

Événement

>> **Modernisation de l'exploitation du réseau : premières mises en service en Rhône-Alpes et en Bourgogne**



Crédit photo : RFF / RECOURA Christophe

La première tour de commande centralisée a été inaugurée le 14 juin pour une mise en service progressive. Ce nouveau bâtiment situé à Lyon rassemble désormais l'ensemble des métiers en charge de la circulation ferroviaire de la région Rhône-Alpes : suivi de la progression des trains, commande des itinéraires et gestion des circulations en cas de perturbation. Par ailleurs, le 24 juin, RFF a présenté un nouvelle tour de contrôle du trafic ferroviaire située cette fois-ci à Dijon afin de centraliser et d'automatiser la gestion

des circulations ferroviaires pour les régions de Bourgogne et de Franche-Comté. Il s'agit de faire face à la croissance attendue du trafic ferroviaire dans un contexte de mise en service de la LGV Rhin-Rhône le 11 décembre 2011.

Avec la mise en place de la gestion centralisée des circulations sur le réseau ferré, RFF lance la réorganisation du système d'exploitation du réseau. Le regroupement des opérateurs sur un même lieu va permettre d'optimiser la régularité du trafic, de faire preuve de plus de réactivité dans la gestion des situations perturbées et de réduire les coûts d'exploitation. L'objectif est d'améliorer la qualité du service rendu en gagnant en réactivité, en souplesse et en sécurité.

En 2030, 15 centres de commande centralisée devraient être en mesure de gérer l'ensemble du réseau français, un programme qui représente un investissement de cinq milliards d'euros, entièrement financé par RFF.

En Italie, Suisse, Allemagne, Belgique et aux Pays-Bas, la modernisation du système d'exploitation est accomplie ou également en cours.

RFF en direct

>> **Bilan de la journée mondiale de sécurité routière aux passages à niveau**

Pour la troisième année consécutive, RFF et la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière (DSCR) organisaient le 22 juin une opération de sensibilisation aux abords des passages à niveau. Les services de l'Etat, les collectivités territoriales, la SNCF et l'Association Prévention Routière étaient également partenaires de l'opération. Cette année et pour la première fois, 40 pays possédant un réseau ferré ont mené le même jour une opération de prévention à destination du grand public.

En 2009, 36 accidents mortels et environ une collision tous les trois jours avec un train ont été recensés par Réseau Ferré de France. « 36 morts en 2009, c'est 36 morts de trop », d'autant plus que 98% des accidents aux passages à niveau sont dus au non respect des règles du code de la route. Ces accidents représentent moins de 1% des tués de la route en France mais plus de 50% des tués sur le

A suivre

Commission européenne : recours en manquement relatif à la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire

La date limite de transposition du premier paquet ferroviaire créant le cadre de l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire (directives 91/440/CEE et 2001/14/CE) était fixé au 15 mars 2003. Un certain nombre de pays étant en retard dans la mise en application de cette législation, la Commission européenne a entamé en 2008 une procédure de recours en manquement à leur encontre. En octobre 2009, 21 pays ont reçu un avis motivé de la Commission leur

réseau ferré.

La journée a été organisée sur le thème « aux passages à niveau ralentissez », la vitesse excessive étant la première cause d'accident dans ces situations. En effet, une étude sur les comportements réalisée à la fin de 2009 avec Ipsos montre que les principales infractions aux passages à niveau sont la vitesse d'approche, les passages en chicane, le non respect des STOP ainsi que, pour les passages à niveau à croix de St André, l'arrêt sur les rails dû à un bouchon.

Parallèlement à cette opération de prévention, un Plan national Passage à niveau visant à supprimer les passages à niveau les plus préoccupants a été mis en place en 2008 par Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports. 15 passages à niveau préoccupants ont été supprimés depuis et 75 millions d'euros ont été engagés pour améliorer la sécurité à leurs abords. En 2010, 8 nouveaux passages à niveau vont être supprimés.

[Pour en savoir plus](#)

>> RFF et la grande distribution signent un accord en faveur du fret ferroviaire

Le 18 juin, RFF et sept entreprises de la grande distribution ont signé une convention pour étudier les conditions d'un report modal du routier vers le ferroviaire. Auchan, Conforama, Casino, Castorama, Ikea, Intermarché et Leroy-Merlin se sont associés à RFF et à l'Ademe pour relancer le fret ferroviaire, largement sous-utilisé dans le secteur.

La convention de financement vise à étudier la faisabilité économique et technique de la mise en place de services de transport combiné dès 2011, sur les axes Rennes-Lyon et Dourges-Lyon. Si la mise en œuvre de ce projet s'avère concluante, la démarche sera déployée par la suite sur d'autres axes et ouverte à d'autres chargeurs.

>> Protocole d'accord avec le Port Autonome de Strasbourg

La loi Grenelle 2 prévoit le transfert aux ports des voies ferrées leur étant associées. Le Port Autonome de Strasbourg est donc sur le point de devenir gestionnaire de près de 150 km de voies ferrées.

RFF et le Port Autonome de Strasbourg ont conclu un accord visant à mieux exploiter le potentiel de développement des trafics ferroviaires fret générés par les ports de Strasbourg, Lauterbourg, Beinheim et Marckolsheim et les zones industrielles et logistiques associées. L'objectif poursuivi est de mieux appréhender ensemble les perspectives d'évolutions des trafics et leur traduction en besoins de capacité et de sillons ferroviaires. Une démarche qui vise également à améliorer concrètement la qualité des accès ferroviaires et la performance de la desserte portuaire.

Ils s'interrogent

Quelques questions des parlementaires au Gouvernement sur l'actualité du réseau ferré et les réponses des ministres concernés.

>> Sylvia Pinel : tracé de la LGV Bordeaux-Toulouse

Sylvia Pinel interroge Jean-Louis Borloo, Ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, sur le tracé de la LGV Bordeaux-Toulouse. Après la définition d'un fuseau de 1 000 mètres, la prochaine étape vise à affiner le tracé sur une bande de 500 mètres. Compte tenu des enjeux humains qui en découlent, elle lui demande de garantir la mise en œuvre effective d'un accompagnement personnalisé pour chacune des communes traversées par la LGV.

laissant 2 mois pour se mettre en conformité.

La Commission européenne vient de saisir la Cour européenne de justice contre 13 pays de l'Union dont la France : Bruxelles reproche aux Etats visés le manque d'indépendance de leur gestionnaire d'infrastructure, une tarification inadéquate de l'accès aux sillons et dans le cas français, la non mise en place de l'autorité de régulation prévue par les textes ainsi que l'absence d'un schéma directeur pour minimiser les retards et améliorer la performance du réseau.

L'Europe se mobilise pour le développement d'un réseau fret transeuropéen coordonné

Le parlement européen adopte un Règlement sur les corridors prioritaires de fret

Le 15 juin, les députés européens ont adopté en seconde lecture le Règlement sur les corridors prioritaires de fret en Europe. Le texte réintroduit la notion de classification des sillons bénéficiant d'une plus grande priorité pour des trains fret, tout en « reconnaissant les besoins des passagers ». Une liste de neuf corridors de fret a été validée, dont trois passeront par la France. Ces corridors devront être compatibles avec le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), les corridors ERTMS ou le réseau RailNetEurope. D'ici cinq ans, de nouveaux corridors pourraient être identifiés en fonction de critères socio-économiques. Un comité de gestion composé des gestionnaires d'infrastructure de chaque corridor, assurera la coordination des investissements, des règles de priorité ou de la constitution de sillons dits « pré-arrangés ». A charge ensuite pour un guichet unique d'allouer ce type de sillons dont la fiabilité sera renforcée. Le règlement sur les corridors de fret pourrait entrer en vigueur à l'automne.

Déclaration de Rotterdam

Parallèlement à ce vote, la France a pris l'initiative, dans le cadre d'une déclaration commune signée par 10 pays à Rotterdam, de proposer le lancement d'une étude pour étendre aux grands ports maritimes du Havre et de Dunkerque les corridors européens de l'axe Rotterdam-Anvers-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon (Bâle) et de celui de Bremerhaven/Rotterdam/Anvers-Aix-la-Chapelle/Berlin-Varsovie-Terespol (frontière Pologne-Biélorussie)/Kaunas. Par la déclaration de Rotterdam, les

Question écrite n°1132 publiée au JO le 15/06/2010

[Pour en savoir plus](#)

>> Jean-Pierre Giran : transports en Ile-de-France

Jean-Pierre Giran s'inquiète des conditions de transport des franciliens, sources de stress et de retards. Il demande à Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, quel plan d'urgence il entend mettre en place afin de régler cette situation extrêmement préoccupante.

Dans sa réponse, le ministre souligne que l'organisation de l'offre de transports en Ile-de-France relève de la compétence du STIF (composé de la région et des départements franciliens). En parallèle, l'État souhaite accélérer le contrat de projet 2007-2013 pour la réalisation d'opérations urgentes sur les RER C et D. Le plan « dynamique Espoir Banlieue » comporte également un volet transport visant à relier les quartiers entre eux ainsi qu'à Paris. La SNCF, le STIF et RFF se sont par ailleurs engagés à accélérer la rénovation des trains et RER d'Ile-de-France (lignes C et D par exemple), à améliorer la régularité du trafic par des actions de fiabilisation de l'infrastructure, et à moderniser les gares. À plus long terme, le 29 avril 2009, le Président de la République a annoncé la mise en œuvre d'un programme d'investissement de 35 milliards d'euros en faveur des transports collectifs en Ile-de-France.

Question écrite n°74822 publiée au JO le 23/03/2010 et réponse du 22/06/2010

[Pour en savoir plus](#)

>> Jacques Valax : infrastructures de transport dans le Tarn

Jacques Valax attire l'attention de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, sur le développement des infrastructures ferroviaires, routières et aéroportuaires du Tarn. Il demande notamment la réalisation d'un nœud de communication multimodal au nord de Toulouse alliant une gare TGV à un croisement d'autoroutes nord-sud et est-ouest.

Dans sa réponse, le ministre précise que grâce à la LGV Sud Europe Atlantique, principal projet ferroviaire du sud ouest de la France, il sera possible de rallier Paris à Albi en 5 heures contre 7 heures à l'heure actuelle. D'autre part, les études de la ligne Toulouse-Narbonne permettront d'orienter les réflexions sur la possibilité de réaliser une nouvelle gare TGV dans l'agglomération toulousaine.

Question écrite n°40248 publiée au JO le 27/01/2009 et réponse du 15/06/2010

[Pour en savoir plus](#)

>> Michel Sainte-Marie : utilisation de pesticides

Michel Sainte-Marie attire l'attention de Bruno Le Maire, Ministre de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche sur l'utilisation des pesticides en France. Si 90% sont destinés à des usages agricoles, 10% ont des usages différents, dont l'entretien des infrastructures. La France reste le premier consommateur de pesticides en Europe et le 4^{ème} dans le monde. Il souhaiterait donc connaître les intentions du gouvernement en la matière.

Question écrite n°81222 publiée au JO le 15/06/2010

[Pour en savoir plus](#)

ministres des transports belge, tchèque, français, allemand, italien, lituanien, luxembourgeois, néerlandais, polonais et suisse ont réaffirmé leur soutien aux différentes initiatives en cours dans le domaine des corridors européens de fret. Ils partagent l'ambition de développer un réseau européen fret dont la première étape a été atteinte par l'officialisation d'extensions de corridors.

■ Début des études préalables pour la LGV Montpellier-Perpignan

5 millions d'euros ont été débloqués par RFF pour engager les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Cette somme a été mise à disposition par RFF dans l'attente de la signature d'une convention de financement des études entre l'Etat, la région, les collectivités et RFF. La mobilisation de l'ensemble des acteurs régionaux revêt donc aujourd'hui un caractère d'urgence et sera la condition essentielle à la réussite de ce projet de ligne nouvelle.

Sur les 160 km de ligne nouvelle qui relieront Montpellier à Perpignan, c'est le scénario d'une ligne « mixte » (voyageurs et marchandises) qui a été retenu à l'issue du débat public.

Dans un premier temps, un couloir d'une largeur de 1 000 mètres sera déterminé puis une bande de 500 mètres à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif sera soumise à l'enquête publique. Une démarche de concertation accompagnera l'avancement des études, issue de la charte présentée le 24 juin à une centaine d'acteurs régionaux et qui sera validée par le prochain comité de pilotage.

Le calendrier prévoit une déclaration d'utilité publique en 2015 pour une mise en service à l'horizon 2020.

[Pour en savoir plus](#)

■ Les britanniques vendent leur LGV

La ligne à grande vitesse High Speed 1 reliant Londres au tunnel sous la Manche est mise en vente par le gouvernement britannique. La cession ne concerne que les droits d'exploitation, le gouvernement restant propriétaire de l'ensemble des infrastructures existantes. Les fruits de la vente devraient contribuer à la réduction du déficit public britannique. Le ministre des Transports Philip Hammond espère également que le rachat de cette concession par une entreprise privée favorisera l'arrivée de nouveaux opérateurs sur la ligne à

grande vitesse.

A l'expiration de la concession, l'Etat retrouvera la pleine jouissance de la ligne.

Du nouveau pour la deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône

La convention de financement complémentaire, préparatoire aux travaux de la deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, a été signée. D'un montant de 36 millions d'euros, cette convention va permettre la poursuite des études de projet et la réalisation des acquisitions foncières et des fouilles archéologiques. Les travaux de cette deuxième phase de 50 km (15 km entre Villers-les-Pots et Genlisen Côte d'Or et 35 km entre Belfort et Mulhouse) devraient ainsi débuter dès 2012.

La branche Est de la LGV Rhin-Rhône relie Dijon à Mulhouse. Les 140 km de lignes de la première phase seront mis en service en décembre 2011. A terme, cette ligne nouvelle a vocation à relier en liaisons à grande vitesse le nord de l'Europe et l'Est de la France à la région parisienne, à la Méditerranée via la région Rhône-Alpes, ce qui générera des gains de temps significatifs.

[Pour en savoir plus](#)

Brèves

Pierre Cardo choisi par le Président de la République pour présider l'Araf

Nicolas Sarkozy a choisi l'ancien député UMP des Yvelines, Pierre Cardo, pour présider la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La nomination de Pierre Cardo va être soumise pour avis aux commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

Opération « objectif zéro pesticides » sur l'axe Narbonne-Port Bou

Un projet expérimental débutera cet automne sur différents secteurs des 21 km de la ligne Narbonne-Port Bou : il s'agit, sur cette zone sensible du littoral du Languedoc-Roussillon, d'entretenir les voies sans utiliser de pesticides chimiques. Pour ce faire un protocole raisonné de maîtrise de la végétation et des « techniques anti-végétation préventive » empêchant la végétation de se développer seront mis en œuvre. Cette expérimentation a vocation à être reproduite, à terme, dans d'autres secteurs sensibles du

réseau ferré national ainsi que sur les lignes nouvelles.

Bilan de la conférence nationale consultative sur les sillons

La 8^{ème} conférence nationale consultative sur les sillons (CNS) s'est tenue le 9 juin dernier à Paris sous la présidence de RFF. C'est l'occasion de faire le point sur les mesures prises pour faciliter le développement des entreprises ferroviaires, éliminer les obstacles techniques à l'accès au réseau et améliorer la qualité des réservations des sillons. La CNS 2010 a réuni les entreprises ferroviaires, les candidats autorisés et les organismes professionnels ainsi que, pour la première fois, les responsables transports des Conseils régionaux.

L'opérateur ferroviaire de proximité CFR obtient sa licence d'entreprise ferroviaire

Après TPCF Fret, la Compagnie ferroviaire régionale (CFR) est le second opérateur ferroviaire de proximité (OFP) à avoir obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire. Cette première étape lui permettra, après obtention du certificat de sécurité, d'opérer avec ses propres locomotives les dessertes locales des carrières d'Epiry (Lafarge) et de La Vauvelle (Eiffage) situées sur la ligne Corbigny-Crecy-la-Tour dans la Nièvre. La CFR est détenue à près de 50% par les chargeurs du Morvan Lafarge et Eiffage. Les chargeurs comptent sur un report modal de 300 000 tonnes par an en faveur du transport ferroviaire.

Alstom lance ses nouveaux trains à grande vitesse

Alstom a présenté le 8 juin son nouveau modèle de trains à grande vitesse capable de rouler jusqu'à 400km/h. Il s'agit d'un nouveau train pendulaire qui vient compléter le TGV Duplex et l'automoteur à grande vitesse également fabriqués en Italie. Ce nouveau modèle de grande capacité du constructeur ferroviaire français est construit sur un seul niveau. Il doit pouvoir être compatible avec toutes les normes ferroviaires et rouler sous les trois tensions rencontrées en Europe.

Viaduc de Garabit dans le Cantal, exposition au premier étage de la Tour Eiffel

Du 23 juin au 5 septembre 2010, se tient à Paris, au premier étage de la Tour Eiffel, une exposition sur le Viaduc de Garabit. Cet ouvrage ferroviaire entièrement métallique fut construit par la société Gustave

Eiffel & Cie pour enjamber les gorges de la Truyère, affluent du Lot. Plus de 125 ans après son achèvement, le Conseil général, le Comité départemental du Tourisme et les logis de France du Cantal, le Syndicat mixte du lac de Garabit-Grandval, la Mairie de Paris, la Société d'exploitation de la Tour Eiffel organisent une exposition retraçant les différentes étapes de la construction de ce projet pharaonique.

[voir le PDF à imprimer](#)

LETTRE MENSUELLE ÉDITÉE PAR LA DIRECTION DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COMMUNICATION

Directeur de la publication
Christophe Piednoël

Rédactrice en chef
Sylvie Gelade

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

92, avenue de France, 75 648 Paris Cedex 13

Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données personnelles vous concernant.
© 2006-2010 RFF