rapide du réseau à grande vitesse sans développement du partenariat privé-public : telle est la conviction de RFF, qui a lancé en décembre 2008 un appel à candidatures pour la réalisation et l'exploitation de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. RFF analyse actuellement les réponses reçues pour le projet de mise en concession de la LGV Sud Europe-Atlantique. Plus récemment, en janvier 2009, Eiffage et deux groupements ayant comme mandataires Bouygues et VINCI Concessions se sont déclarés candidats pour réaliser et exploiter les 71 km de la future ligne mixte fret et voyageurs qui contournera Nîmes et Montpellier. Enfin, le 13 février dernier, la réalisation du système de communication sol-train GSM-R a été confiée au groupement TDF, constitué de TDF, VINCI Énergies, VINCI Concessions, SFR et AXA Investment Managers Paris.

Salon international des solutions logistiques RFF À LA RENCONTRE DES ACTEURS DU FRET

RFF participera au SITL (Salon international des solutions logistiques), qui se tiendra du 24 au 26 mars à Paris Porte de Versailles. Les représentants du pôle commercial ainsi que les chargés de mission fret des douze directions régionales de RFF seront présents pour dialoguer avec les chargeurs et les acteurs du fret, tandis que la nouvelle plate-forme commerciale de l'entreprise sera dévoilée le mardi 24 mars à 14 heures lors d'une conférence.

Édito



© Luc Benevillo

« RFF, une entreprise à part entière. »

Hubert du Mesnil,
président de Réseau Ferré de France

La signature du premier contrat de performance, le 3 novembre dernier, marque une date importante dans la jeune histoire de Réseau Ferré de France. Il officialise en effet l'engagement mutuel de l'État et de RFF autour d'une vision commune et partagée sur les véritables défis à relever en matière de transport ferroviaire. Ce contrat précise le cadre d'un modèle d'organisation et de gouvernance d'un système ferroviaire en profond renouvellement avec l'extension du rôle des Régions, le développement des pratiques de concertation, la création prochaine d'une autorité de régulation chargée de veiller au bon fonctionnement de la concurrence.

Réseau Ferré de France est conforté dans ses trois vocations essentielles : celle de vendre les capacités ferroviaires et d'ouvrir le réseau à l'Europe et à la concurrence, celle de rénover et de moderniser ce réseau et celle de promouvoir un nouvel équilibre économique de l'infrastructure ferroviaire. Ce contrat concerne la période 2008-2012, mais il nous donne une visibilité industrielle jusqu'en 2015.

Cet engagement renforce la responsabilité de RFF, désormais exclusive, de la relation avec les clients, notamment en matière de développement de l'action commerciale. Elle renforce aussi sa responsabilité en tant que fournisseur de services à part entière, comptable de la qualité du réseau vis-à-vis de ses clients et de l'ensemble des utilisateurs du transport ferroviaire. ♦

Le 13 décembre prochain, le transport international de voyageurs s'ouvrira à la concurrence sur le réseau ferré. Le potentiel du marché français attirera des opérateurs nouveaux, mais les obstacles à contourner sont nombreux : capacité de sillons et transparence de leur attribution, problèmes du cabotage et du garage, gestion des services communs en gare.

Autant de solutions à trouver pour que le succès soit au rendez-vous et que la continuité de service soit assurée du premier au dernier kilomètre.

Dossier : Ouverture à la concurrence

La course vers la diversité

Transport voyageurs

Vers une ouverture maîtrisée

La prochaine libéralisation du transport international de voyageurs va entraîner, dans l'Hexagone, des changements de fond dans les méthodes et la manière de concevoir le transport ferroviaire. Des mutations qu'il convient d'identifier, pour la mise en place d'une concurrence saine entre les différents opérateurs.

Du jamais vu dans les gares françaises : des trains de voyageurs frappés du logo de Deutsche Bahn, de Trenitalia, de Veolia ou même... d'Air France ! Le 13 décembre 2009, le marché du transport de voyageurs international s'ouvrira officiellement à la concurrence. Une « révolution » pour le système ferroviaire, frappé depuis plus de soixante-dix ans par le sceau du monopole. « Ce changement découle des décisions de l'Union européenne, explique Alain Sauvant, directeur du service économique. L'idée est de rendre les systèmes ferroviaires nationaux plus efficaces, plus productifs et davantage à l'écoute du client, ce qui est en général difficile avec des opérateurs en situation de monopole. »

La date du 13 décembre 2009 n'est que l'un des nombreux jalons de l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence : le fret international est libéralisé depuis 2003, et le fret national s'est ouvert aux nouveaux opérateurs en 2006. À plus long terme, c'est le transport national et régional (TER) qui pourrait être amené à s'ouvrir. Mais, malgré la remise prévue d'un rapport sur le sujet au Parlement européen, rien n'est encore décidé.

De quelle ouverture parle-t-on ?

Une première précision s'impose : la libéralisation ne concerne que le transport international, et non l'infrastructure ferroviaire, qui reste sous la responsabilité exclusive de RFF. « En Europe, poursuit Alain Sauvant, l'infrastructure reste en monopole. Séparer l'infrastructure entre plusieurs opérateurs générerait des coûts supplémentaires importants s'il fallait dupliquer les lignes pour générer de la concurrence entre elles. C'est pourquoi l'infrastructure est souvent qualifiée de "monopole naturel". »

D'autre part, dans le cadre des différents modes d'ouverture à la concurrence identifiés (voir encadré « À savoir »), celle liée au secteur ferroviaire se fera par le marché, ce qui permettra aux clients de choisir, pour le même trajet, parmi plusieurs transporteurs, celui qui leur offrira le meilleur rapport qualité/prix. Pour ce qui concerne les pays qui ont déjà ouvert le TER à la concurrence, une autorité organisatrice définit les obligations de desserte et lance des appels à la concurrence pour les liaisons. C'est le cas des Länder en Allemagne, où les Länder ont ouvert progressivement les petites lignes, puis des lignes à fort trafic comme le RER de Brême (voir article « Regard d'expert »).



L'ouverture à la concurrence permettra au voyageur de choisir son transporteur en fonction des services offerts à bord et du bon rapport qualité/prix de la prestation.

Les bénéfices de l'ouverture

Les bénéfices attendus de cette ouverture sont nombreux et se fondent sur une meilleure organisation du réseau : accroissement de la productivité, meilleure écoute du client, et probablement baisse des prix, et donc des trafics en hausse. Un cercle vertueux déjà observé

« L'idée est de rendre le système ferroviaire national plus efficace, plus productif et plus à l'écoute du client. »

dans les pays et les modes de transport ayant pratiqué cette libéralisation. Dans le transport routier de marchandises, par exemple, l'ouverture a entraîné une baisse des prix de l'ordre de 15 %, soit trois fois plus que les apports de toutes les autoroutes depuis 1980. Aux États-Unis, l'ouverture décidée en

1980, lors du Staggers Rail Act*, a amené une rupture de tendance nette à la hausse sur les trafics ferroviaires de fret. Les pays européens qui ont ouvert le transport de fret à la concurrence depuis longtemps sont aussi ceux qui voient ce trafic progresser. Cependant, la baisse des prix ne résulte pas mécaniquement de l'ouverture du réseau

voyageurs à la concurrence. L'un des risques principaux réside dans la multiplication des opérateurs sur les lignes les plus fréquentées, donc les plus rentables, aux dépens des plus petites. Le coût du transport d'un voyageur étant plus important dans un petit train, la multiplication des opérateurs >>>



La Deutsche Bahn: sans doute une des premières entreprises ferroviaires à circuler sur le réseau français dès 2010.

© Réa/Cilles Rolle

>>> peut alors conduire à une diminution de leur taille. Les gains de productivité n'amèneraient pas, dans ce cas, les baisses de prix attendues, du fait des pertes d'efficacité du système. *« C'est un danger réel pour le système ferroviaire, rappelle Alain Sauvant. En Grande-Bretagne, une ouverture mal maîtrisée du transport collectif urbain a tourné à la catastrophe: des minibus partout en heures de pointe, mais sans baisse des prix pour le voyageur, et la fin des services en heures creuses ou dans les banlieues éloignées. C'est pourquoi il faut que la concurrence soit accompagnée de mesures la rendant bénéfique pour tous. »*

Pour ce faire, on peut s'inspirer de mesures d'accompagnement mises en œuvre dans d'autres modes de transport: en France, dans le transport aérien, un fonds de péréquation prélève quelques centimes d'euros par vol, et permet de maintenir des liaisons utiles pour les petites villes excentrées. Et ce, sans coût supplémentaire pour le voyageur et le contribuable, mais au contraire pour moins cher du fait des gains de productivité amenés par la concurrence.

Adapter la tarification

Toutes les lignes ne sont pourtant pas égales face à la concurrence, ce qui implique un aménagement de la tarification de l'infrastructure. Les TGV province-province (dits « intersecteurs »), souvent économiquement fragiles, bénéficient ainsi d'un rabais pour encourager le maintien des dessertes d'aménagement du territoire. Il en va de même pour les TGV à petite capacité, qui pourraient avoir du mal à supporter les péages et qui participent pourtant à la fourniture d'un service à haute fréquence dans la journée, et donc à l'écomobilité.

Plus généralement, RFF se veut force de proposition envers les pouvoirs publics, pour que la concurrence profite à tous. Il ne peut toutefois pas tout régler seul. Certaines réformes souhaitables, comme la péréquation ou le conventionnement, concernent les services de transport. Le sujet du financement des Corail devra par exemple être un jour mis sur la table, car l'opérateur historique SNCF ne pourra plus en financer éternellement tout le déficit lorsque les marchés rentables du TGV auront été ouverts à la concurrence.

À SAVOIR

Une ou des concurrences ?

Il est possible de distinguer deux grands modes d'ouverture à la concurrence.

- Dans le cas de l'ouverture par le marché, c'est le voyageur qui choisit le transporteur qu'il souhaite pour un trajet donné.
- Dans le cas d'une ouverture pour le marché, une autorité organise la concurrence sur le trajet en question en confiant le service à un transporteur, en général après appel d'offres, qui assure l'ensemble des liaisons pour une période définie.

Les marchés qui peuvent s'équilibrer sans aides publiques sont en général ouverts à la concurrence par le marché. C'est le cas de la plupart des liaisons aériennes à trafic important. En revanche, les dessertes à faibles flux, qui sont par nature déficitaires, sont en général organisées sous la forme de la concurrence pour le marché. C'est par exemple le cas des dessertes des îles.

Anticiper pour résoudre les litiges

Un autre enjeu concerne les méthodes d'attribution des sillons. Dans le cadre d'un système ferroviaire ouvert à la concurrence, plusieurs entreprises pourraient convoiter un même sillon. RFF doit proposer des méthodes de résolution de ces conflits sans favoriser un transporteur par rapport à l'autre. Plusieurs méthodes sont utilisées à cet effet en Europe: discussions entre entreprises ferroviaires, négociations avec le gestionnaire d'infrastructures pour faire émerger une solution collaborative, voire mise aux enchères des sillons, comme en Estonie ou en Slovaquie. Tout est possible, à condition de ne pas discriminer un opérateur par rapport à l'autre.

Les espoirs d'une régulation maîtrisée reposent en partie sur le rôle que les acteurs indépendants joueront demain: la future Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) sera en effet chargée de traiter les litiges liés à l'ouverture et devra s'assurer que RFF mettra tout en œuvre pour que chaque opérateur de transport puisse légitimement et en toute transparence accéder à l'infrastructure. La haute autorité de la concurrence jouera, elle aussi, un rôle important, à l'instar de ce qui s'est passé dans d'autres secteurs, comme celui de l'énergie électrique où il existe aujourd'hui une offre réellement concurrente à celle de l'opérateur historique. L'histoire de la concurrence ferroviaire en France reste à écrire, mais il est vraisemblable que cette autorité jouera un rôle clé sur le marché. ♦

* Acte fondateur instituant la dérégulation ferroviaire américaine.

« Le transport ferroviaire de voyageurs allemand : des centaines de micromarchés »

Guido Friebel, professeur à l'université Goethe de Francfort et maître de conférences à l'École des hautes études en sciences sociales, a fait du transport l'une de ses spécialités. Il détaille l'ouverture à la concurrence du transport voyageurs dans son pays.



Guido Friebel, professeur à l'université Goethe de Francfort et maître de conférences à l'École des hautes études en sciences sociales

Depuis quand le transport voyageurs du réseau TER est-il ouvert à la concurrence en Allemagne ?

La réforme du chemin de fer allemand et l'ouverture à la concurrence ont commencé en 1994. Suivant l'organisation fédéraliste du pays, l'État fédéral a délégué une grande partie de son autorité aux pouvoirs régionaux, les *Länder*. L'État a prévu une aide avec des subventions annuelles de plusieurs milliards d'euros avec lesquels ils commandent des services de transport auprès des opérateurs de chemin de fer.

Comment s'est mise en place cette ouverture ?

Elle se caractérise par une grande hétérogénéité des situations : les autorités locales ayant beaucoup de liberté, on obtient des centaines de micromarchés. Certaines autorités privilégient la transparence, d'autres pas. L'État n'a pas fixé beaucoup de règles, car il voulait jouer le jeu de la flexibilité et de l'ouverture maximale. Il manque d'informations pour bien évaluer la situation. Lorsqu'il y a appel d'offres par exemple, on ne mentionne que les conditions de l'opérateur ayant remporté l'offre, mais pas les offres des autres. De fait, les comparaisons sont très difficiles à réaliser. Tout ce que l'on sait, c'est que certaines Régions, comme les *Länder* du Sud-Ouest, développent de plus en plus la concurrence.

Comment les opérateurs sont-ils choisis ?

Au début, on a été un peu naïfs, on voulait de la concurrence partout et il y avait des opérateurs peu sérieux sur le marché. Les Régions ou les municipalités font le choix de leur opérateur ferroviaire soit par des enchères, soit par des négociations. Les opérateurs sont des entités nationales (comme la Deutsche Bahn, la Hessische Landesbahn, etc.) ou internationales (SNCF, Veolia, Arriva, Nedbahn...). La régulation des réseaux est effectuée par une entité indépendante du ministère des Transports et de l'opérateur historique Deutsche Bahn.

Comment se passe la cohabitation entre l'opérateur historique, la Deutsche Bahn, et les nouveaux entrants ?

Dans les premiers temps, il y avait de la méfiance vis-à-vis de la Deutsche Bahn : on entendait des critiques sur son manque d'ouverture pour ce qui est des services essentiels (accès aux gares, entretien...). Cette étape est révolue. Un chiffre résume bien la situation : le dernier rapport de la concurrence a établi que la Deutsche Bahn n'avait remporté « que » 60 % des nouveaux contrats, ce qui montre bien qu'une véritable concurrence s'est installée.

Quels ont été les effets de cette mise en concurrence ?

Globalement, la réforme a aidé le système à survivre en l'incitant à se réformer ; la

part du chemin de fer dans les modes de transport choisis par les Allemands est en légère hausse. Grâce à elle, la Deutsche Bahn a dû devenir compétitive, plus transparente et efficace. Cela n'est pas simple pour cette entreprise, car elle doit gérer des coûts en personnel très lourds mais elle peut aussi mettre en avant son expérience. On ne peut pas mesurer ces effets avec précision du fait de la grande hétérogénéité du système, mais il y a des indicateurs comme la qualité et la quantité des services, les investissements en *rolling stock*, etc., qui confirment que la réforme a été un succès.

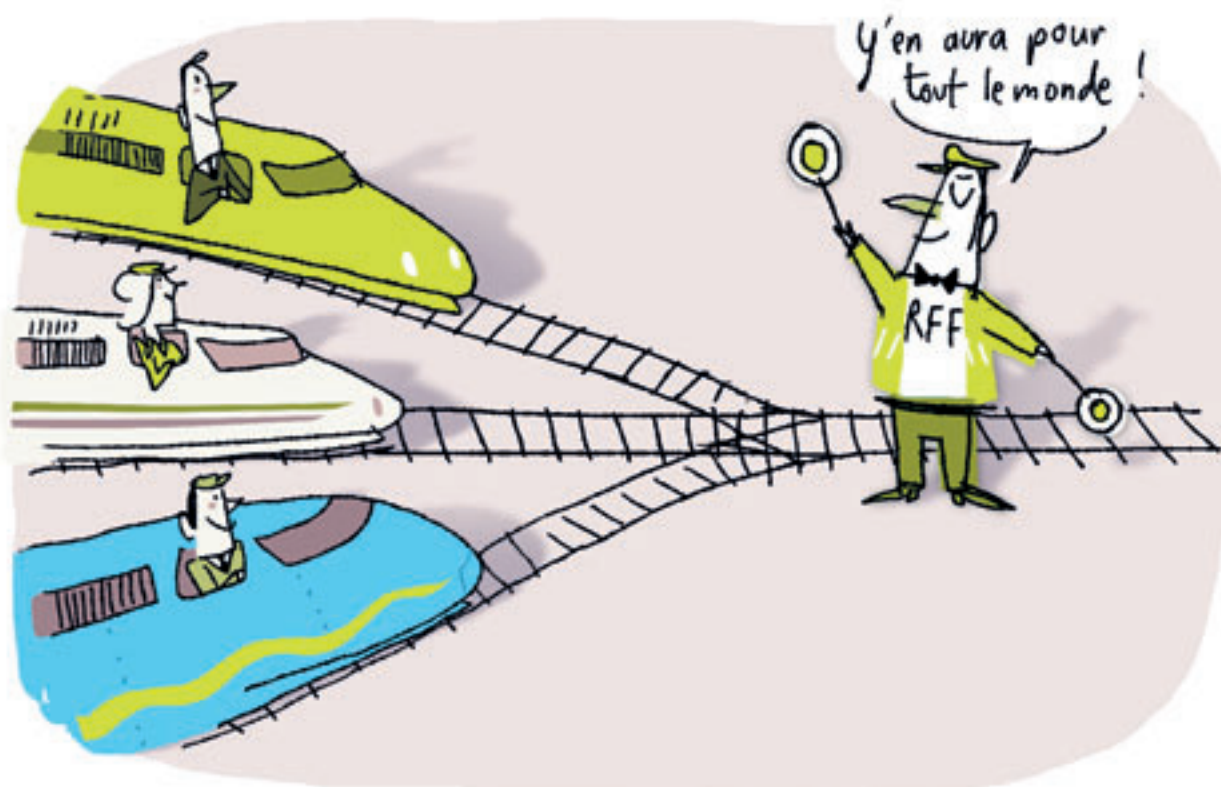
Quelle analyse faites-vous du marché français qui se prépare à cette ouverture à la concurrence ?

Le succès des grandes lignes est assez impressionnant. La SNCF a su créer des marques comme le TGV, qui est un bon produit, et le TER. Sur le plan régional, il y a un manque de concurrence évident, et c'est un vrai problème. Il n'y a aucune raison que ça ne marche pas en France. Deux conditions sont toutefois requises : 1/ de la volonté et un peu d'autorité avec des règles bien claires, un monitoring des activités ; 2/ la transparence et l'obligation de transmettre les données. Il y a peu de risques pour le transport voyageurs ; cette revitalisation permettra, grâce aux gains en efficacité et à la hausse du trafic, de créer des emplois. ♦

Régulation du marché

Les moyens pour y arriver...

Pour être une réussite, l'ouverture du transport international de voyageurs à la concurrence doit être préparée avec soin. Le grand projet de RFF appelé « Plateforme commerciale », engagé pour maîtriser la gestion des sillons et des plages travaux, la facilitera à coup sûr.



© Régis Fallier

Après le fret, les voyageurs! le réseau ferroviaire français poursuit sa mutation et aborde cette deuxième étape de l'ouverture à la concurrence avec d'autant plus d'assurance que la première se déroule plutôt bien. « *Le bilan de la libéralisation du fret est assez bon, souligne Hervé de Tréglodé, directeur général adjoint. En trois ans à peine, la part de marché des entreprises ferro-*

viaires autres que la SNCF est passée de 0 % à 9 %. » Le créneau du transport des voyageurs, de surcroît, a de quoi attirer le chaland: le marché français des lignes à grande vitesse est très important, les TGV représentant 50 % du marché en Europe. « *Le potentiel du marché des voyageurs est élevé, confirme Hervé de Tréglodé, et il va certainement attirer des grands groupes.* » Ouvrir le réseau à plus d'opérateurs et générer donc plus de trafic peut toutefois poser

de sérieux problèmes, particulièrement si le succès est au rendez-vous. Les sillons et leur attribution concentrent toutes les attentions: si le réseau peut absorber une montée en charge progressive, que se passera-t-il en cas d'afflux d'opérateurs et de hausse brutale du trafic? Comment réagiront les nœuds actuels de circulation comme les gares à Paris ou à Lyon? Quid de l'usure du réseau? « *Nous avons fait beaucoup d'études pour anticiper ces situations,*

assure Hervé de Tréglodé, *mais prévoir avec précision les points de rupture est un exercice on ne peut plus difficile.* »

Assainir la situation

Le plan de modernisation du réseau, engagé il y a quelques années, devrait soutenir cette ouverture et diminuer ses aléas. Au-delà de la remise à niveau des performances techniques du réseau, c'est surtout l'organisation des sillons et des plages travaux qui sera profondément revue.

L'objectif: assainir d'ici mi-2010 les conditions de leur attribution, aujourd'hui insatisfaisantes, comme l'a établi un audit mené par l'École polytechnique fédérale de Lausanne en 2007. Les efforts s'orienteront dans deux directions: une répartition équilibrée et fluide des sillons d'une part, et une anticipation des demandes de plages de temps dévolues aux travaux. Ces dernières, prévues pour être demandées longtemps à l'avance, le sont souvent tardivement par le biais de plages travaux dérogatoires, ce qui pénalise les travaux eux-mêmes et l'attribution des sillons. Pour gérer cette optimisation, l'audit suisse a recommandé avant toute chose « *la maîtrise complète par le gestionnaire de l'infrastructure, c'est-à-dire RFF, de la gestion des sillons* ».

La concertation sur un plateau

Pour lutter contre cette tendance et se donner les moyens d'assurer une plus grande fluidification du trafic, RFF a renforcé ses structures commerciales, en particulier

en prévoyant de doubler les effectifs de sa direction des sillons (83 personnes). En charge de la gestion de la cohérence entre l'attribution des sillons et celle des plages travaux, le pôle commercial ainsi renforcé sera l'interlocuteur des demandeurs de plages travaux et des différentes entreprises ferroviaires. Il organisera une meilleure orchestration des différentes réservations horaires, et sera le garant d'une répartition impartiale, équitable et non discriminatoire entre les différents acteurs du marché. Une feuille de route à la fois technique et éthique, l'objectif fixé en interne par RFF étant d'assurer à tous les clients « *une réponse positive, fiable et cohérente à leurs besoins* ».

Cabotage, garage et partage

Parallèlement à cette réorganisation en profondeur, trois derniers points devront être résolus pour donner à l'ouverture du transport international des voyageurs toutes les chances de réussite. Le premier est lié au cabotage: les



Les zones de stationnement des trains: une des conditions de la réussite de l'ouverture à la concurrence.

© Réa/L.Granéguillot

trains internationaux traversant la France auront-ils le droit de transporter beaucoup de voyageurs à l'intérieur de l'Hexagone? Ce sujet, hautement sensible puisque représentant une concurrence directe pour la SNCF, est encore en discussion. Les deux autres problèmes à résoudre tournent autour des gares. Celles-ci n'ont pas des capacités de garage illimitées pour les trains qui doivent y séjourner, et l'augmentation potentielle – et souhaitée – du trafic pourrait les engorger. D'autre part, la gestion des parties et services communs (vente des billets, informations voyageurs, gestion des horaires...) est assurée à ce jour par la seule SNCF. Comment faire en sorte, dans un contexte nouveau de concurrence, que ces services nécessaires à tous soient partagés équitablement et accessibles à tous sans discrimination? Les propositions faites ont été nombreuses et variées: on a proposé de confier la gestion des gares à un tiers, ou encore de constituer une filiale réunissant RFF et l'opérateur ferroviaire historique, etc. Devant l'ampleur des changements à venir, le rôle de

facilitateur de RFF se dessine clairement: l'entreprise devra fixer les règles pour assurer une répartition des capacités non discriminatoire et transparente, et éviter des « scénarii noirs » (engorgement du réseau, domination abusive de certains opérateurs, etc.). Sa tâche sera également de développer la capacité du réseau ferré, et de donner de la visibilité au secteur en imaginant, dans une démarche prospective, l'évolution dans les cinquante prochaines années. « *Le monde du fer est comme un paquebot, rappelle Alain Sauvant, il a besoin de connaître longtemps à l'avance ses destinations.* » RFF est-il prêt pour cette ouverture du transport international de voyageurs à la concurrence? Hervé de Tréglodé répond par l'affirmative: « *Nous serons prêts pour l'ouverture dès le 13 décembre prochain. En cas de nécessité, si le succès dépasse les prévisions, nous aurons les moyens de répartir équitablement des sillons qui seraient, ici ou là, en nombre insuffisant.* » Reste à espérer que RFF n'aura pas à dégainer son plan d'urgence pour cause de succès fulgurant! ♦

C'est concret!

« Une plateforme pour mieux anticiper... »

Prévoir ses besoins en sillons, anticiper les plages travaux, est un impératif sur un réseau où vont s'affairer un nombre croissant d'acteurs. Un indicateur résume bien la situation actuelle: le nombre de plages travaux dérogatoires, demandées en dehors des délais normalement nécessaires pour une bonne régulation du réseau, qui a atteint des sommets, est en train de diminuer grâce aux premières mesures prises, dès le printemps de 2008, dans le cadre du projet Plateforme commerciale.

Le projet Plateforme commerciale, qui accompagnera l'ouverture à la concurrence, remédiera à de tels « dérapages ». Sur la base d'une concertation permanente avec les opérateurs ferroviaires et avec les demandeurs de plages travaux, il a retenu des objectifs précis de fonctionnement: fixation définitive des sillons alloués deux mois avant l'échéance, abaissement à 20 % (puis à 12 % en 2010) du taux des plages travaux dérogatoires...

En imposant ces nouvelles règles, RFF ne cherche pas tant à « jouer au gendarme » qu'à garantir un meilleur respect des périodes de réservation et, plus globalement, à assurer une meilleure visibilité du trafic et des travaux, qui sera profitable à tous.

Concentration ferroviaire

La qualité de service



La convergence d'une partie importante du trafic vers certaines gares se paie par une fragilisation de la qualité de service en cas de perturbation.

© Réa/Cillies Rolfe

Le réseau ferroviaire français se caractérise par une forte concentration des trafics sur une partie réduite du réseau. Favorisant la productivité des infrastructures, cet avantage se paie toutefois par une plus grande vulnérabilité du réseau en termes de qualité de service.

S'il brille par ses performances, le réseau grande vitesse est aussi représentatif de la concentration du réseau ferroviaire français. Totalisant près de 90 % du nombre de voyageurs/km dans notre pays, les 1800 km de lignes à grande vitesse supportent une part considérable du trafic passagers global. Bien sûr, les TGV rayonnent au-delà

de ces lignes dédiées. Ils circulent au total sur environ 10000 km de lignes. Toutefois, une analyse plus détaillée montre que l'essentiel du trafic à grande vitesse se concentre vraiment sur 5000 à 6000 km, les autres lignes ne voyant souvent passer qu'un seul TGV par jour. Autrement dit, un cinquième du réseau voyageurs concentre les neuf dixièmes du trafic. Au palmarès des lignes les plus chargées figurent des

en question

axes comme Paris-Lyon-Marseille, Paris-Lille, Paris-Le Mans et Paris-Tours. Cette spécificité tricolore s'explique en grande partie par le succès du programme «Très grande vitesse», qui fonctionne par capillarité et en aspirant la plupart des lignes qui lui sont connectées. À lui seul, le tronçon à grande vitesse ouest entre Paris et Le Mans irrigue quasiment l'ensemble de la façade ouest!

Paris au cœur de la convergence

Le transport régional est lui aussi concerné par cette concentration. Ainsi, la moitié du trafic, soit onze milliards de voyageurs/km/an, est localisée dans la région Île-de-France, certes très densément peuplée, mais qui ne représente quand même qu'un cinquième de la population française. L'un des axes les plus emblématiques de cette situation est le tronçon central de la ligne C, où vingt-quatre trains se succèdent dans chaque sens aux heures de pointe. Le paroxysme est atteint à Paris, par exemple dans le tronçon central du RER C où 24 trains par heure et par sens se succèdent sur une ligne à 2 voies.

Cela étant, certains axes régionaux connaissent également des fréquentations très intenses, comme la périphérie marseillaise, la Côte d'Azur, la plaine d'Alsace, le corridor languedocien, les axes Metz-Nancy-Thionville, Toulouse-Bordeaux ou Nantes-Rennes.

Quant au fret, il n'échappe pas, lui non plus, à cette exception française, sur des liaisons comme Lille-Paris-Lyon-Marseille, Paris-Tours-Bordeaux-Espagne ou encore Dunkerque-Lorraine.

Concentration ferroviaire : force ou faiblesse ?

Quelles qu'en soient les causes, cette concentration ferroviaire a ses bons côtés, en termes d'efficacité économique notamment. Faire passer un très grand nombre de voyageurs sur un nombre réduit de

lignes revient à « produire » plus avec les mêmes outils, si l'on accepte ce parallèle avec le monde industriel. Avec une cascade d'effets vertueux à la clef : un amortissement plus rapide des investissements, permettant de maintenir des prix de billet raisonnables, et donc d'alimenter le trafic... Cette concentration s'accompagne toutefois d'une contrepartie non négligeable, celle d'instituer une certaine vulnérabilité du réseau en termes de qualité de service. Vulnérabilité aux aléas, aux « pépins », aux imprévus de toute nature. Et ce, pour une raison très simple. Plus un axe est fréquenté, plus le nombre de voyageurs concernés en cas de problème est élevé. À titre d'exemple, sur une liaison comme Paris-Lyon, ce sont en moyenne 240 trains qui circulent par jour dans les deux sens, soit environ 100 000 voyageurs par jour. L'impact que peut produire n'importe quel problème sur la ligne s'en trouve donc démultiplié

par la densité des voyageurs. Lorsqu'ils surviennent, les incidents les plus sérieux font d'ailleurs bien souvent la une des médias nationaux, illustrant ainsi l'allergie croissante (et compréhensible...) des consommateurs modernes à tout ce qui relève des pannes ou des défaillances.

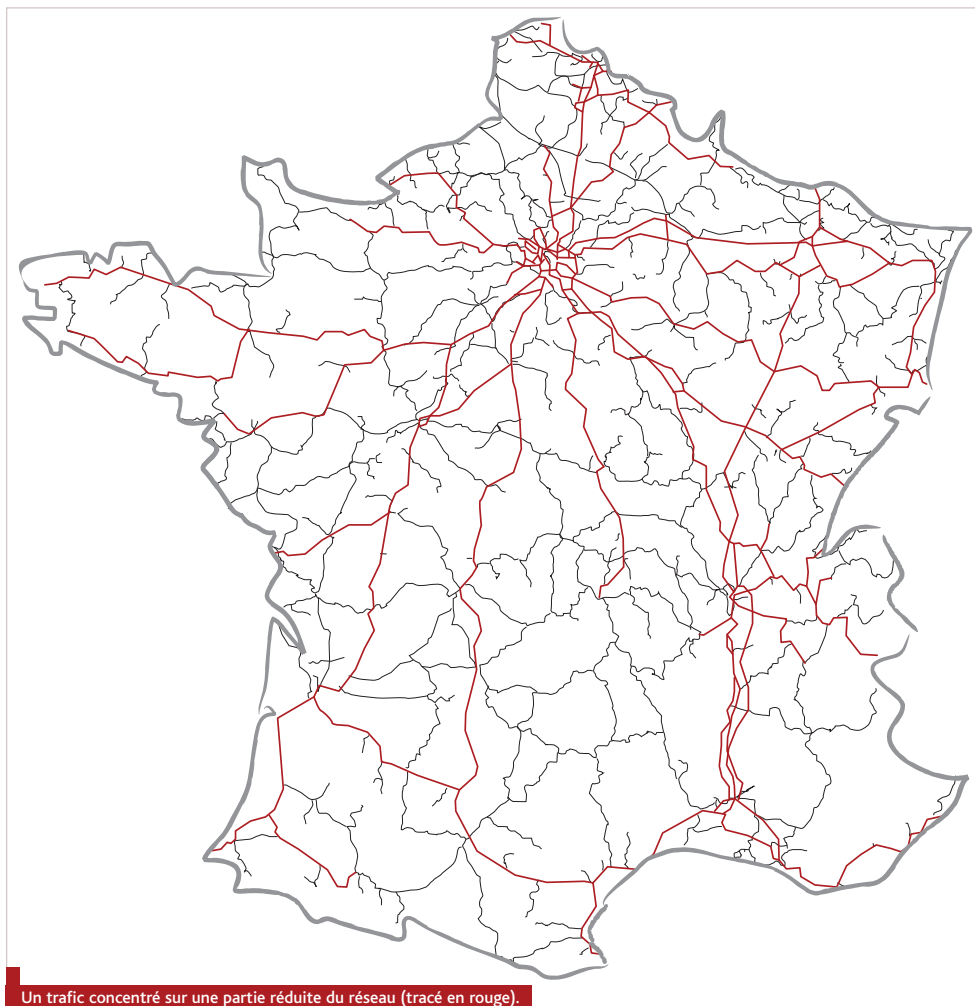
Quels impacts sur le réseau ?

Au-delà des aspects d'image, cette vulnérabilité constitue également un vrai risque pour les opérateurs, dont l'activité peut être sérieusement perturbée en cas de souci. Or, cette vulnérabilité devrait encore s'accroître lorsqu'un certain nombre de projets de lignes nouvelles seront achevés, comme l'axe Rhin-Rhône branche est réalisé actuellement par RFF, les futures liaisons Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes ou encore la future desserte à grande vitesse Bruxelles-Amsterdam. Autant de nouvelles lignes qui viendront se connecter au réseau >>>



L'alimentation électrique peut constituer une source de vulnérabilité sur les lignes classiques.

© Jean Chiscano



Un trafic concentré sur une partie réduite du réseau (tracé en rouge).

>>> à grande vitesse, accentuant encore un peu plus la concentration. Pour ce qui est des infrastructures, cette vulnérabilité se joue principalement à deux niveaux: le couple aiguillages/signalisation d'une part et l'alimentation électrique d'autre part. Sur les lignes à grande vitesse, pas de problème particulier sur ces deux plans, il s'agit d'un réseau jeune et bien dimensionné. En revanche, sur les lignes classiques, y compris en prolongement des lignes à grande vitesse, l'état des lieux est souvent moins favorable. Ce réseau est en effet parsemé de systèmes d'aiguillage et de signalisation souvent

anciens, certains datant même de la Troisième République! Il est vrai que ces systèmes sont extrêmement difficiles à moderniser. Chaque poste d'aiguillage constitue un écheveau très complexe, associant des éléments électromécaniques, électriques, et électroniques de générations différentes et irriguant toute la « plaque » de réseau environnante, rendant difficiles les modifications par petites touches. Les investissements doivent donc se faire la plupart du temps sur la globalité du système, dans des conditions très strictes de respect de la sécurité dont il est le cœur.

La question de l'alimentation électrique est, quant à elle, particulièrement sensible, notamment sur le réseau francilien, où, en raison de la forte densité de trafic dans certaines zones, on s'approche des limites de capacité du réseau électrique aux heures de pointe. Pour l'heure, il reste encore de la marge. Mais avec l'arrivée de nouveaux matériels aux performances, donc à la puissance, plus élevées, cette marge tend à disparaître. En Île-de-France, la concentration soulève une autre difficulté, celle de la mixité des trafics, entre RER, transiliens et TER venant des régions avoisinantes. Des flux ayant des missions et des vitesses différentes, mais devant bien souvent emprunter les mêmes voies! Une cohabitation extrêmement complexe à gérer, chaque flux ayant ses propres causes d'irrégularité, qui finissent fatalement par s'additionner.

Des solutions à long terme

Plusieurs leviers sont à disposition pour réduire la vulnérabilité découplant de la concentration ferroviaire. Concernant la signalisation/aiguillage, RFF conduit actuellement un très grand projet de modernisation, baptisé CCR, qui prévoit le remplacement à terme de l'ensemble des postes d'aiguillage du réseau par douze stations de régulation informatisées. Il s'agit d'un projet de longue haleine, s'étalant sur vingt à trente ans. Sachant au passage que la concentration a aussi pour inconvénient de compliquer les interventions, tant il est difficile sur les lignes les plus fréquentées de libérer des créneaux spécifiques pour les travaux. À titre d'exemple, une modernisation de la commande des aiguillages est en cours à la gare de Lyon. Comme il n'est pas pensable de fermer la gare ou même de bloquer trop de voies à la fois, le chantier a été découpé en différentes portions, selon un calendrier qui s'étale jusqu'en 2018. « *En parallèle, nous allons investir afin de moderniser les stations électriques nécessaires à la bonne marche du réseau. Les sous-stations les plus vulnérables devront être progressivement fiabilisées et renforcées, afin de répondre aux besoins de nouveaux matériels et à l'augmentation du trafic* » indique Étienne Rousselet, Chef du service Études à la direction régionale Île-de-France de RFF.

Cette volonté de maintenir et d'améliorer la qualité de service ne constitue pas seulement un enjeu interne à RFF. Le contrat de performance signé en 2008 avec l'État intègre une réflexion stratégique sur la qualité de service, en particulier sur les lignes les plus fréquentées. Les formes que pourraient prendre les exigences de l'État dans ce domaine ne sont pas encore arrêtées, mais il est clair que la tendance est d'aller vers des objectifs de résultats, exprimés globalement en disponibilité des infrastructures sur des sous-réseaux homogènes. Un premier pas dans ce sens vient d'être

franchi en région parisienne, où des discussions sont en cours entre le Stif, l'instance organisatrice des transports, et RFF, afin de fixer à ce dernier des objectifs de performances, en termes de régularité. Il est assez probable que les exploitants qui emprunteront demain la ligne Rhin-Rhône actuellement en construction demanderont à RFF des gages concernant la qualité de service des infrastructures. Il paraît en effet assez logique d'accorder une valeur à la régularité et à la disponibilité de l'infrastructure, sinon si cette valeur est nulle, il n'y aura pas de fiabilité ni de disponibilité.

En conséquence, ces exigences croissantes inciteront de plus en plus RFF à intégrer des objectifs de qualité de service dans les contrats qu'il passe avec la

SNCF, gestionnaire de l'infrastructure délégué, et avec ses prestataires et sous-traitants.

Anticiper pour accompagner la modernisation

Mais la meilleure façon de préserver cette qualité de service dans la durée sur le réseau en général, et sur les lignes les plus circulées en particulier, réside dans l'anticipation.

Les équipes de RFF ont élaboré des simulations du trafic à 10, 20 et même 50 ans afin d'évaluer les besoins de renforcement et fiabilisation, en particulier dans les zones les plus sollicitées.

Cela permet d'engager le dialogue avec les différents acteurs du transport et d'avoir une visibilité sur les investissements nécessaires à l'amélioration de la qualité du service offert.

Reste la question des coûts. Sur les lignes à fort trafic, exploitants et voyageurs exigent un haut niveau de qualité de service, qui peut être atteint grâce aux performances économiques de ces lignes, découlant de la concentration. Or, la qualité de service a aussi un coût. Phénomène général, mais renforcé au niveau français, la concentration ferroviaire n'est ni un problème, ni un atout, mais une particularité que RFF a intégrée dans sa gestion globale des infrastructures, afin d'assurer la qualité de service que les usagers du transport ferroviaire sont légitimement en droit d'attendre. ♦

« Un cinquième du réseau voyageurs concentre les neuf dixièmes du trafic. »

C'est concret !

Réseau Île-de-France : la bonne tension

En Île-de-France, le système d'alimentation électrique du réseau a été dimensionné à une époque où le trafic n'était pas aussi intense qu'aujourd'hui.

Avec la hausse constante du trafic et l'arrivée de nouveaux matériels, la question de ses limites commencent à se poser. RFF a donc mené une étude approfondie afin d'évaluer les besoins d'infrastructure. Celle-ci a fait ressortir la nécessité de moderniser certains maillons de ce système. Ailleurs sur le réseau, d'autres aménagements sont également prévus afin de fiabiliser l'alimentation électrique, notamment l'implantation d'équipements destinés à maintenir la conformité du niveau de tension sur l'ensemble des ramifications du réseau.



© Philippe Baudouin

Étienne Rousselet, responsable du service Études à la direction régionale Île-de-France de RFF

Quel niveau le phénomène de concentration ferroviaire atteint-il en Île-de-France ?

Sur la plupart des lignes radiales, le système est proche des limites de capacité, tant en nombre de voyageurs dans les trains que de trains sur les lignes. Cela met le réseau d'Île-de-France dans une situation délicate, qui rejaillit notamment sur la régularité. Des incidents même mineurs – un signal d'alarme intempestif, par exemple – ont des effets qui ont tendance à s'accroître d'année en année, le système ayant plus de mal à revenir rapidement à une situation d'exploitation normale. La capacité du système d'alimentation électrique à faire face à une demande accrue lorsque de nombreux trains souhaitent accélérer pour rattraper des retards est un des éléments de réponse.

Quelle est la stratégie mise en œuvre par RFF pour faire face à cette situation ?

L'ensemble des acteurs est mobilisé pour consolider le fonctionnement du réseau, afin d'améliorer la qualité de service en dépit de la charge élevée. En ce qui concerne RFF, cela passe par une politique de modernisation ciblée des infrastructures, afin d'agir en priorité sur les points du réseau les plus sensibles. Nous menons notamment une double stratégie de renforcement et de redondance, notamment en termes d'alimentation électrique.

De quelles ressources disposez-vous pour mener à bien cette stratégie de fiabilisation et de renforcement ?

Il se dégage un consensus pour dire qu'il faut faire plus, plus vite et mieux pour la modernisation du réseau en Île-de-France, notamment en matière d'alimentation électrique. Cela devrait se concrétiser dans un programme de renouvellement, de fiabilisation et de modernisation ambitieux et partagé avec le Stif, financé par les péages de l'activité transilien. Nous devons trouver le bon dosage concernant le rythme de mise en œuvre, afin d'éviter qu'une vague trop importante de travaux simultanés ne vienne perturber la régularité du réseau pendant cette période, ce qui serait très difficilement accepté.

Dessertes rurales

Une meilleure concertation avec les Régions

Peu considérées du fait de leur faible trafic, les lignes rurales ont été pendant longtemps les parents pauvres du réseau ferroviaire. La montée en puissance des Régions en tant qu'autorités organisatrices du transport régional (AOT) est en train de changer la donne. Désormais, ces dernières intègrent les dessertes de proximité dans leur vision stratégique du territoire. RFF les accompagne dans cette démarche d'aménagement.

S'il est assez aisé d'identifier les lignes périurbaines au sein du transport régional des voyageurs, il est plus difficile de définir le périmètre des lignes rurales. Ni périurbaines, ni d'intérêt national, ni bipôles urbains, elles répondent

à des besoins de déplacement de proximité hors de tout grand bassin d'habitat ou d'activité. Utilisées essentiellement par des TER, elles se caractérisent par un niveau de performance souvent médiocre dû à des infrastructures vieillissantes et à un faible trafic. D'où la fragilité

de leur modèle économique, car avec quelques centaines de voyageurs par jour, le niveau d'aide publique par voyageur y est particulièrement élevé. En dehors du nécessaire pour maintenir un haut niveau de sécurité, ces lignes n'ont pas fait l'objet de travaux importants depuis fort

longtemps. Une situation qui pourrait mettre en question leur fonctionnement à un horizon de 10 ou 20 ans, et encore avec des ralentissements de plus en plus importants. Le contrat de performance entre l'État et RFF préconise – à côté du plan national de modernisation des grandes lignes structurantes – qu'une concertation s'établisse entre chaque Région et ce dernier sur les enjeux régionaux de performance de l'infrastructure permettant de décider du devenir des dessertes rurales.

Liberté, proximité, territorialité

Ces dessertes dites « secondaires » peuvent représenter des enjeux significatifs pour l'aménagement d'une région : revitalisation de zones rurales, mise en valeur de zones touristiques, service à des populations... D'ores et déjà,



Le renouvellement des voies en zones rurales témoigne d'une volonté de certaines Régions de parier sur le ferroviaire.

© RFF

Le réseau rural représente environ :

8 500 km
de lignes (soit 25 % du réseau ferré national environ).

34 millions
de trains.km en 2007
(soit 7 % du trafic en trains.km).

27 millions
de trains.km pour l'activité TER.

2 %
des voyageurs-km.

dans le cadre des Contrats de Projets État-Région (CPER) 2007-2013, les régions Centre ou Auvergne investissent fortement pour maintenir durablement ces petites lignes de proximité. Certaines autres veulent aller encore plus loin, en redonnant une véritable dynamique au transport voyageurs par rail en vue d'améliorer des liaisons locales et de désenclaver des territoires. Leur connaissance des mobilités de proximité leur confère pleine légitimité à prendre position sur le devenir des lignes rurales. Dans la région Midi-Pyrénées par exemple, où tout converge vers l'agglomération toulousaine, le conseil régional a souhaité proposer une offre renforcée aux besoins de déplacement locaux et transversaux, tout en reliant les zones rurales profondes à Toulouse et à Paris grâce aux systèmes de correspondances. À la fois expert sur la connaissance du réseau et de son devenir, partenaire financier et maître d'ouvrage, RFF joue un rôle très important dans les prises de décisions des élus régionaux.

Une concertation de proximité

Trois options s'offrent aux Régions pour les dessertes rurales. L'une est la fermeture et le remplacement par un service d'autocars, la seconde consiste à maintenir le niveau



Le réseau rural répond avant tout à des besoins de proximité nécessaires au désenclavement de certaines régions.

de sécurité de la ligne dans l'attente d'une nouvelle décision ou d'un lent déclin, tandis que la troisième mise sur le renouveau du rail. C'est cette dernière option qu'a retenue le conseil régional Midi-Pyrénées en lançant un Plan Rail ambitieux, à l'issue d'un audit qu'il avait commandité sur l'état du réseau régional. Cette démarche volontariste implique un engagement très fort de la collectivité territoriale. Celle-ci reconnaît avoir choisi d'investir sur les infrastructures ferroviaires au titre de sa responsabilité d'autorité organisatrice des transports régionaux. De son côté, RFF, après avoir contribué à l'élabo-

À SAVOIR

Le Plan Rail Midi-Pyrénées 2008-2013 intègre le Contrat de Plan État-Région. Il s'élève à 820 M€, dont :

- 500 M€, apportés par le conseil régional Midi-Pyrénées ;
- 93 M€, apportés par l'État au titre du Contrat de Projet État-Région 2007-2013 ;
- 179 M€, apportés par Réseau Ferré de France ;
- 48 M€, apportés par le Fonds européen de développement (FEDER).

ration du Plan Rail en concertation avec la Région, pilote la réalisation du programme. La direction régionale de RFF apporte, quant à elle, sa vision d'expert et sa connaissance du réseau régional pour concrétiser cette ambition à travers des opérations qui permettront à la fois de pérenniser les infrastructures et d'y faire circuler davantage de trains. Les acteurs locaux dialoguent en direct, et nombre de dossiers sont traités au niveau régional : la direction régionale de RFF consulte le conseil régional par voie officielle dès lors que des arbitrages s'imposent, tandis que des rendez-vous mensuels sur l'avancement des projets

sont organisés avec les interlocuteurs du conseil régional et la SNCF. Cette concertation de proximité, active et permanente, favorise une meilleure adéquation entre le projet du conseil régional et les solutions proposées par RFF, tout en donnant de la visibilité aux élus sur les coûts nécessaires au maintien en l'état de ces petites lignes.

On peut donc espérer que, là où les Régions veulent se lancer dans une démarche volontariste, il devienne possible de faire un autre choix, et de placer ces lignes rurales sur une trajectoire de renouveau durable. La mort lente du réseau ferroviaire rural n'est pas une fatalité. ♦

Plan Rail Midi-Pyrénées

Cinq ans pour tout changer

Rénover 500 km de voies ferrées, doubler des voies, moderniser les installations techniques et les systèmes de gestion de trafic: le Plan Rail 2008-2013 impulsé par le conseil régional Midi-Pyrénées est le premier de cette envergure lancé en France sur le réseau, essentiellement dédié aux TER.

Les conclusions de l'audit commandé par le conseil régional à RFF en 2006 sur l'état du réseau secondaire en Midi-Pyrénées ont confirmé la vétusté des lignes rurales, qui souffraient de sous-investissement depuis des décennies. Or, la Région, déterminée à poursuivre la dynamique en faveur du rail qu'elle a adoptée depuis 2000, affiche des objectifs de services ambitieux dans son second Plan Régional des Transports 2007-2014, dans le but d'atteindre la barre des 20 millions de voyageurs par an à l'horizon 2020 (soit deux fois plus qu'aujourd'hui). C'est dans ce contexte que les élus ont décidé de lancer le Plan Rail Midi-

Pyrénées, un programme d'investissement exceptionnel. Le défi est de taille: il s'agit de rénover et de moderniser le réseau régional, en vue d'augmenter les temps de parcours et les circulations sur l'ensemble des dessertes d'ici 2014. Une trentaine de projets sont prévus, principalement sur le quart nord-est et sur le quart sud-ouest de la région: renouvellement de voies sur 11 lignes, nouvelles installations techniques sur 10 liaisons, doublement de voies sur 3 sections de lignes, tandis que les systèmes de gestion de la gare de Toulouse-Matabiau vont être modernisés afin de pouvoir faire face à l'augmentation des trafics. ♦

* Soit environ 1000 km de voies.



Une trentaine de projets de modernisation sont prévus par le Plan Rail Midi-Pyrénées.

© RFF

Côté Cour

«L'ambition est de redonner au mode ferroviaire sa vocation d'irrigation profonde des territoires.»



Charles Marziani,
vice-président de la région Midi-Pyrénées,
chargé des transports collectifs

La région Midi-Pyrénées a la chance de disposer d'un réseau ferré qui irrigue en profondeur le territoire. Nous avons décidé d'en faire un élément structurant d'aménagement et surtout d'égalité entre nos territoires. De plus, chaque usager gagné représente une avancée en faveur du développement durable. Dans le cadre de nos responsabilités d'AOT, nous avons acheté des trains neufs et multiplié les dessertes. Mais sur certains tronçons, la vitesse oscille encore entre 10 et 50 km/h du fait de l'état vieillissant des lignes. Sans intervention de notre part, la plupart des dessertes sont vouées à la fermeture d'ici 5 ou 10 ans. Le Plan Rail est donc un plan d'urgence: tous les projets – tant de rénovation que de modernisation – doivent être achevés pour 2014. C'est le défi posé à RFF.

Côté Jardin

«Le Plan Rail Midi-Pyrénées est représentatif du dialogue qui va s'instaurer progressivement avec les Régions.»



Christian Dubost,
directeur régional Midi-Pyrénées RFF

La prise de conscience du conseil régional a eu un effet déclencheur, y compris auprès de RFF. L'idée s'est imposée que les lignes rurales ne sont pas systématiquement condamnées à la déshérence dès lors qu'on leur donne une nouvelle dynamique. La Région a défini ses objectifs de services, notre rôle est de préparer le réseau régional à faire face à la croissance programmée du trafic des TER, en mettant notre expertise à sa disposition. En tant que maîtres d'ouvrage, nous avons la responsabilité de piloter la mise en œuvre de ce plan, dans le respect du budget et des délais. Le Plan Rail Midi-Pyrénées est prémonitoire du dialogue stratégique qui va s'instaurer progressivement avec les AOT.

Évaluation des projets

De nouveaux critères à intégrer

Face à la multiplication des acteurs concernés et à celle des objectifs visés, la procédure d'évaluation des projets d'infrastructures ferroviaires a évolué. Aux considérations essentiellement économiques, s'ajoutent désormais des critères environnementaux et sociaux. De quoi mettre en place une démarche durable d'évaluation des projets.



Le calcul de l'impact d'un projet ferroviaire sur son environnement devient l'une des priorités pour RFF à l'issue des conclusions du Grenelle de l'environnement.

© Réa/Alexandre Celebart

Durant la seconde moitié du ^{xx}e siècle, l'évaluation technique des projets d'infrastructure, en général et ferroviaires en particulier a fait la part belle aux données d'ordre purement économique. Une vision monocritère ayant conduit à certains excès et

qui connaît aujourd'hui sa limite. La question essentielle était alors : combien les gens sont-ils prêts à payer pour qu'on diminue leur temps de trajet ? Aujourd'hui, les méthodes en vigueur pour l'évaluation des projets ferroviaires doivent évoluer. Un basculement progressif s'opère vers une vision globale qui prend

en compte plus de critères. Cette évolution est inscrite au sein de la société française qui s'est complexifiée, notamment depuis la loi de 1983 sur la décentralisation. Cette dernière a en effet multiplié les partenaires des projets d'infrastructures en répartissant les compétences entre les communes, les Départements, >>>

C'est concret !

LGV Rhin-Rhône : premier Bilan Carbone™ d'un projet ferroviaire

La méthode Bilan Carbone™ a pour objectif de comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre de toute organisation, qu'il s'agisse d'une entreprise industrielle ou tertiaire, d'une administration, d'une collectivité ou d'un territoire. « Le Bilan Carbone™ réalisé actuellement sur la ligne LGV Rhin-Rhône est le premier du genre en matière de projet ferroviaire, explique Anne Petit, responsable du service Environnement à la direction régionale Bourgogne-Franche-Comté de RFF. C'est un bilan global du projet sur tout son cycle de vie qui va être réalisé, sur une période de cinquante ans jusqu'au renouvellement complet de tous les composants ferroviaires, hors plateforme. » Mais, au-delà de ce Bilan Carbone™, RFF a lancé un véritable bilan de développement durable en intégrant des analyses environnementales, socio-économiques et sociétales. RFF a ainsi engagé des mesures novatrices dans le domaine social. Une clause spécifique que 7 % du temps de travail sur le chantier doit permettre d'employer des personnes en difficulté d'insertion. Un objectif largement dépassé puisqu'on atteint aujourd'hui une moyenne de 15 % à 20 %.

>>> les Régions et l'État. Une augmentation qui accroît d'autant le nombre d'objectifs à atteindre et de critères à prendre en compte pour chaque projet. « Le second changement notable est l'inscription des politiques de transports dans une perspective de développement durable, souligne Olivier Klein, enseignant-chercheur au laboratoire d'économie des transports de l'ENTPE (École nationale des travaux publics de l'État). Cette évolution, initiée très récemment, a été renforcée par le Grenelle de l'environnement qui a notamment pour objectif de favoriser les modes de transport non routiers et de permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). »

Priorité au report modal

Il faut dire que le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement des gaz à effet de serre. D'après l'Ademe, la part du secteur est aujourd'hui de 29 %, soit une augmentation de près de 20 % depuis 1990. Et la route à elle seule n'en émet pas moins de 90 %. Engager des ruptures dans le secteur des transports apparaît donc comme une nécessité. Dans le domaine ferroviaire plus particulièrement, le Grenelle a déterminé quatre objectifs principaux, qui concernent la poursuite de la construction des infrastructures, le renforcement de la multiplicité en région, l'amélioration du dépla-

cement urbain et périurbain et la limitation des nuisances d'ordre essentiellement sonore. Et toutes ces mesures auront un impact fort sur le développement du rail. Une des grandes priorités du Grenelle en matière de transport est en effet le report modal vers des moyens de transport peu polluants et plus respectueux de l'environnement tels que le rail, tant pour les voyageurs que pour le transport de fret. D'ici

« Une des priorités du Grenelle est le report modal vers des moyens de transports peu polluants. »

à 2012, la part du fret non routier devra ainsi augmenter d'un quart. Ces changements de comportement devraient permettre de limiter l'impact du secteur transport sur le changement climatique. L'objectif du « paquet énergie-climat » présenté en janvier 2008 par la Commission européenne est en effet très ambitieux et les mesures proposées exigent d'importants efforts de la part des États membres. D'ici à 2020, l'Union européenne s'est ainsi engagée à réduire de 10 % ses émissions de GES dans les secteurs non industriels tels que les transports d'ici à 2020. Autre conséquence des objectifs du Grenelle : un plus grand maillage territorial afin de désenclaver les régions. Autant de nouveaux critères qui devront désormais être pris en compte dans l'évaluation des projets ferroviaires.

La nouvelle donne

« Aujourd'hui, on demande aux projets de transport de répondre à de nombreux

« Une initiative de RFF menée en partenariat avec l'Ademe et la SNCF. »



Anne Petit, responsable du service Environnement à la direction générale Bourgogne-Franche-Comté de RFF

L'initiative a été lancée par la direction régionale Bourgogne-Franche-Comté. En 2006, lorsque nous avons posé les premiers jalons du bilan environnemental et socio-économique prévu par la loi (loi d'orientation sur les transports intérieurs), nous avons décidé d'aller plus loin et de réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre. La démarche est menée en partenariat

avec l'Ademe et la SNCF et portera sur la conception, la construction, mais aussi l'exploitation de la ligne. Toutes les informations recueillies sur la ligne nouvelle, les gares et les bâtiments de maintenance seront mutualisées afin d'obtenir un bilan global du projet l'été prochain. Il s'agit d'une première dans le monde ferroviaire dont les enseignements seront intégrés dans la conception de projets à venir.

objectifs, commente Olivier Klein. *Les infrastructures doivent participer à l'aménagement du territoire et répondre à des objectifs sociaux. Or, la méthode d'évaluation coûts-avantages utilisée jusqu'à maintenant et qui cherche à monétariser tous les critères a ses limites. Car certains éléments ne peuvent pas être quantifiés.* » Pour répondre à cette problématique, certains pays avancent. Par exemple, la Grande-Bretagne a développé la méthode NATA (*New Approach to Appraisal*) qui consiste à recentrer l'évaluation économique sur les avantages les plus facilement évaluable tels que le gain de temps et la sécurité routière. Cette analyse est ensuite enrichie par des critères quantitatifs non monétarisés et des critères qualitatifs environnementaux. De son côté, pour répondre aux nouveaux enjeux mis en avant par le Grenelle de l'environnement, le contrat de performance signé entre RFF et l'État engage à « *contribuer au développement durable des territoires régionaux, nationaux et européens, grâce à la mise à disposition des citoyens et des entreprises, d'infrastructures modernes, accessibles et efficaces* ».



Cette carrière ouverte à proximité immédiate du chantier de la future ligne limite les émissions de gaz à effet de serre engendrées par le transport des matériaux.

© RFF

Sélectionner les projets durables

RFF expérimente actuellement la mise en œuvre de ces nouveaux critères d'évaluation. À cet effet, il utilise des méthodes utilisant des systèmes d'informations géographiques, afin de calculer des indicateurs à partir de données sur la population, les zones naturelles à protéger, ou encore les flux de trafic et leur impact sur les territoires traversés et les sites desser-

vis. L'objectif de RFF est de pouvoir réaliser cette analyse le plus en amont possible lors de la présentation de nouveaux projets et de l'utiliser comme aide à la décision. Cette démarche, en cours de réalisation, permettra ainsi de faire émerger les projets qui répondront de leur mieux aux nouveaux critères d'évaluation définis par les objectifs du Grenelle de l'environnement. ♦

côté Jardin

« Un Bilan Carbone™ est plus qu'un outil de diagnostic. C'est un outil d'aide à la décision. »



Paul-Marie Guinchard, délégué régional de l'Ademe Franche-Comté

L'Ademe apporte son soutien à l'élaboration du Bilan Carbone™ de la LGV Rhin-Rhône. Lorsqu'il sera finalisé, nous partagerons cette expérience au sein de l'Ademe et nous pourrions valoriser notre savoir-faire pour d'autres grands projets d'infrastructure tels que celui du tramway de Besançon. Il ne faut pas oublier qu'un Bilan Carbone™, plus qu'un outil de diagnostic, est un outil d'aide à la

décision. Nombreux sont les acteurs qui restent dans le court terme, mais ils n'avaient jusque-là pas d'outil à leur disposition. Désormais, les porteurs de projet et les élus devraient faire des Bilans Carbone™ prévisionnels pour tout projet dont les travaux n'ont pas encore été engagés, afin d'évaluer et de limiter les émissions de GES au cours de la construction et des usages des équipements.



ter	50607	10h59
ter	CAR2	11h20
ter	50642	11h35
ter	52080	11h43
ter	3107	12h02
ter	13118	12h04

Cadencement Quand les Régions s'y mettent

Dans le sillage de la Région Rhône-Alpes, quatre nouvelles Régions ont basculé au mois de décembre dernier dans le cadencement des horaires de trains: Normandie, PACA, Bourgogne et Île-de-France. Initiée par RFF en étroite collaboration avec ses partenaires régionaux et la SNCF, la méthode du cadencement a aujourd'hui prouvé son efficacité en termes d'attractivité et d'augmentation des capacités, avec une augmentation notoire du nombre de voyageurs. Ce succès donne le champ libre à la généralisation du cadencement dans la France entière qui permettra une organisation coordonnée sur l'ensemble du réseau à l'horizon 2012.