



ANAPROFER Association Nationale Pro Ferroviaire
Gare de Wassy, 52130 Wassy tél : 06 07 50 55 72

L'ANAPROFER a pour but :

la mise en place d'une législation et d'une réglementation en faveur d'un aménagement du territoire et d'une organisation des transports permettant de maximiser l'usage du transport ferroviaire et d'offrir ainsi à chacun la possibilité d'échapper au système routier.

Les revendications et actions de l'ANAPROFER visent, de ce fait, à atteindre les objectifs suivants :

1 * mise en place d'une législation rendant obligatoire le raccordement au RFN (Réseau Ferré National), par voie ferrée standard au gabarit GC,**

- **de toute agglomération urbaine française** (environ 2000 en France métropolitaine regroupant près de 80% de la population) (définition INSEE de l'unité urbaine : plus de 2000 habitants agglomérés),
- **ainsi que de tous les sites d'activités économiques ou touristiques** générant des flux de voyageurs équivalents à ceux d'une agglomération urbaine.

Pour cela, mise en place de la réglementation et des modifications statutaires de RFF, correspondant à cette législation et donnant à RFF une mission de service public :

- **mission obligatoire pour RFF de maintenir, rétablir, ou créer les lignes concernées ;**
- mission de **moderniser l'ensemble du réseau national, en le menant au plus haut niveau,** (électrification, signalisation, gabarit GC) ;
- suppression de l'actuelle interdiction statutaire empêchant RFF d'investir sur les lignes fret considérées comme « non rentables » ;
- **réduction du prix de vente des sillons** aux opérateurs ferroviaires, à un niveau inférieur, pour chaque ligne, à celui du péage pratiqué (par voyageurs x km ou tonnes x km) sur l'itinéraire routier concurrent ;
- avec, en corollaire, **suppression** par l'Etat, **de la dette héritée par RFF,**
- et, au contraire, **dotation de RFF en capital,** pour mener ce programme à bien.

2 * développement du transport ferroviaire de voyageurs :**

- Organisation (par conventionnement) de **dessertes ferroviaires voyageurs de toutes les agglomérations urbaines de France, à tarifs extrêmement motivants** (le déplacement ferroviaire individuel devant coûter à l'utilisateur moins du cinquième du déplacement équivalent en automobile), et dans des conditions de parfaite coordination des différents niveaux de transports ferroviaires : tram, tram-train, métro, RER, train TER, TET, TGV ;
- **règlementation rendant obligatoire l'interconnexion de toute gare TGV avec le réseau ferroviaire classique** desservant toute sa zone de chalandise ;
- **législation imposant le développement de réseaux de tramways** dans toutes les agglomérations de plus de 50 000 habitants, en partenariat avec RFF ;
- **rattachement à RFF de tout le réseau ferroviaire de la RATP** (tram, tram-train, métro, RER) ;
- **rattachement à RFF de Gares-et-Connexions** (actuel service de la SNCF) ;
- **rattachement à RFF de toute l'activité exploitation de SNCF-infra** ;
- **rattachement à RFF de la DCF**, Direction de la Circulation Ferroviaire (conception horaires et régulation)
- **recentrage du groupe SNCF sur le ferroviaire pur**, en le **débarrassant de ses** actuelles **filiales routières** (qui cannibalisent le fond de commerce de l'activité ferroviaire) ;

3 * développement du transport ferroviaire fret :**

- **Politique volontariste de création d'EP** (embranchements particuliers ferroviaires) : construction assurée par RFF, jusqu'à l'entrée de l'entreprise, sous le statut de la Voie Mère d'EP, avec location à l'entreprise à loyer dégressif en fonction du tonnage réalisé (loyer ramenée à zéro à partir de 10 000 tonnes /an x km-de-voie-mère, redevance d'EP réduite à zéro dès 10 000 tonnes de trafic annuel) ;
- Partenariats et **participation de SNCF / VFLI dans le développement d'OFP** (Opérateurs Ferroviaires de Proximité) capables de desservir les plus petites des agglomérations et les plus petits des EP à nouveau raccordés au RFN ; (financement des investissements dans cette activité par le produit de la vente de toutes les filiales non ferroviaires du groupe Geodis).
- **Relance du projet « Commutor »**, d'équipement en gares robotisées assurant le passage rapide de conteneurs (ou de caisses mobiles routières ou ferroviaires) de train à train (changement d'axes pour lots isolés) ou entre camions et trains (aux points frontières), ou entre trains et quais de ports maritimes.

4 *** mise en place d'une **législation interdisant tout mitage interurbain et toute construction nouvelle en dehors des agglomérations desservies par le rail** (avec suppression de toutes aides, subventions à tout aménagement dans ces zones non desservies par le rail... et au contraire, mise en place de primes à la démolition et à la délocalisation vers les agglomérations desservies par fer ;

- en corollaire, arrêt total de tout investissement sur les voiries routières situées à plus de 2000 m d'une voie ferrée, afin de ne plus développer de desserte routière en zones non desservies par le rail).

5 *** mise en place d'une **législation et réglementation imposant une standardisation voie normale et une interopérabilité maximale du matériel et des techniques ferroviaires**:

trams, tram-trains, métros, RER, trains TER, TET, TGV (incitations, par aides et subventions, à choisir ces équipements standards et mesures pénalisantes dissuasives contre les choix de matériels hétéroclites non compatibles, type trolleybus guidés ou autres, pour lesquels les appellations « tram » ou « métro » devront d'ailleurs être considérées comme relevant de la publicité mensongère et donc interdites),

6 *** avec, en corollaire, **développement d'un grand pôle industriel ferroviaire national (véhicules et infrastructures) autour d'ALSTOM, de la partie industrielle de SNCF-infra,**

et des activités de maintenance, construction et location de matériel roulant de SNCF /VFLI ; ensemble à enrichir par le rachat des quelques autres entreprises industrielles ferroviaires passées sous contrôle étranger, telle Cogifer ;

La France devant être toujours plus la vitrine de ce pôle afin de dynamiser ses exportations.

7 * Arrêt total de toute subvention et de tout investissement** de l'Etat, des collectivités et des organismes publics **dans les infrastructures ou les exploitations routières, fluviales ou aériennes**, avec report des économies ainsi réalisées sur le financement du développement ferroviaire :

En particulier, interdiction aux collectivités de subventionner directement (aides économiques, conventionnements) ou indirectement (financement de mise hors gel de routes ou de constructions d'aires de repos) le transport routier de fret ou le transport par autocar (ce dernier renforçant le système routier, en contribuant à justifier les investissements dans les infrastructures routières) ;

Dans ce domaine, les relations avec l'Union Européenne devront être revues : qui sait par exemple que les camions neufs des routiers des pays de l'Est ont été en grande partie financés par des aides européennes, c'est-à-dire par l'impôt des européens de l'Ouest ? Les français ont payé pour le plaisir de subir un des pires dumping social et écologique ruinant l'activité ferroviaire fret de la SNCF !

8 * Nettoyage de toute la législation et la réglementation française concernant le ferroviaire,**

afin d'en éliminer tout ce qui pénalise le rail, économiquement ou techniquement.

On peut donner quelques exemples aléatoires, sur une grande liste qui reste à établir :

- suppression des taxes foncières sur les domaines ferroviaires, publics ou privés (les canaux et les routes en sont exonérés... de même que les « voies d'accès » routières en domaine privé) ;
 - report à la charge exclusive de la route de la totalité des coûts de maintenance des passages à niveau et de leurs équipements (actuellement totalement à la charge du rail) ;
 - lors de la construction d'ouvrage d'art passant au dessus d'une ligne ferroviaire non électrifiée, obligation de laisser libre le gabarit aérien nécessaire à une éventuelle électrification, sans aucune contribution financière du propriétaire de la voie ferrée ;
 - en matière de sécurité ferroviaire, rattachement à l'EPSF (et non plus aux BIRMTG) de la compétence sur les lignes touristiques, les vrais métros, les vrais trams ;
 - Création (à nouveau) de zones « UF » regroupant tous les terrains ferroviaires dans les documents d'aménagement (POS, PLU), afin de bien garantir les spécificités du ferroviaire ;
 - Abrogation totale de la « circulaire Bussereau » prétendant conditionner la réouverture d'une ligne aux voyageurs, à la suppression de tous ses PN.
-

POURQUOI CES OBJECTIFS :

Les arguments en faveur du ferroviaire justifient notre action et nos revendications :

LE RAIL, C'EST :

- la **sécurité maximale** : pour le même nombre de voyageurs transportés, cent fois moins de victimes par le train que par la route ;
- l'**économie de travail humain** (un seul conducteur pour un train complet équivalent à 66 semi-remorques) : mieux vaut partager du temps de travail écologique et rentable, que de multiplier les emplois de misère générateurs de pollution ;
- l'**économie en infrastructures** (c'est d'ailleurs le seul moyen de transport qui finance lui-même ses équipements) ;
- l'**économie d'espace** : les infrastructures ferroviaires sont de loin, les plus économes en surface utilisée (la ligne TGV Paris-Lyon occupe, par exemple, moins de surface que l'aéroport de Roissy !) ;
- une **rentabilité supérieure aux autres modes** : mise en évidence si l'on débusque les coûts cachés de ceux-ci, en matière d'infrastructures, de dumping social, d'environnement... (connus pour la route, moins connus pour le fluvial et surtout pour l'aérien bénéficiant d'une fiscalité sur les carburants anormalement légère, et de subventions, aux aéroports de province, de la part des collectivités et chambres consulaires, subventions à supprimer totalement, de telle façon que le nombre d'aéroports français se réduise à un (Roissy), couvrant tout le territoire national grâce au TGV) ;
- et surtout **une consommation d'énergie et donc une pollution minimales** , dernier point méritant le développement qui suit...

Les tableaux comparatifs des consommations d'énergie ci-dessous (consommations en grammes équivalent pétrole par tonne x km), **permettent de saisir de façon synoptique tout l'intérêt du ferroviaire sur ce point :**

Commençons par le **fret** :

Mode de transport de marchandises :	gep / t. x km
Train complet traction électrique (80 % des t. x km)	3,2
Total trains complets (électrique + thermique notamment en terminal)	4,68
Wagons isolés en traction électrique	6,28
Total Wagons isolés (électrique + thermique notamment en terminal)	8,71
à comparer à	
Bateaux Grands Rhénans de 2500 tonnes	9,5
Bateaux RHK (1500 t)	11,5
Ensemble voie d'eau	11,96
Bateaux DEK (850 t)	12,3
Bateaux gabarit Freycinet	14
PL routier de charge utile supérieure à 25 tonnes (pourtant les plus compétitifs !)	25,83
Aérien (pour l'humour ! noir...)	405,93

(gep / t. x km = grammes d'équivalent pétrole par tonnes x kilomètres)

(tableau récapitulatif des données tirées de l'étude réalisée pour l'ADEME et... VNF (!) par TL&Associés (voir page 138 / 221), étude recoupant les précédentes, dont l'étude Explicit de 2002 ; cf site internet de l'ADEME, en bas de la page consacrée au transport fluvial, sous le titre « Etude comparative des modes de tp »).

Les ordres de grandeur sautent aux yeux :

le rail est 3 à 8 fois moins gaspilleur d'énergie que la route...

et même 2 à 3 fois moins que la voie d'eau !...

(- d'autant plus qu'il convient de comparer les bateaux de 850 tonnes et plus au train complet et les bateaux de gabarit Freycinet au wagon isolé...)

et que, si le train peut rentrer dans les entreprises grâce aux Embranchements Particuliers, le bateau doit généralement être complété par une desserte terminale routière...

- ceci explique d'ailleurs, que pour relier Rotterdam à l'Allemagne, les hollandais, peuple des canaux, ont choisi, il y a quelques années, de construire la « Betuwe Lijn », une ligne ferroviaire électrifiée dédiée au fret... et non pas un canal à grand gabarit).

En **voyageurs**, les consommations d'énergie sont les suivants :

Mode de transport de voyageurs :	gep / voyageur. x km
Tram-train (Citadis Dualis Alstom)	2,77
TGV	2,80 (remplissage 100 %) à 4,84 (remplissage actuel)
Autocar, bus	6,36
Automobile	57,00

Là aussi, le ferroviaire est imbattable... singulièrement dans sa déclinaison répondant aux besoins des dessertes locales voyageurs, urbaines ou omnibus : le **tram-train**, aux incomparables performances, en termes de capacité, d'accessibilité, de rapidité, et d'accélération / décélération (si précieuses pour les arrêts fréquents des dessertes omnibus). Dans dix ans, disposer d'un tel moyen de transport en commun moderne, économe en énergie (et donc peu polluant) performant et fiable par tout temps, sera un critère primordial d'implantation, tant pour les entreprises que pour les individus !

La première source d'énergie du ferroviaire...

ce sont les économies d'énergie !

Slogan pouvant sembler réducteur... bien qu'avec le développement du freinage rhéostatique, les trains produisent bien une partie de l'énergie qu'ils réutilisent ensuite.

Plus concrètement, il faut se rappeler que la consommation d'électricité du transport ferroviaire en France ne représente que 1,46 % de la consommation totale nationale (dont 0,42 % pour les TGV !).

Pour la pollution, on doit souligner que, même si l'on produisait en centrales thermiques la totalité de l'électricité consommée par les trains électriques, les rapports des pollutions notamment par le CO2 seraient les mêmes que ceux ci-dessus .

(En réalité, le bilan CO2 réel est encore plus favorable au ferroviaire, du fait de l'origine hydraulique et nucléaire de l'électricité destinée au réseau ferré, mais les rapports ci-dessus sont suffisamment éloquents et ont le mérite de l'honnêteté intellectuelle : on compare des choses comparables ; on n'escamote pas le problème de la production de déchets radioactifs derrière l'absence d'émission de CO2...).

Et ces résultats globaux du ferroviaire seraient de plus optimisés par l'option « tout ferroviaire » qui, remplissant les trains, en ferait des « trains fret complets », ou des rames voyageurs remplies, même sur les plus petites dessertes terminales,
(la plus petite agglomération urbaine pouvant générer l'équivalent d'un train complet fret aller-retour par jour).

Ainsi, généraliserait on à tous les transports du pays les meilleures performances du ferroviaire : en traction électrique, 8 fois moins d'énergie que les plus performants des camions et 3 fois moins que les plus performants des bateaux à grand gabarit.

La **quantité minimale d'énergie** qui resterait **nécessaire** pour alimenter un réseau ferroviaire totalement électrifié, desservant toutes les agglomérations urbaines de France et assurant pratiquement **100 % des transports voyageurs et marchandises du pays**, est d'environ **54 TWh/an** (*).

L'hydroélectricité ou la marémotricité (* *) suffiraient ainsi très largement pour assurer la totalité des transports en France s'ils étaient reportés à 100 % sur le ferroviaire en traction électrique ;

(à noter d'ailleurs que la SNCF et la RATP assuraient jusqu'il y a peu leur propre approvisionnement en énergie par leurs barrages... dont ces sociétés ont été obligées de se séparer, en les bradant, pour satisfaire aux exigences de la religion néo-libérale européenne).

(* *) Evaluation rapide permettant de donner un ordre de grandeur des besoins en énergie pour réaliser la totalité des transports français par le rail : le ferroviaire a consommé 8,7 TWh en 2002 pour le voyageur + le fret.

En fret, en 2002, le ferroviaire assurait 50,03 milliards de tonnes x km (20,5 % du marché) dont 80% en traction électrique, soit 40 milliards de tonnes x km (soit donc 16 % du marché du transport de fret).

Sur un réseau totalement électrifié, desservant toutes les agglomérations françaises de plus de 2000 habitants, on pourrait donc assurer pratiquement 100 % de tous les transports fret et voyageurs du pays en consommant environ $((8,7 \times 100) / 16)$ TWh / an = 54 TWh / an (en supposant que le transport de voyageurs suive les mêmes proportions que le fret, ce qui mène à maximiser la consommation voyageurs).

(* *) On ne peut en effet que rapprocher cette consommation potentielle, du niveau de production que pourrait atteindre une source d'énergie renouvelable dont le développement a été abandonné dans les années 70 au profit du nucléaire : **la marémotricité, capable de produire en France près de 55 TWh/an.**

La marémotricité pourrait ainsi fournir à elle seule la totalité de l'énergie nécessaire à pratiquement 100 % des transports en France, sans la production du moindre gramme de CO2 ou de déchet radioactif, sans le moindre risque, et sans la moindre importation !

Cet exemple montre que la combinaison « tout ferroviaire en tout électrique d'origine marémotrice » serait un excellent choix d'avenir, à la fois humain, écologique et économique...

Pour mémoire, le projet d'usine marémotrice des Iles Chausey (capable de produire à elle seule 30 TWh / an) a été abandonné dans les années 1970-1980 pour des raisons de rentabilité prétendument inférieure au nucléaire. (Mais lorsqu'on investit dans une usine marémotrice, 30 ans après l'on dispose encore d'un équipement utilisable du point de vue BTP... sans danger pour la santé des populations... et sans nécessité ni coût de démantèlement).

Avec les autres projets dont Paluden sur l'Aber-Wac'h en Finistère et le projet sur l'Arguenon en Côtes d'Armor, on atteint les 55 TWh/ an en marémotricité en France.

Les moyens ne manquent pas pour nous donner :

- **une véritable possibilité "d'échapper à la route",**
- **un véritable libre choix de renoncer volontairement à la (coûteuse) détention d'une automobile :**
- **d'être plus riches, en travaillant moins et en respirant un air pur,**
grâce à l'abandon de la voiture !

Alors, battons nous pour que notre Pays investisse dans une utile et rentable révolution des transports, et la finance grâce :

- **à un blocage immédiat de toutes les dépenses dans tous les autres moyens de transports**
(à l'exception des pistes cyclables et piétonnes... et des aires d'hélicoptage pour les secours d'urgence),
- **à un abandon de tous les projets nuisibles**, tels l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le troisième aéroport de Paris ou les projets de canaux à grand gabarit, aberrants aussi bien du point de vue écologique qu'économique.

Alors que les prix de l'énergie sont appelés s'envoler, disposer d'un système de transport moderne, économe en énergie, non polluant, performant et fiable par tout temps, sera un atout considérable pour la France.

- Montrons que le seul mode de transport capable de répondre à un tel « cahier des charges », c'est le ferroviaire en traction électrique, allié à une production d'énergie renouvelable (hydroélectricité, marémotricité, géothermie profonde, etc).
- Martelons à tous les niveaux nos arguments en démontrant leur caractère incontestable, incontournable... légitimant nos objectifs de façon évidente et percutante.
- Proposons un schéma du réseau ferré, donnant région par région le détail des lignes à préserver ou à créer pour desservir les deux milliers d'agglomérations urbaines de France (et sites équivalents).

Lançons et développons l'ANAPROFER , en lui donnant une antenne dans chaque région française !

