



UNE NOUVELLE CIRCULATION FERROVIAIRE AU SERVICE DES VOYAGEURS

Un projet d'intérêt général pour l'avenir

Plus d'un milliard de voyageurs circulent en train chaque année en France. Les études vont toutes dans le même sens. Pour des raisons économiques, environnementales ou de sécurité, le transport ferroviaire de voyageurs devrait se développer de plus de 30 % d'ici 2020. Le train, qui occupe toujours une place privilégiée dans le cœur des Français, fait figure de solution équilibrée à leurs besoins croissants de mobilité. Ainsi à l'instar des Régions qui ont investi plus de 10 milliards d'euros depuis 2008, l'Etat, RFF et SNCF se mobilisent en mettant en place progressivement entre 2011 et 2016 une nouvelle circulation ferroviaire.

Transparence sur les changements

Cet ambitieux projet, marqué par de nombreux

travaux de modernisation, va se déployer progressivement sur tout le territoire national. Cela entraînera inévitablement des modifications de la circulation (horaires, dessertes, correspondances...). Pour en minimiser les conséquences, RFF et SNCF se sont engagés dans un vaste programme de concertation et d'information.

Une action concertée entre les acteurs

La mise en place d'une nouvelle circulation ferroviaire mobilise l'ensemble des acteurs du transport ferroviaire :

- RFF, en tant que gestionnaire du réseau;
- SNCF, en tant qu'exploitant de ce réseau;
- Les Régions, pour les TER, l'Etat pour les trains d'équilibre du territoire, en tant que responsables du transport de voyageurs sur le territoire.



LE DEPLOIEMENT PROGRESSIF EN REGION CENTRE

A patir du 11 décembre, vos horaires changent pour :

- Une meilleure lisibilité des horaires
- Des correspondances plus fiables
- Des trains plus réguliers
- Des horaires plus fiables

Les horaires sont également consultables, sur le site : www.voyages-sncf.com

CHIFFRES CLÉS EN RÉGION CENTRE :

- 2184 km de lignes
- 1 200 trains au quotidien
- 163 gares

EN FAIRE PLUS POUR LE TRAIN





ENJEU N°1 : MENER 1000 CHANTIERS PAR AN POUR MODERNISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Un réseau étendu qui a besoin d'une modernisation

Le réseau national, avec ses 30 000 kilomètres de lignes, irrigue l'ensemble du territoire. Mais faute d'un entretien suffisant durant les 20 dernières années, certaines voies et certains ouvrages d'art (ponts, viaducs, tunnels...) ont beaucoup vieilli. Cette situation implique d'investir massivement pour le moderniser.

Du neuf sur les lignes

Un programme de rénovation et de modernisation sans précédent a été engagé depuis 2008. Ce programme, qui prévoit 13 milliards d'euros

d'investissement d'ici 2016, permettra de renouveler 6 240 kilomètres de voies et caténaires, plusieurs milliers de postes de signalisation, des passages à niveau et des ouvrages d'art.

Une amélioration progressive

Ces nombreux travaux de modernisation, qui se concrétisent dès 2011 par plus de 1000 chantiers par an sur toute la France, permettront à terme d'améliorer la régularité du trafic et d'augmenter progressivement le nombre de trains. Les trains seront donc plus fiables, plus sûrs et plus performants !

13 milliards d'euros d'investissement alloués par l'État et RFF jusqu'en 2016 pour la modernisation du réseau
120 tonnes de rails pour renouveler 1 km de voie
2 550 opérations de maintenance préventive réalisées chaque jour sur le réseau



ENJEU N°2 : METTRE EN SERVICE DE NOUVELLES LIGNES À GRANDE VITESSE

Une attente forte des Français

Le train à grande vitesse répond à la demande croissante des Français pour un transport rapide, écologique et sûr. De plus, le développement de lignes à grande vitesse apporte une réponse à la saturation de certaines lignes classiques en libérant des créneaux pour les trains de voyageurs et de marchandises, et favorise une offre encore plus complète.

Des projets déjà engagés

Fin 2011, la LGV Rhin-Rhône permettra de relier Mulhouse, Lyon et Paris. En 2012, les travaux de construction de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, puis de la LGV Bretagne Pays de la Loire entre Rennes et Le Mans permet-

ront d'irriguer l'ouest du pays. Dans le même temps, le contournement Nîmes-Montpellier fluidifiera le trafic sur l'axe languedocien. Enfin, la LGV Est Européenne (phase 2) permettra de rapprocher Paris du Grand Est.

La grande vitesse au service de l'intérêt général

Aujourd'hui, les lignes à grande vitesse représentent 6 % du réseau ferré. La construction de nouvelles lignes va contribuer à améliorer la desserte du territoire et à développer les liaisons de province à province. Participant également à l'essor des trains régionaux, ces nouvelles lignes profitent à l'ensemble du réseau.

12 millions de voyageurs par an attendus sur la LGV Rhin-Rhône
50 minutes de temps gagné sur le trajet Paris-Bordeaux à la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique
3 000 poids lourds en moins chaque jour sur l'A9 grâce au contournement Nîmes-Montpellier



ENJEU N°3 : FAIRE ÉVOLUER 85 % DES HORAIRES ET RÉORGANISER 36 000 SILLONS

Qu'est-ce qu'un sillon ?

Un sillon correspond à la portion de réseau utilisée par un train pour aller d'un point A à un point B à un horaire donné. Chaque année, les sillons du réseau français, donc les horaires des trains, sont redéfinis en fonction de critères multiples: demandes des voyageurs, des Régions, des associations, capacité des lignes, travaux programmés.

De l'ordre pour simplifier les transports

L'idée de la mise en ordre des sillons est simple :

en rangeant mieux les trains sur le réseau, on pourra les faire circuler avec plus de régularité et dans une plus grande complémentarité. Dès lors, la mise en place progressive de la nouvelle circulation ferroviaire apportera :

- des trajets simplifiés,
- à des fréquences plus régulières ;
- des horaires plus lisibles,
- plus faciles à mémoriser ;
- des correspondances plus fluides.

15 000 trains en circulation en moyenne chaque jour en France
37 373 sillons commandés pour l'année 2012
300 horairistes mobilisés pour le projet