

Réseau
Ferré
de France

n° 2
Novembre 2009

lignes d'avenir

Le magazine de la direction régionale

Provence-Alpes-Côte d'Azur

PLAN DE RELANCE

Accélérateur de chantiers



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



03

Politiques par vocation

Volet ferroviaire du plan de relance: un coup de pouce pour la région

Quels sont les impacts du volet ferroviaire du plan de relance sur l'économie locale et le développement durable ?



04

Partenaires par engagement

Ligne Cannes–Grasse: l'avenir en concertation

Comment RFF met-il en place son dispositif de concertation pour le développement de la ligne Cannes–Grasse ?



06

Performants par exigence

Marseille–Aubagne–Toulon: une troisième voie en marche

Quels enjeux pour le développement du trafic de la ligne ?



07

Responsables par conviction

Ligne Avignon–Miramas: les passages à niveau en question

Quels sont les actions de prévention et les programmes de suppression en cours ?

lignes d'avenir le magazine de Réseau Ferré de France région Provence-Alpes-Côte d'Azur – Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette - BP 85404 - 13567 Marseille Cedex 02 – **Directeur de la publication:** Patrice Kreis – **Rédactrice en chef:** Catherine Souchon – **Rédaction:** Claire Beauchamps – **Conception et réalisation:** PUBLI(OR)P, 9189 – **Impression:** Burlat Impression. Imprimé en France sur un papier issu de forêts gérées durablement. **Dépôt légal:** novembre 2009 – ISSN 1969-7635 – **Photos:** RFF/Philippe Giraud.

Photo de couverture: Construction de la passerelle piétonne en gare de La Penne-sur-Huveaune.



Édito



« Plan de relance: un effort partagé. »

Marc Svetchine, directeur régional Réseau Ferré de France Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'État a décidé, dans le cadre du plan de relance pour l'économie, de soutenir de façon massive l'investissement sur l'ensemble du territoire, tout en s'inscrivant dans les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Dans le secteur ferroviaire, 300 millions d'euros supplémentaires ont été mobilisés. Cet engagement va accélérer la cadence de trois projets: la construction d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, l'augmentation de capacité de la ligne Marseille–Aubagne–Toulon et la modernisation de la ligne ferroviaire des Alpes du Sud Aix–Briançon, projets dans lesquels les collectivités territoriales investissent elles aussi, dans le cadre du Contrat de Projets État-Région 2007-2013. Ces chantiers de modernisation et de développement du réseau ferré vont non seulement permettre d'améliorer significativement l'offre ferroviaire, mais aussi contribuer à fournir du travail aux entreprises locales, notamment les PME de travaux publics et d'équipements. En outre, ils permettront de positionner le rail comme une alternative de plus en plus crédible à la route.

Alors que j'ai le plaisir de prendre la direction de RFF en Provence-Alpes-Côte d'Azur, je tenais à saluer mon prédécesseur Michel Croc pour l'ensemble du travail réalisé, permettant aujourd'hui au réseau ferré de la région d'être en phase avec ces grandes orientations nationales. Je lui souhaite beaucoup de succès et de réussite pour mener à bien sa mission de développement des grands projets internationaux de RFF. ♦

Volet ferroviaire du plan de relance Un coup de pouce pour la région

Le volet ferroviaire du plan de relance permet à RFF d'augmenter ses investissements sur l'ensemble du réseau en 2009 et 2010. Priorité sera donnée à l'amélioration du réseau ferré dans les régions, au bénéfice de l'économie locale et du développement durable.



Nouveau tablier du viaduc sur le Loup.

Les crédits ouverts par l'État à hauteur de 310 millions d'euros ont donné lieu à un programme complémentaire d'investissements, qui a été approuvé en mars 2009 par RFF. 79 millions d'euros sont consacrés aux phases préparatoires des quatre lignes TGV, 17 millions d'euros à la mise en accessibilité de 41 gares, et 204 millions d'euros sont dédiés aux projets régionaux.

Accélérer les projets

Ces crédits supplémentaires sécurisent les opérations dans lesquelles les collectivités territoriales injectent elles aussi leur participation. Ces projets, qui s'inscrivent dans le cadre soit des Contrats de Projets État-Région, soit du plan de modernisation pluriannuel de RFF, peuvent ainsi avancer plus rapidement et générer, dès 2009-2010, des commandes auprès des PME locales.

La première opération, qui concerne la réalisation d'une troisième voie de plus de 8 km sur le tronçon entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, s'inscrit dans le cadre d'un projet plus vaste, qui vise à doubler à terme le nombre

de trains sur la bande côtière entre Cannes et Nice. Au programme : modification d'ouvrages d'art, mise en accessibilité de la halte de l'hippodrome de Cagnes-sur-Mer, reconstruction complète des gares de Biot et de Villeneuve-Loubet.

Parallèlement, le plan de relance donne un coup d'accélérateur à la réalisation d'une troisième voie dédiée aux circulations TER entre Marseille-Blancarde et Aubagne sur environ 13 km. En plus des travaux liés à l'installation de la voie, sont prévues notamment la suppression de trois passages à niveau et la construction d'une nouvelle gare à la Barasse sur la commune de Marseille. Cette opération permettra d'augmenter de manière importante, d'ici 2014, la fréquence des TER entre Marseille, Aubagne et Toulon.

Moderniser

RFF modernise par ailleurs la ligne ferroviaire des Alpes du Sud pour désenclaver certains secteurs encore insuffisamment desservis. Cette opération, qui comporte des phases successives de travaux échelonnées sur six ans dans quatre départements*, est également bénéficiaire du plan de relance. Les travaux visent à porter l'infrastructure à un haut niveau de qualité, à augmenter le nombre de trains qui peuvent y circuler et à diminuer les temps de parcours. ◆

* Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Vaucluse et Bouches-du-Rhône.

C'est concret !

Le plan de relance PACA en chiffres

37,7 millions d'euros sont répartis entre les trois projets de la région PACA :

- 15 millions d'euros pour la réalisation d'une troisième voie Marseille-Aubagne-Toulon ;
- 7,2 millions d'euros pour la construction d'une troisième voie Antibes-Cagnes-sur-Mer ;
- 15,5 millions d'euros entre Aix-en-Provence et Mirabeau.

À cela s'ajoutent les financements des autres partenaires : collectivités territoriales et plan d'investissement du contrat de performance RFF.

Interview



Jean-Marc Roubaud, député-maire de Villeneuve-lès-Avignon, en mission pour les régions Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne et Corse auprès de Patrick Devedjian, ministre chargé de la mise en œuvre du plan de relance

« Le plan de relance est un accélérateur de chantiers. »

Quelles sont les priorités du plan de relance ?

Deux priorités ont guidé son élaboration. D'une part, la volonté de répartir harmonieusement sur le territoire le programme national de soutien à l'investissement. D'où le souci de donner toute leur importance aux investissements portés par les collectivités territoriales et de mettre en place le remboursement anticipé du fonds de compensation de la TVA pour inciter les communes à investir tout de suite au plus près du terrain. D'autre part, le principe est de donner la préférence aux projets prêts à démarrer. Il s'agit donc bien de chantiers prévus, mais dont le financement n'était pas totalement bouclé. Le plan de relance est venu finaliser ces projets qui étaient dans les *starting-blocks* pour donner, dès 2009-2010, du travail aux entreprises locales.

Quelles vont être les retombées concrètes de ce plan en région PACA ?

Parmi les « 1 000 projets » du plan de relance, plus de 160 figurent en PACA, pour un total de 200 millions d'euros couvrant des secteurs d'activité divers. À ce titre, l'État a demandé à RFF qu'il joue son rôle d'investisseur public en soutenant les projets régionaux portés par les collectivités territoriales. Des chantiers qui n'auraient pu démarrer qu'en 2012 ou 2013 ont pu être lancés dès 2009. Dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en comptabilisant le nombre d'heures travaillées sur les chantiers qui ont pu démarrer grâce au plan de relance, on évalue à 41 000 le nombre d'emplois qui ont pu être sauvés.

Et pour le volet ferroviaire ?

Pour la région PACA, l'ouverture d'un crédit de 37,7 millions d'euros permettra d'accélérer l'amélioration du service ferroviaire grâce à l'augmentation des capacités de certaines liaisons et à la suppression de passages à niveau, et contribuera aux travaux du programme de modernisation de la ligne des Alpes du Sud.

Ligne Cannes–Grasse

L'avenir en concertation

Pour répondre à la demande de la Région, qui souhaite doubler la fréquence des trains sur la desserte Cannes–Grasse, les équipes de RFF ont développé un avant-projet décrivant les solutions proposées. Avant de terminer ces études préalables, RFF déploie un dispositif de concertation pour recueillir l'avis du public.



Réunion de concertation à Mouans-Sartoux le 16 septembre 2009.

Avec une fréquence maximale d'environ un train par heure et par sens, la ligne Cannes–Grasse a atteint aujourd'hui ses limites. Une amélioration de service est donc programmée dans le Contrat de Projets État-Région 2007-2013 en vue de faire passer un train toutes les demi-heures dans chaque sens. Ce doublement de la fréquence nécessite des modifications de l'infrastructure ferroviaire.

D'une part, pour créer un second sas d'évitement sur cette ligne à voie unique, qui ne comporte actuellement qu'un

seul endroit permettant le passage d'un train quand l'autre est à l'arrêt. D'autre part, pour assurer la bonne insertion des trains sur la ligne Marseille–Vintimille, très fréquentée, afin de permettre une desserte fluide Grasse–Vintimille.

Des modifications sur toute la ligne

Tout d'abord, la suppression du passage à niveau préoccupant sur les communes de Mouans-Sartoux et Mougins : il sera remplacé par un pont-rail intégrant des circulations

pour cyclistes et piétons, et une mise en accessibilité pour tous. Ensuite, la création d'une deuxième voie ferrée sur une longueur limitée, qui doit être située à la halte des Bosquets, principalement du fait des possibilités foncières et de la proximité de l'intersection avec la ligne littorale. La réalisation de ce nouvel aménagement, qui constitue le cœur du projet, sera complétée par une série de modifications sur l'ensemble de la ligne, en vue d'améliorer l'accessibilité et pour anticiper le développement de l'offre à venir.

À la halte des Bosquets, la création d'un deuxième quai et le prolongement du passage souterrain seront réalisés afin de faciliter le confort d'accès pour tous. Par ailleurs, dans les quatre gares de desserte entre Cannes et Grasse, les quais seront prolongés pour qu'ils soient en mesure d'accueillir, à partir de 2013, de nouvelles rames de huit voitures qui assureront la liaison Grasse–Nice.

C'est concret !

Les grandes étapes du projet

Septembre 2009 : À la suite des études préalables, la phase active de concertation publique sur l'avant-projet a été menée en lien avec les communes concernées. Sur la base du bilan de la concertation, des études détaillées du projet seront poursuivies en 2010.

2010-2011 : Ces études détaillées permettront d'arrêter les caractéristiques du projet, qui seront soumises à l'enquête publique. Lorsqu'il aura été déclaré d'utilité publique, le projet pourra commencer à rentrer dans sa phase de réalisation, avec l'engagement de la phase active : acquisitions foncières, lancement des consultations de marchés de travaux.

2012-2013 : Phase de réalisation des travaux, pour une livraison prévue fin 2013.

Une étude a été menée pour optimiser cet allongement des quais sur 55 m, qui se fera sans expropriation.

Un dispositif de concertation déployé avec les communes

Avant de terminer les études d'avant-projet et conformément à la loi, RFF déploie un dispositif de concertation afin de recueillir les observations du public sur l'avant-projet en l'état actuel. Les modalités de la concertation ont été discutées et décidées en lien étroit avec les communes, qui ont une bonne connaissance de leurs administrés. Le dispositif de concertation – laquelle s'est déroulée du 7 au 30 septembre 2009 – s'est déployé à travers différents types d'actions. Des panneaux d'information et des plaquettes présentant l'ensemble du projet ont été affichés ou

mis à disposition dans les mairies et les gares concernées. Des registres ont été ouverts dans les mairies de Grasse, Mouans-Sartoux, Mougins, Le Cannet, Cannes, tandis qu'une boîte postale spécifique et une adresse e-mail dédiée ont été créées par RFF pour que le public puisse faire part à tout moment de ses remarques. Dans ces cinq mairies, une permanence a été tenue par un représentant de RFF. Enfin, quatre réunions publiques ont été organisées du 11 au 24 septembre dans des salles mises à disposition par les communes pour présenter le projet, recueillir l'avis des participants et répondre aux questions dans chacune des communes directement concernées par les aménagements ferroviaires. Cette phase de dialogue avec le public devrait s'avérer porteuse d'enseignements pour RFF.

« L'essentiel est de garder les oreilles grandes ouvertes durant cette période de concertation et de n'avoir aucune idée préconçue, car la vision du projet par les usagers nous est fort utile, estime Fabien Pastour, chargé du projet chez RFF. Concernant l'accès aux quais, l'aménagement aux abords des haltes et le stationnement, les usagers ont un point de vue très sûr, qui peut parfois nous amener à des modifications sur des points particuliers. » ♦



Gare de Salon-de-Provence

D'une ancienne cour de marchandises à un éco-quartier

À Salon-de-Provence, comme sur l'ensemble du territoire, RFF développe une stratégie de valorisation foncière active. Avec un double objectif : contribuer à l'offre de logements en centre-ville et dégager des ressources pour la modernisation du réseau.

Une ancienne cour de marchandises de l'autre côté de la gare et quelques terrains côté bâtiment des voyageurs : à Salon-de-Provence, ce sont au total 2 hectares d'emprises ferroviaires qui, au fil du temps, ont perdu leur vocation initiale. D'où la décision de RFF de leur donner une nouvelle vie, au plus près des besoins locaux. Une partie de ces terrains (8000 m² environ) va être mise en location pour donner forme au projet de pôle

intermodal, qui prévoit une gare routière et plusieurs parkings. Au-delà, la majeure partie du foncier (12000 m² environ) va être dédiée à la création d'un nouveau quartier de logements, dit « Éco-Quartier-Gare », parce qu'il se veut exemplaire en matière de développement durable. Élaboré en lien étroit avec la Ville de Salon-de-Provence, le projet se déroule en plusieurs étapes. Fin octobre 2009, un protocole foncier, précisant les objectifs de la cession et organisant les relations avec la Ville, a été signé. Dans la foulée,

un comité de pilotage va être mis en place pour lancer les études qui vont définir les contours précis du projet urbain : quels types de logements ? quelle insertion dans l'environnement urbain ? quelles solutions pour la consommation énergétique, le recyclage des déchets, etc. ? Parallèlement, la Ville va intégrer ce projet dans la révision générale du PLU en cours. La cession devrait intervenir en 2012, après les phases de concertation avec la population et l'évolution nécessaire des documents d'urbanisme. ♦

Marseille–Aubagne–Toulon

Une troisième voie en marche

Les travaux d'amélioration de la capacité de la ligne Marseille–Aubagne–Toulon sont lancés. Au programme : la création d'une troisième voie entre Marseille et Aubagne.

C'est la rançon du succès : le nombre de voyageurs augmente de manière continue et régulière sur l'axe Marseille–Toulon, l'une des lignes TER les plus fréquentées de France. À tel point que le tronçon Marseille–Aubagne a atteint son point de saturation. Couvrant le secteur Est de l'agglomération de Marseille et de sa périphérie, cette desserte, très utilisée pour les trajets domicile-travail, cumule le trafic des trains omnibus aux arrêts fréquents, des TER semi-directs avec le trafic des TGV, des trains grandes lignes et des trains de fret. Pour satisfaire la demande des « navetteurs » sans pénaliser les voyageurs des autres trains, le principe retenu consiste à dissocier les trafics lents des trafics rapides.

D'où la décision de créer le long des deux voies déjà existantes une troisième voie fonctionnant dans les deux sens et dédiée aux TER omnibus.

Fin 2014, lorsque la nouvelle ligne sera mise en service, les voyageurs bénéficieront d'une offre nettement améliorée : la fréquence, par heure et par sens, sera portée à trois trains omnibus entre Marseille et Aubagne, et à quatre trains semi-directs jusqu'à Toulon. Avec une fiabilité améliorée sur la totalité de l'axe, puisque l'une des voies préexistantes, devenue centrale, sera rénovée pour être utilisée dans les deux sens en cas d'incident, de retard ou de travaux. Les travaux concentrés sur le tronçon Marseille–Aubagne seront bénéfiques pour l'ensemble de la ligne Marseille–Aubagne–Toulon.

Le montant du financement inscrit au titre des Contrats État-Région (Contrat de Plan 2000-2006 et Contrat de Projets 2007-2013) est de 250 millions d'euros. Le plan de relance de l'État permet d'accélérer sa réalisation par l'engagement anticipé de 15 millions d'euros. ♦



Construction de la passerelle piétonne en gare de La Penne-sur-Huveaune.

LGV PACA

Coup d'envoi pour la grande vitesse

« Métropoles du Sud », c'est le nom du scénario retenu par le Gouvernement pour la future LGV PACA, qui passera au cœur des agglomérations de Marseille, Toulon et Nice. Désormais, RFF peut lancer la phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le scénario Métropoles du Sud, qui s'inscrit dans le futur projet d'arc ferroviaire Barcelone–Marseille–Gênes, est celui qui répond le mieux aux attentes de tous. Notamment parce que la future ligne à grande vitesse desservira le cœur des agglomérations. Faisant suite à la décision du gouvernement annoncée le 29 juin 2009, le conseil d'administration de RFF a décidé, dès le 16 juillet, de poursuivre les études du scénario pour préparer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Avant d'aborder cette phase, quatre années seront en effet nécessaires pour étudier toutes les bandes de passage envisageables dans le cadre du scénario

Métropoles du Sud. Concrètement, à l'intérieur du couloir retenu, large d'environ 7 000 m, RFF va passer au crible de l'analyse multi-critères les différents fuseaux de passage, ramenés à environ 1 000 m de largeur chacun, afin de sélectionner le fuseau le



plus performant. Ensuite, RFF affinera ses études pour aboutir au fuseau d'environ 500 m de large, qui permettra un tracé de moindre impact environnemental. Compte tenu des caractéristiques des territoires traversés – relief montagneux, paysages remarquables, densité urbaine et terres agricoles –, le projet devra concilier des contraintes multiples, contradictoires et très importantes. Tout au long de cette phase d'études préalables, RFF associera les partenaires en mettant en place un dispositif de concertation continu – comité de pilotage, comités territoriaux, groupes de travail... – qui permettra de prendre en compte les problématiques locales en lien avec l'ensemble des parties prenantes. ♦

Ligne Avignon–Miramas

Les passages à niveau en question

Afin de réduire les accidents aux passages à niveau, RFF agit sur différents leviers. Tout en développant des actions de prévention, l'entreprise ferroviaire met en œuvre un programme de suppression des passages à niveau (PN) les plus préoccupants.

Les passages à niveau se trouvent à la croisée des univers routier et ferroviaire, et la sécurité s'y conjugue selon ces deux modes. Or, dans 98 % des cas, c'est le non-respect du code de la route qui est responsable des accidents aux passages à niveau. En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, RFF participe activement chaque année aux « Journées européennes de sécurité aux passages à niveau » et mène des actions de sensibilisation dans les établissements scolaires. Parallèlement, RFF consacre au niveau national plus de 20 millions d'euros par an à la mise en œuvre d'un programme de suppression progressive des passages à niveau identifiés comme « préoccupants ». Ces derniers sont recensés par une commission nationale* selon des critères prédéfinis. Reste que la suppression d'un passage à niveau est une opération complexe, longue et coûteuse, qui nécessite un partenariat étroit avec les gestionnaires de la voirie

routière, afin d'imaginer ensemble des solutions optimales. L'opération menée avec le conseil général de Vaucluse l'illustre parfaitement.

Un ouvrage d'art pour remplacer deux PN

Avec 16 sites recensés, la région PACA est celle qui compte le moins de passages à niveau préoccupants. Alors que plusieurs opérations de suppression sont à l'étude, les premiers coups de bulldozers ont déjà été donnés pour supprimer deux passages à niveau (PN2 et PN3) sur la ligne Avignon–Miramas. Les deux PN se trouvent sur la commune d'Avignon, à 1 km l'un de l'autre : le PN2 se situe sur la RD 239 et le PN3 sur la voirie communale qui relie la RD 53 à la RD 58. En accord avec le conseil général, il a été décidé de remplacer ces deux équipements par un seul ouvrage d'art. À cet effet, l'une des voies départementales sera rabattue vers une rampe donnant accès au nouveau pont-



route. La suppression des deux passages à niveau est de la responsabilité de RFF, tandis que la réalisation de la déviation et du pont-route est placée sous la maîtrise d'ouvrage du conseil général. L'un des enjeux majeurs pour ces deux donneurs d'ordre est d'assurer une programmation très fine et parfaitement coordonnée des interventions, pour permettre la fermeture simultanée des deux sites. Les travaux devraient s'achever à l'été 2011. Le coût total de l'opération est de 10,3 millions d'euros ainsi répartis : département de Vaucluse : 33 % ; Région PACA : 30 % ; RFF : 22 % ; État : 15 % . ♦

* Commission composée de représentants de l'État, de l'ARF, de l'ADF, de l'AMF, de la SNCF et de RFF.

Plan Rhône

Une digue contre les inondations

Cet été, les études préliminaires portant sur la construction d'une digue accolée au remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles ont été présentées en comité de pilotage du plan Rhône*. Arnaud Godart, chargé de mission chez RFF, nous dévoile les grandes lignes de ce projet.

Pourquoi cette digue ?

Les inondations de décembre 2003 ont démontré que le remblai ferroviaire (ligne Paris–Lyon–Marseille) ne peut pas être considéré comme un ouvrage de protection contre les inondations, car il n'est pas conçu pour cela. Le plan Rhône prévoit donc de construire une vraie digue et de réaliser les aménagements adaptés.

Quel est le rôle de RFF dans ce projet ?

L'État a demandé à RFF d'assurer la phase d'études préliminaires avec le syndicat mixte

chargé des digues sur ce secteur du Rhône. À partir des modèles hydrauliques très complexes élaborés par le Symadrem, RFF étudie les solutions techniques, tant pour la conception de la future digue que pour le réaménagement du remblai ferroviaire. L'ensemble est conçu comme un système global capable de contrôler la hauteur de l'eau en cas de crues. Ces réflexions s'effectuent en lien étroit avec les services de l'État, qui veillent à ce que les propositions garantissent une solidarité entre l'ensemble des territoires concernés, en amont et en aval, en rive droite et en rive gauche.

Où en est-on ?

Lancées en mars 2008, les études préliminaires ont permis de dégager deux solutions acceptables sur les plans ferroviaire et hydraulique. RFF poursuit avec le Symadrem des études complémentaires pour permettre à l'État de choisir la solution définitive, tout en veillant à l'intégrité du remblai dans l'attente de la construction de la digue de protection. ♦

* Le plan Rhône est un dispositif piloté par l'État avec les trois régions concernées, pour assurer la sécurisation de la partie Sud du Rhône.



Peinture murale de la halte Saint-Joseph à Marseille

Le conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, la SNCF et Réseau Ferré de France se sont associés pour offrir un espace d'expression aux jeunes du quartier, qui ont pu réaliser cette œuvre dans le cadre de la rénovation de la ligne Marseille-Aix.

