

Vers une nouvelle approche de l'offre ferroviaire

Dossier de presse



UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
 —EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
 —PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—ALSACE—LOIRAINNE—CHAMPAGNE—ARDENNE—AQUITAINE—POITOU—CHARENTES—BOURGOGNE—FRANCHE—COMTÉ—BRETAGNE—PAYS DE LA LOIRE—CENTRE—LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC—ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS—PICARDIE—PROVENCE—ALPES—CÔTE D'AZUR—RHÔNE—ALPES—AUVERGNE
—ALSACE—LOIRAINNE—CHAMPAGNE—ARDENNE—AQUITAINE—POITOU—CHARENTES—BOURGOGNE—FRANCHE—COMTÉ—BRETAGNE—PAYS DE LA LOIRE—CENTRE—LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC—ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS—PICARDIE—PROVENCE—ALPES—CÔTE D'AZUR—RHÔNE—ALPES—AUVERGNE
ALSACE—LOIRAINNE—CHAMPAGNE—ARDENNE—AQUITAINE—POITOU—CHARENTES—BOURGOGNE—FRANCHE—COMTÉ—BRETAGNE—PAYS DE LA LOIRE—CENTRE—LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC—ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS—PICARDIE—PROVENCE—ALPES—CÔTE D'AZUR—RHÔNE—ALPES—AUVERGNE

Plan d'actions 2010



Sommaire

Marc Svetchine, le nouveau directeur régional Provence-Alpes-Côte d'Azur	3
L'offre commerciale de RFF.....	4
Le Fret.....	6
Ferroviaire et Portuaire : un partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille.....	7
LGV PACA : les études préalables à l'enquête d'utilité publique	10
Les projets de développement du réseau en région PACA	13
Maintenance du réseau	19
La sécurité des voies ferrées	20
Patrimoine : cessions de foncier en cours.....	22
Remblai et digues : les problématiques hydrauliques.....	23



Marc Svetchine

le nouveau directeur régional
Provence-Alpes-Côte d'Azur



Depuis le 1^{er} novembre dernier, Marc Svetchine est le nouveau directeur régional de RFF pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il succède à Michel Croc, aujourd'hui en charge d'une mission de développement des grands projets internationaux de RFF.

Marc Svetchine, 57 ans, ingénieur général des Ponts et Chaussées, a rejoint RFF en février 2002, après une carrière au sein du ministère de l'Équipement.

Entre 2002 et 2009, directeur régional de RFF en Bourgogne Franche-Comté, il a été chargé en outre, de la construction de la LGV Rhin-Rhône branche Est, Ouest et Sud (140 km de lignes nouvelles, 5 années de travaux) et de la modernisation du réseau ferroviaire classique.

Doté de cette expertise, Marc Svetchine s'attachera à mettre en place la nouvelle offre commerciale de RFF, à développer le fret, le ferroviaire et le portuaire, à conduire le projet de la LGV PACA et à mener à bien les chantiers de modernisation et de développement du réseau ferré en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Né à Nice, Marc Svetchine revient dans sa région natale où il a travaillé entre 1979 et 1982, à la Direction départementale des Hautes-Alpes, en tant que chargé des constructions publiques, du financement du logement et des économies d'énergie.



L'offre commerciale de RFF

L'ouverture du trafic international voyageurs à la concurrence, une réalité

Depuis le 13 décembre 2009, l'ouverture du réseau voyageurs à la concurrence est effective. D'autres entreprises ferroviaires que la SNCF peuvent transporter des voyageurs sur notre réseau entre la France et les autres pays européens.

Les transports régionaux (TER) et nationaux (TGV et Corail) qui ne franchissent pas les frontières, restent sous le régime du monopole de la SNCF au moins jusqu'en 2012.

RFF a mis en place une organisation qui permettra à ces nouvelles entreprises ferroviaires de bénéficier d'un accès au réseau ferroviaire français.

L'ouverture à la concurrence, une opportunité pour le système ferroviaire, un axe stratégique important de développement pour RFF

L'ouverture à la concurrence est une chance pour la France. Elle donne de nouveaux atouts au ferroviaire, un mode de transport écologique.

En France, RFF est prêt à accueillir toutes les entreprises ferroviaires qui souhaiteront profiter de cette ouverture – au trafic international dans un premier temps – pour circuler sur son réseau.

La France accueillera en 2010 ses premiers trains européens en concurrence avec ceux de l'opérateur historique (pour l'instant, les trains européens qui circulent en France le font en coopération avec la SNCF).

La compagnie italienne TRENITALIA sera la première à faire circuler des trains à grande vitesse entre Milan et Paris et entre Gênes et Paris, à partir du mois de juin.

Avec ce Paris-Gênes, la région PACA sera une des premières régions à accueillir sur son réseau des trains d'un opérateur étranger. La compagnie fera du « cabotage », elle pourra donc prendre des passagers sur la partie française du parcours sous réserve que son activité principale reste transfrontalière.

RFF a des contacts avec d'autres opérateurs européens, qui n'ont pas encore débouché sur des demandes précises de sillons. La situation géographique de la France donne un atout stratégique indéniable au cœur des trafics européens.

RFF attache une grande importance à ce que toutes les demandes qui lui parviennent soient traitées avec célérité et impartialité, en toute transparence.

Pour RFF, cette ouverture ne doit pas s'opérer au détriment de l'opérateur historique, qui restera longtemps prédominant (et qui peut de son côté aller sur les réseaux des autres pays européens). Elle doit, au contraire augmenter les parts de marché du ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. De surcroît, plus il y aura de trains qui circuleront sur le réseau RFF, plus ils paieront de péages à RFF, plus RFF aura les moyens d'investir sur le réseau pour le moderniser et lui conserver son haut niveau de performance au regard des standards européens.

L'ouverture à la concurrence du marché du fret, en mars 2006, a été une réussite : aujourd'hui, en plus de trois ans, les entreprises alternatives (au nombre de 7) ont pris 15% de parts de marché du transport de marchandises, un indicateur positif pour l'ouverture à la concurrence du trafic international voyageurs.

Par ailleurs, RFF poursuit le développement du réseau pour le connecter encore davantage à l'Europe : construction de la LGV Rhin-Rhône (en cours), construction de la LGV Est européenne jusqu'à Strasbourg (qui va commencer), construction d'un nouveau pont ferroviaire sur le Rhin et grands projets pour renforcer nos liens vers l'Italie (LGV PACA, Lyon-Turin), l'Espagne (par l'Ouest et l'Est),... et s'attache également à rendre son réseau inter-opérable avec les autres réseaux européens, à la demande de Bruxelles.

Enfin, la nouvelle loi « ORTF » sur l'organisation et la régulation des transports ferroviaires a été promulguée au Journal Officiel du 9 décembre 2009. Elle prévoit la création d'une **Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (l'ARAF)** qui veillera « au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients de transport ferroviaire ».



L'offre commerciale de RFF

De nouvelles fonctions commerciales : partenariat avec les clients, une offre de nouveaux produits

La fonction commerciale au sein de RFF se renforce et se structure : la professionnalisation de la relation client et l'élaboration d'une offre complète et de qualité de prestations d'infrastructures permettent d'offrir un service plus en adéquation avec la demande.

En 2009, le pôle Commercial du siège de RFF a évolué en un Pôle Clients et Services. Il porte une volonté affirmée de développer la relation commerciale avec les clients, l'extension de leurs activités ferroviaires et la satisfaction de leurs attentes.

En 2010, ce changement intervient au niveau des régions. Le Service Gestion du Réseau change de nom et devient Service Commercial et Gestion du Réseau (SCR). Ainsi, les relations marketing et commerciales locales seront renforcées, avec notamment les entreprises ferroviaires et les Autorités Organisatrices des Transports (AOT), les titulaires d'Installations Terminales Embranchées (ITE) etc, avec comme objectifs :

- d'anticiper les besoins locaux des clients, de répondre à leur besoin,
- d'être à l'écoute des nouveaux besoins,
- d'être le relais en région du Centre de services (direction des sillons du Pôle Clients et Services),
- d'être les interlocuteurs des « bureaux horaires locaux » chargés de la synthèse des besoins de capacité (propositions pour la planification des capacités sur le réseau régional, contributions de la direction régionale pour la définition des fenêtres de disponibilité sur les axes structurants du réseau ferré national, etc.), en travaillant en liaison étroite avec le(s) chargé(s) de mission pour la programmation et l'ordonnancement des travaux,
- d'analyser la régularité du réseau,
- de contribuer aux études de capacité et d'exploitation (en particulier les études menées pour les projets d'investissement),
- de piloter les Établissements Infrastructure Circulation (EIC) de la nouvelle direction des circulations ferroviaires de la SNCF pour la gestion des circulations,
- de participer à l'arbitrage de litiges éventuels entre entreprises ferroviaires sur les consignes locales d'exploitation (CLE).

Cette évolution sera progressive, avec un renforcement des effectifs sur une période de 2 à 3 ans. Elle complètera les activités traditionnelles du service relatives à la maintenance et à l'amélioration du réseau.

RAPPEL DES 4 ÉTAPES DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES TRAFICS FERROVIAIRES EN FRANCE

- ① **Mars 2006** : ouverture de la concurrence européenne au transport de marchandises.
- ② **Décembre 2009** : ouverture de la concurrence au trafic international de voyageurs.
- ③ Ouverture à la concurrence **des transports régionaux** : une mission d'étude est en cours. Les conclusions doivent être remises à Dominique Bussereau en mars 2010.
- ④ Ouverture à la concurrence **des trafics nationaux de voyageurs** : le conseil européen doit se réunir à nouveau pour en préciser le calendrier.



Le Fret

Pour une relance du fret ferroviaire

L'engagement national pour le fret ferroviaire annoncé par le gouvernement le 16 septembre 2009 va réunir toutes les entreprises ferroviaires. RFF sera l'acteur central de cette relance du transport durable de marchandises.

La priorité de Réseau Ferré de France est d'atteindre les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, soit **augmenter la part modale des trafics autres que routiers et aériens de 14% à 25% d'ici 2022.**

RFF est un partenaire engagé, qui s'inscrit dans le cadre d'un véritable marché européen, et qui mettra tout en œuvre pour offrir à ses clients une infrastructure performante et des sillons de qualité.

Cette ambition, portée par le Grenelle, est concrétisée par le contrat de performance que RFF a signé avec l'Etat. Elle se traduit par un **programme de soutien au développement du fret ferroviaire** qui relève de cinq axes principaux :

- Un engagement sur des objectifs de qualité du service pour garantir aux transporteurs les sillons tracés, et leur réserver les capacités nécessaires sur le « réseau orienté fret »,
- Un aménagement du réseau passant par une modernisation et une rénovation de l'infrastructure existante,
- La création d'autoroutes ferroviaires,
- Le soutien au développement des autres nouveaux services : les services de proximité (OFP), les trains de fret à grande vitesse...
- Le partenariat avec les grands ports maritimes et les autres gestionnaires de réseaux européens pour développer les corridors fret internationaux et favoriser le développement des trafics massifiés.

Ces mesures clés ont été identifiées pour faciliter le succès de cette nouvelle ambition fret.

Les applications concrètes en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

1. Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées

- Mettre au gabarit d'autoroute ferroviaire, la liaison entre les ports de Marseille et Avignon.
- Coopérer avec le port dans la création d'un terminal d'autoroute ferroviaire sur les bassins Est de Marseille.

2. Doubler le transport combiné de marchandises

Augmenter les capacités des voies ferrées de Fos pour répondre à la fois :

- aux trafics engendrés par les projets Fos 2XL et 3XL,
- et doubler la part ferroviaire sur ces trafics conteneurs.

3. Créer des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP)

Travail avec les candidats intéressés.

4. Développer le fret à grande vitesse entre les aéroports

Utilisation de la gare d'Aix TGV dans le réseau de fret à grande vitesse entre aéroports.

5. Créer un Réseau Orienté Fret

La branche régionale du réseau orienté fret est constituée par les lignes entre Avignon et Marseille.

6. Supprimer les goulets d'étranglement

Pour notre région, le goulet d'étranglement est le contournement ferroviaire fret de Lyon. Nous donnons des arguments pour sa réalisation.

7. Favoriser la desserte ferroviaire des ports

Ce point fait l'objet d'une coopération intensive entre le Grand Port Maritime de Marseille et Réseau Ferré de France, en particulier pour la création d'une grande plate-forme multimodale à Mourepiane.

8. Améliorer le service offert aux transporteurs

RFF travaille une planification fine des travaux des projets CPER dans l'axe Marseille – Vintimille pour une gêne minimale et concertée.

Ferroviaire et Portuaire : un partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille



RFF a engagé un partenariat stratégique avec les grands ports pour offrir des sillons et des services de haut niveau aux clients des ports.

En PACA, un protocole de collaboration a été signé le 7 juillet 2008 avec le Grand Port Maritime de Marseille (GPM) pour contribuer à la montée en puissance de l'activité portuaire par la création et la structuration de liens étroits avec le fret ferroviaire. **Il vise à faire passer la part modale du transport ferré de 13,7% en 2008 à 30% en 2013.**

Objectif : dégager d'importants gains de productivité, accompagner le report du transport de marchandises vers le mode ferroviaire. Les différentes actions mises en place dans le cadre de ce protocole visent à augmenter les performances des réseaux ferrés, et donc la compétitivité de ce mode de transport de marchandises grâce à une allocation pertinente des capacités sur l'ensemble de la chaîne, une politique tarifaire efficace et une capacité adaptée de l'infrastructure.

RFF travaille en étroite collaboration avec les industriels, les aménageurs publics ou privés, les collectivités territoriales pour

Ferroviaire et Portuaire : un partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille

rechercher une solution optimisée de leur Installation Terminale Embranchée (ITE).

Accès aux bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)



Objectifs et bénéficiaires clients

La Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos bénéficie de perspectives de fort développement à court et moyen terme : hausse du trafic de conteneurs des terminaux de Gravelleau (croissance mondiale des échanges par conteneurs, projets Fos 2XL-3XL-4XL, ...), développement d'autres flux de marchandises (céréales, minerais, déchets, ...) voire de circulations voyageurs (desserte TER de Port-Saint-Louis-du-Rhône).

La volonté de faire évoluer la répartition modale des pré-/post-acheminements terrestres des flux maritimes de marchandises, en particulier de conteneurs, en faveur des modes ferroviaires et fluviaux est largement partagée. Elle a été clairement affichée dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Ces perspectives de trafics, combinées avec un doublement de la part modale du mode ferré conduisent à projeter un triplement du nombre de circulations ferroviaires commerciales de conteneurs (en tenant compte des optimisations de l'organisation interne du transport ferroviaire), à l'horizon de réalisation de ces projets portuaires. À cette augmentation, des flux ferroviaires d'autres marchandises (céréales, minerais, déchets) s'ajoutent également, dans une moindre mesure, sur la ZIP de Fos. Au total, ces développements devraient permettre de faire passer le trafic de l'ensemble de la ZIP de Fos d'une trentaine de circulations ferroviaires commerciales quotidiennes à environ une centaine.

Il convient d'adapter les infrastructures de la ZIP de Fos pour permettre d'accueillir ces nouveaux trafics.

Description du projet

Aujourd'hui, la ligne qui dessert Gravelleau (et notamment Fos 2XL) est limitée à 21 mouvements de trains par jour du fait d'un mode d'exploitation manuel (cantonement téléphonique). Le projet inscrit au CPER permettra d'atteindre 60 mouvements de trains par jour en installant une signalisation automatique. A la demande du GPMM, les possibilités d'aller encore au-delà seront étudiées, notamment via une commande centralisée de toute la ZIP de Fos.

Coût

8 M€ sont inscrits au CPER 2007-2013 pour l'opération d'augmentation de capacité de la ligne Fos-Gravelleau.

Échéance de mise en service

2013

Financement

Pour la partie inscrite au CPER, le plan de financement est le suivant :

Intitulé	Etat	Région PACA	Département 13	GPMM	Total en M€
Aménagement des voies d'accès au port de Marseille Est	2	2	2	2	8

Avancement

Le projet est en phase d'études avant-projet (AVP).

Accès aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille



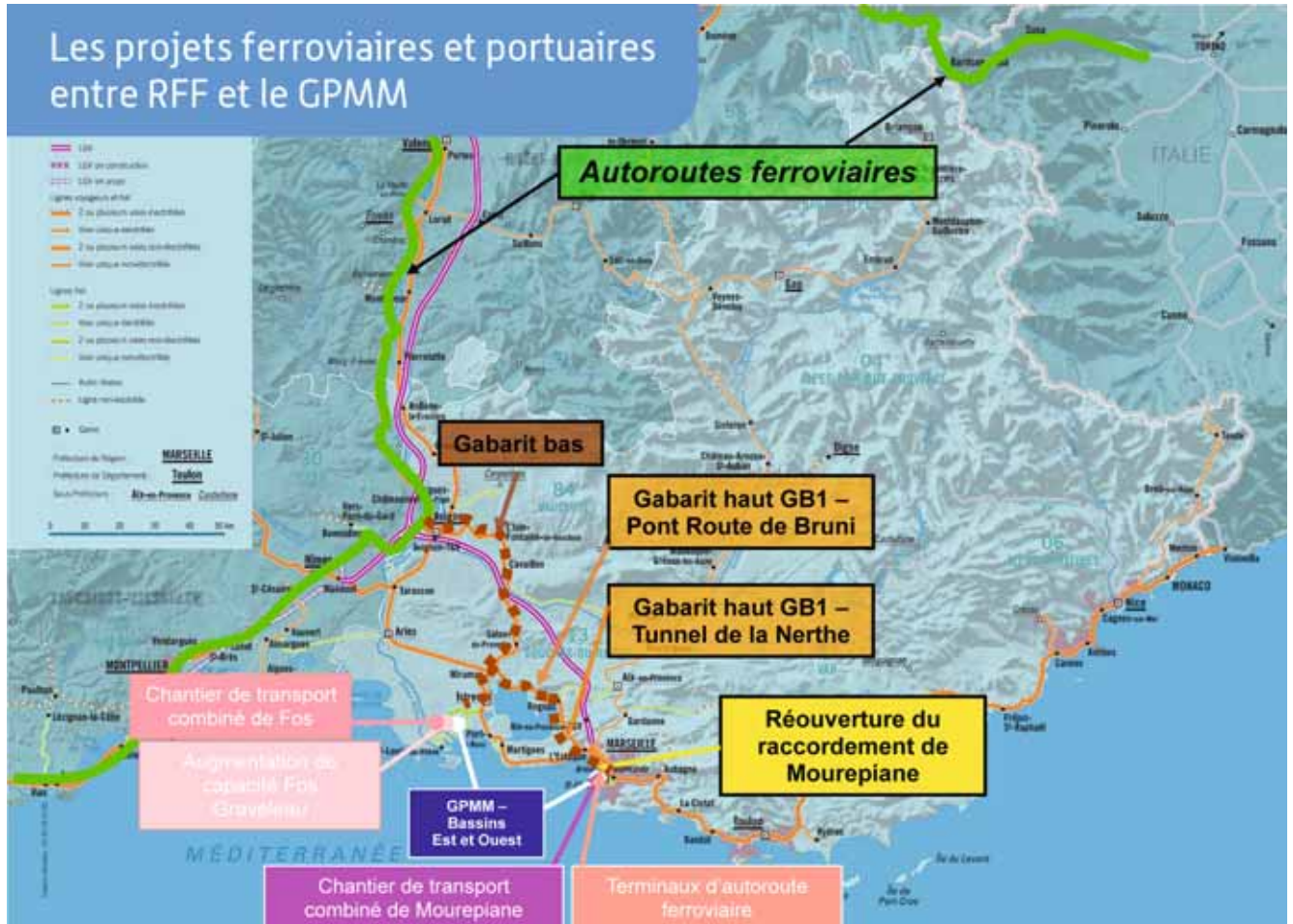
Objectifs et bénéficiaires clients

L'objectif du projet est de permettre l'accès des services d'autoroute ferroviaire aux bassins Est du GPMM. Il s'agit de connecter le Grand Port Maritime de Marseille au réseau d'autoroute ferroviaire en cours de développement, et de contribuer ainsi à accroître son hinterland terrestre, donc, son positionnement économique à l'échelle nationale et européenne.

Dans un 1^{er} temps, un service d'un aller-retour par jour vers le Nord est prévu. Cette offre sera proposée aux chargeurs, pour l'acheminement terrestre des trafics rouliers. Ces trafics rouliers en



Ferroviaire et Portuaire : un partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille



lien avec le port de Marseille fonctionnent déjà avec le Maghreb ; des perspectives de développement existent sur ces liaisons et sur de nouvelles destinations, telle que la Turquie.

La mise au gabarit «autoroute ferroviaire» des accès aux bassins Est permettra en outre le dégagement du gabarit B1 sur l'itinéraire, autorisant les convois de conteneurs «super high cube», en cours de généralisation au niveau européen.

Description du projet

Le projet consiste à mettre aux gabarits bas et haut «autoroute ferroviaire» l'axe Avignon-Cavaillon-Miramas-Rognac-L'Estaque-Mourepiane.

Il implique une mise au gabarit bas de l'ensemble du linéaire, le dégagement du gabarit haut dans le tunnel de la Nerthe et au pont-route de Bruni, et la réouverture du raccordement de Mourepiane.

La réouverture du raccordement de Mourepiane permettra par ailleurs une importante amélioration des entrées/sorties du port de Marseille, et une rationalisation des circulations ferroviaires dans le complexe ferroviaire du port de Marseille.

Coût

24 M€ sont inscrits au CPER 2007-2013 pour cette opération.

Echéance de mise en service

2013

Financement

Intitulé	Etat	Région PACA	Autres collectivités, GPMM	Total en M€
Aménagement des voies d'accès au port de Marseille Est	8	8	8	24

Avancement

Le projet est en phase d'études d'avant-projet (AVP) ou Projet (PRO), selon ses composantes.



LGV PACA : les études préalables à l'enquête d'utilité publique



La Direction Régionale PACA de Réseau Ferré de France pilote le projet de création de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse PACA (LGV PACA), au cœur de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes. Un projet nécessaire pour désenclaver la région, accroître ses capacités ferroviaires et ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse.

- Renforcer l'offre de trains express régionaux (TER) autour de Marseille, Toulon et Nice, et ainsi, faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en offrant de meilleures alternatives ferroviaires aux routes de plus en plus encombrées.

Le coût des infrastructures pour un système ferroviaire performant à l'horizon 2040 en PACA représente environ 15 milliards d'euros, dont :

- environ 10 milliards d'euros pour la ligne nouvelle
- environ 5 milliards d'euros pour les aménagements du réseau


Rappel des objectifs du projet

Le projet répond à plusieurs objectifs :

- Inscrire la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le **réseau européen à grande vitesse**
- Placer Marseille et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur au **cœur de l'arc méditerranéen** (Barcelone-Marseille-Gênes) avec de **meilleures liaisons vers l'Italie et vers l'Espagne** et l'amélioration de l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur
- **Améliorer les relations entre les grandes villes de la Région** (Marseille, Toulon et Nice)

Le scénario des «Métropoles du Sud»

Le gouvernement s'est prononcé le 29 juin 2009 en faveur du scénario des «Métropoles du Sud». La décision ministérielle a mis ce grand projet ferroviaire sur la voie de sa réalisation concrète, conformément au projet de programmation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Cette ligne desservira les agglomérations d'Aix-en-Provence, de Marseille, de Toulon et de Nice-Côte d'Azur et s'intégrera dans l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes.



LGV PACA : les études préalables à l'enquête d'utilité publique

LES ATOUTS DU SCÉNARIO RETENU

- La meilleure réponse aux attentes des parties prenantes par la desserte du cœur des 3 agglomérations Marseille, Toulon, Nice
- Nice à 3h55 de Paris, des gains de temps de parcours améliorés sur toute la région
- Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice en ligne sur l'arc méditerranéen Barcelone-Gênes
- Des dessertes intra-régionales performantes
- Une meilleure offre pour plus de voyageurs dans les trains

La phase des études préalables à l'enquête publique est lancée

Le 16 juillet dernier, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France, présidé par Hubert du Mesnil, a décidé de poursuivre les études de cette ligne pour préciser les couloirs de passage, évaluer les impacts techniques et financiers de la ligne et préparer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le 20 octobre, le Préfet de région a officiellement envoyé la convention de financement des études aux co-financeurs. Le montant global prévisionnel des études préalables à l'enquête d'utilité publique est de 86 millions d'euros.

RFF a donc engagé la phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur le scénario des « Métropoles du Sud ».

Quatre années seront 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 mètres, RFF va passer au crible de l'analyse multicritères les différents fuseaux de passage, ramenés à environ 1 000 mètres de largeur chacun, afin de sélectionner le fuseau le plus performant. Ensuite, RFF affinera ses études pour aboutir à une bande d'études de moindre impact environnemental d'environ 500 m de large. 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.

Ces études seront menées par la mission LGV PACA au sein de la direction régionale de Réseau Ferré de France.

Lors des études préalables, de 2010 à 2013, RFF mettra un dispositif de gouvernance constitué d'un comité de pilotage présidé par le Préfet de la région PACA, des comités territoriaux et différents groupes de travail dans le cadre d'un dispositif d'information et de concertation du public accompagné par une charte de concertation.

Convention de financement

Le montant global prévisionnel des études préalables à l'enquête publique (EPEUP) est de 86 millions d'euros.

Il sera co-financé selon la convention suivante :

Co-financeurs	Total en k€ H.T	Clef de répartition globale en %
Etat	19 111	22,22
RFF	19 111	22,22
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	4 778	5,56
Département des Alpes-Maritimes	4 778	5,56
Département du Var	4 778	5,56
Département des Bouches-du-Rhône	4 778	5,56
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	4 778	5,56
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	4 778	5,56
Communauté urbaine Nice Côte d'Azur	4 778	5,56
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	4 778	5,56
Total Etat RFF et Collectivités Territoriales dans le cadre de la présente convention de financement	76 444	
Participation envisagée : Principauté de Monaco	4 778	5,56
Participation envisagée : Union Européenne	4 778	5,56
Total des contributions à la phase EPEUP	86 000	100,00

LGV PACA :

les études préalables à l'enquête d'utilité publique



Programme des études

Phase 1 : Cadrage du programme

- Le trafic et l'offre ferroviaire aux différents horizons, (trafic Grandes Lignes et TER),
- Le type de desserte, la définition des gares nouvelles et existantes (localisation, fonction..),
- Le périmètre et la nature des opérations sur le réseau classique à rattacher au projet de LGV PACA,
- La définition d'un fuseau de passage de largeur pertinente par rapport aux enjeux identifiés et aux contraintes du site (usuellement 1000 mètres de large),
- La définition des variantes de passage en ligne nouvelle et d'aménagement du réseau classique,
- Le phasage de réalisation,
- Les conditions du financement de l'opération.

Phase 2 : études d'approfondissement du programme pour un prédimensionnement du projet (technique et financier) et réalisation des dossiers nécessaires à l'enquête d'utilité publique

- Acquisition de données nécessaires au prédimensionnement des ouvrages, recueil de données environnementales,
- Sur le réseau classique, mise au point des travaux à réaliser,
- En ligne nouvelle, définition géométrique du projet pour passer d'un fuseau de 1 000 m obtenue à la fin de la phase 1, à une bande de 500 m qui sera soumise à enquête,
- Détermination des impacts environnementaux et mesures compensatoires,
- Préciser le trafic et service attendu, réaliser un bilan socio-économique du projet pour déterminer la capacité contributive des acteurs concernés

Répartition des études

- Études générales et de synthèse
- Études techniques
- Études socio-économiques
- Études d'aménagement du territoire
- Études environnementales
- Études développement durable

Les projets de développement du réseau en PACA

Le projet comporte, entre autres, la réalisation d'une troisième voie de Marseille-Blancarde à Aubagne (13km) nécessitant des travaux de génie civil, signalisation, etc et la réalisation d'une nouvelle gare à La Barasse. Trois passages à niveau (PN) seront supprimés dans le cadre de cette opération.

Actions 2010

- Poursuite des études projet (PRO) : voie, équipements, signalisation, etc
- Réalisation des travaux anticipés :
 - Mi-2010 : finalisation des passerelles piétonnes de St-Marcel (PN1) et en gare de La Penne-sur-Huveaune
 - 2010 : lancement de la construction de la passerelle piétonne de St-Marcel (PN2)
- Réalisation des travaux de génie civil :
 - 2010 : libération d'emprises, réalisation du mur de soutènement d'Aubagne (1,2 km), de l'élargissement du Chemin du Mouton (0,8 km),
 - 2010-2011 : réalisation du lot génie civil entre Blancarde et La Pomme et du lot génie civil entre La Barasse et Aubagne, élargissement des ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques, construction de murs de soutènement en vue de la création de la 3^e voie.
- Finalisation du plan de financement : l'opération est financée par l'Etat, la Région PACA, le Département 13 et RFF.



LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

- ① Création d'une troisième voie entre Marseille-Blancarde et Aubagne
- ② Modification et création d'ouvrages d'art
- ③ Modernisation des systèmes d'exploitation et banalisation des voies entre Marseille Saint-Charles et Marseille-Blancarde
- ④ Passerelles piétonnes (au nombre de 3) : 2 à Saint-Marcel et 1 à la Penne-sur-Huveaune
- ⑤ Suppression des 3 passages à niveau (PN1/PN2 /PN5)
- ⑥ Aménagement des gares existantes (accessibilité Personnes à Mobilité Réduite, rehaussement des quais)
- ⑦ Création d'une nouvelle gare à La Barasse (Marseille 11^e)

Construction de la 3^e voie ferrée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer



Objectifs

Augmenter la fréquentation de la ligne Cannes-Antibes-Nice à l'horizon 2015, en passant de trois trains par heure en heure de pointe à quatre trains par heure (soit deux omnibus et deux semi-directs cadencés toutes les demi-heures) desservant les gares de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer et Nice. Le projet a été scindé en 2 phases :

- Phase 1 : construction d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, réaménagement des gares de Biot et de Villeneuve-Loubet ;
- Phase 2 : augmentation de capacité entre Cagnes-sur-Mer et Nice.

Actions 2010

- Mise en place des passages souterrains en gare de Biot et de Villeneuve-Loubet qui nécessitera une interruption de 42h le week-end du 27 au 29 mars.
- Démolition de la gare de Villeneuve-Loubet en fin d'année.
- Modification de l'accès au passage ville à ville de Villeneuve-Loubet en mai 2010.

Modernisation de la ligne des Alpes (Aix-Manosque-Briançon)

Objectifs

Dans le prolongement de l'opération Marseille-Aix, il s'agit :

- d'irriguer et de désenclaver les territoires des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes avec un service de qualité et une desserte ferroviaire conformes aux attentes des voyageurs.
- En 2014, 23 allers-retours quotidiens Aix-Manosque contre 6 actuellement seront atteints, avec un cadencement à chaque demi-heure aux heures de pointe, ce qui devrait quadrupler la fréquentation quotidienne de la ligne (de 1 700 à 8 000 passagers).

Les projets de développement du réseau en PACA

- Au total, 171,8 M€ seront investis (dont 91,8 M€ de renouvellement et 80 M€ de travaux de modernisation).

Chaque année, les travaux de voie sont réalisés de septembre à novembre avec fermeture de la ligne durant ces trois mois et mise en place de cars de substitution par le Conseil Régional.

Actions 2010

- Depuis janvier 2009 : poursuite de l'avant-projet pour l'augmentation de la capacité entre Aix et Manosque (durée 2 ans et demi). Une première phase d'études permettant d'affiner le programme et les coûts du projet a été réalisée.
- Un avenant au CPER a été signé et permet d'augmenter le budget pour répondre aux attentes des partenaires pour desservir Aix-Manosque et Aix-Pertuis toutes les 30 minutes aux heures de pointe.



- En 2010 : les études d'avant-projet (AVP) se poursuivent.
- Septembre 2010 : 3^e opération de mise en qualité de la voie entre Aix et Mirabeau. 48 Km traités pour un montant de 19,1 M€, soit une des plus importantes opérations sur cette ligne. Fermeture de la ligne aux voyageurs et mise en place de cars de substitution entre le 30 août et le 19 novembre.

Modernisation de la ligne Nice-Breil

Objectifs

Permettre la circulation de 26 trains quotidiens sur la ligne, dont :

- 1 aller / retour par heure dans la journée, en heures normales,
- 2 allers pour un retour en heure de pointe, dans le sens de la pointe, soit, dans le sens Breil – Nice le matin et Nice – Breil le soir.

De plus, la reprise de l'armement de la ligne va permettre une optimisation de la vitesse de circulation (80km/h contre 70km/h actuellement).

L'opération de modernisation de la ligne Nice – Breil comprend 3 volets :

- La mise en œuvre d'une signalisation automatique permettant d'accroître le trafic ferroviaire,
- L'adaptation de l'armement de la voie au futur trafic,
- Le traitement des désordres géotechniques des Bouisses.



Actions 2010

Une dernière campagne de travaux de voie est programmée du 8 février au 30 avril 2010, pendant laquelle une coupure des circulations ferroviaires interviendra entre Drap et Breil-sur-Roya. Au total, ce sont plus de 16 km de sections de ligne qui seront renouvelées entre ces deux villes. Par ailleurs, l'évitement de Peille sera créé.

En parallèle, les études projet de modernisation de la signalisation ont été finalisées en 2009. La phase réalisation a été engagée avec des travaux sur le terrain à compter de mai 2010. Ces travaux n'auront pas d'impact sur les circulations ferroviaires. La mise en service est prévue en juin 2011.

Enfin, s'agissant des désordres géotechniques des Bouisses, les mesures d'instrumentation sont en cours. Les conclusions seront connues à l'automne 2010. Sur cette base, des études préalables aux travaux seront engagées.

Le coût de cette opération, inscrite au CPER 2007-2013, est estimé à 35 M€ répartis comme suit :

Signalisation	9,2 M€
Voie	19,8 M€
Géotechnique	6 M€

Les projets de développement du réseau en PACA

Augmentation de capacité de la ligne Cannes-Grasse

Objectif

Entre le succès rencontré par cette ligne depuis sa réouverture en mars 2005 et le fait que le trafic sur cette ligne est appelé à plus que doubler, le CPER 2007-2013 a fixé un nouvel objectif de service, avec un train toutes les 30 minutes.

Actions 2010

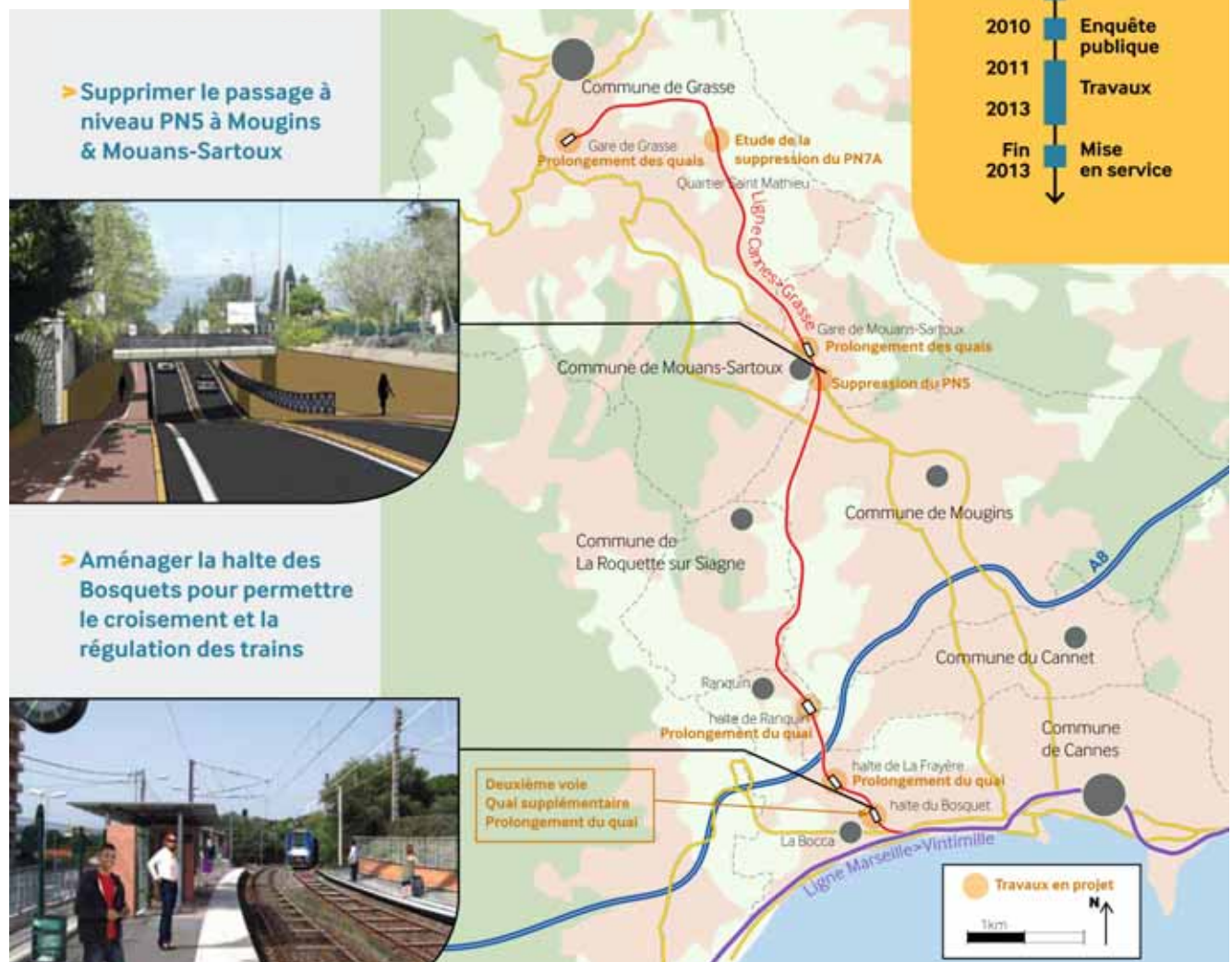
Après la réalisation de la concertation préalable avec le public et la fin de l'étude avant-projet (AVP), l'année 2010 verra :

- Le lancement des études projet (PRO)
- L'enquête publique au 2^e semestre 2010

Les travaux sur cette ligne seront lancés en 2012-2013.

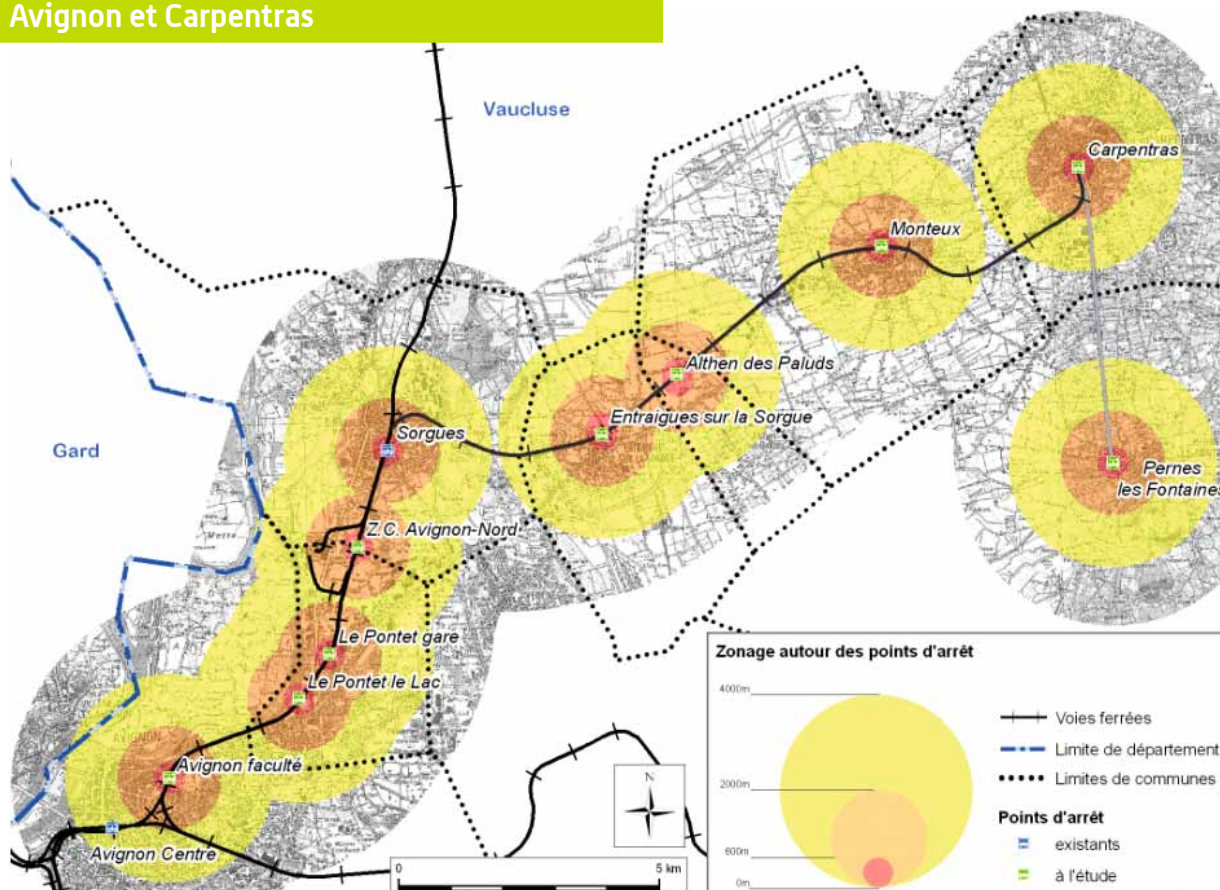
Le Calendrier général de l'opération

2009	■	Concertation
2010	■	Enquête publique
2011	■	Travaux
2013	■	Mise en service



Les projets de développement du réseau en PACA

Ligne Avignon TGV - Avignon centre - Carpentras : connecter le Vaucluse à la grande vitesse ferroviaire et créer une offre entre Avignon et Carpentras



Objectifs

Renforcer l'offre des services ferroviaires régionaux autour d'Avignon pour pallier l'engorgement croissant des axes routiers.

Les nouveaux services et projets associés sont les suivants :

- Création d'une liaison ferroviaire inter-gares cadencée entre Avignon-ville et Avignon-TGV qui n'existe pas aujourd'hui,
- Desserte d'Avignon-TGV par des TER (trains express régionaux) d'origines multiples (Valence/Orange, Cavaillon/Miramas et Carpentras) permettant des correspondances avec des TGV depuis tout le Vaucluse, sans rupture de charge à Avignon-centre,
- Création d'une desserte voyageurs entre Avignon-centre et Carpentras.

Ceci nécessite la remise à niveau de l'infrastructure entre Sorgues et Carpentras qui n'accueille plus, aujourd'hui, que quelques circulations fret par jour, et la création d'une courte

antenne permettant d'amener les TER jusque dans la gare d'Avignon-TGV.

Le service visé est de 4 TER par heure et par sens sur la section Avignon-TGV-Avignon-centre et de 2 trains par heure et par sens jusqu'à Carpentras.

Actions 2010

- Études d'Avant-Projet (AVP) pour la partie Sorgues-Carpentras, avec lancement des procédures administratives (concertation) ;
- Novembre 2010 : achèvement des études projet (PRO) pour la partie Avignon-TGV-Avignon-centre et lancement des premiers travaux ;
- La totalité du projet Avignon-TGV-Avignon-centre est financée depuis décembre 2009 (37,25 M€). Les études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO) sont, elles aussi, financées pour la partie Avignon-Carpentras. Dès leur achèvement, une convention de financement sera réalisée pour cette partie du projet.

Les projets de développement du réseau en PACA

Amélioration de la desserte de l'agglomération toulonnaise



Objectif

Un TER toutes les 30 minutes entre Marseille-Toulon et Hyères (contre 8 trains par jour actuellement) pour permettre au moins un doublement de la fréquentation actuelle des TER. Ce projet consiste en la mise en place d'une nouvelle signalisation, la réalisation de travaux d'augmentation de capacité et la mise en qualité de la voie.

Actions 2010

- Validation des études préliminaires.
- Lancement des études avant-projet (AVP) sur la ligne La Pauline-Hyères

Étude de l'Étoile d'Aix : vers un « RER Aixois »



Objectif

Développer le transport ferroviaire dans le bassin de vie d'Aix-en-Provence pour permettre la création d'un « RER Aixois ». Les études concernent la 2^e phase de modernisation de la ligne Marseille-Aix et la réactivation des lignes Aix-Rognac et Carnoules-Gardanne. RFF engage avec les partenaires du CPER les évaluations de clientèle qui précéderont les études techniques.

Action 2010

- Sur la conclusion de l'étude de faisabilité (lancée en 2009), lancement des études préliminaires. Une convention sera proposée aux partenaires : Etat, Région, CG13, Communauté du Pays d'Aix.

Projets de réouverture de ligne

Ligne Digne - Saint Auban

Objectifs

La ville de Digne est avec Privas la seule préfecture non connectée au réseau ferré national. Hormis les transports en commun routiers et les chemins de fer de Provence depuis l'Est du département, le seul mode d'accès à Digne est l'automobile. La RN 85 accueille près de 20 000 véhicules/jour. Les problèmes de congestion routière s'accroissent, à Digne mais aussi à l'entrée des autres agglomérations (Aix-en-Provence, Marseille).

La réactivation de la ligne Digne-Saint Auban, en offrant aux usagers un transport ferré en site propre connecté à la ligne des Alpes (Marseille-Aix-Briançon), contribuera au désenclavement de la vallée de la Bléone et de la ville de Digne.

Le projet est estimé à environ 60 M€.

Actions 2010

- Les études d'avant projet seront lancées en 2010, de même que le débroussaillage de la ligne Digne-Saint Auban. En premier lieu seront étudiées : les conditions de traitement des passages à niveau, la traversée du site industriel d'Arkéma à Saint Auban.
- Une convention de financement de 1,4M€ a été signée avec l'Etat, la Région et le département 04.

Ligne Cavillon - Cheval Blanc - Pertuis

Objectif

- Réouverture au service des voyageurs de la ligne actuellement destinée au fret.

Action 2010

- Lancement d'une étude générale d'opportunité (clientèle, diagnostic technique, programme).

Ligne Draguignan - Les Arcs

Objectif

- Réouverture de ligne

Actions 2010

- Une convention est en cours de signature entre Etat, Région, CG83, Communauté d'agglomération Dracénoise et RFF.
- Lancement d'une étude préliminaire d'opportunité d'un raccordement de Draguignan au réseau ferroviaire en transport collectif.



Maintenance du réseau

Le contrat de performance est un puissant accélérateur de modernisation du réseau ferroviaire existant. Il va ainsi permettre à RFF de doubler le nombre de voies à renouveler.

En PACA, 73,8 M€ sont prévus pour le renouvellement des voies dont :

- 19,1 M€ sur la ligne des Alpes (co-financés par l'Etat, la Région, le Département des Hautes-Alpes et RFF)
- 54,7 M€ sur fond propre RFF :
 - Suite rapide Berre-Pas-des-Lanciers : 38km de renouvellement de voies pour un montant de 48,5 M€
 - Renouvellement des appareils de voie pour un montant de 4,8 M€
 - Tunnel de St Cyr : renouvellement pour un montant de 1,4 M€

Un schéma directeur du système d'alimentation électrique a été établi en 2009, afin de préciser la vision industrielle et prospective de l'outil électrique du réseau pour que, par sa modernisation, son adaptation et sa gestion, il réponde aux exigences de la performance attendue de chaque segment du réseau.

Programme débroussaillage : innovation dans le traitement

RFF poursuit une politique active de débroussaillage des emprises ferroviaires en 2010, afin de respecter les arrêtés préfectoraux en vigueur sur la région PACA. Une étude sera lancée en 2010, en collaboration avec la SNCF, pour optimiser les méthodes de débroussaillage dans une optique de développement durable.

L'entretien des voies, une attention de tous les instants

La politique de maintenance des caténaires s'appuie sur des opérations de surveillance, d'entretien et de renouvellement.

- Les opérations de surveillance et d'entretien sont financées par RFF dans le cadre de la Convention de Gestion de l'Infrastructure et sont réalisées par la SNCF, gestionnaire d'infrastructure délégué. Il s'agit notamment des opérations de révisions périodiques consistant à vérifier l'ensemble de la caténaire selon un cycle en fonction de la sollicitation de la caténaire (vitesse, nombre de pantographes). Leur périodicité varie de 4 à 12 ans suivant le niveau de sollicitation de la caténaire, son âge et son type.
- Le renouvellement des installations est financé par RFF dans le cadre de programme d'investissements. Ce type d'opération consiste par exemple à remplacer le fil de contact ayant une durée de vie de quelques années sur les lignes les plus chargées en 1500 volts à près de 50 ans sur certaines autres.

Par le contrat de performance signé en novembre 2008, l'Etat et RFF ont convenu d'accélérer le rythme de renouvellement des installations électriques tout au long de la période 2008-2015. Le rythme annuel de ces investissements va croître de 30% en volume entre le début et la fin de cette période.



La sécurité des voies ferrées

La sécurité des usagers et des riverains est une des obsessions de RFF.

Dans cet objectif, l'entreprise veille tout particulièrement aux actions suivantes : maintenance et entretien des voies, programme de suppression de passages à niveau, programme de clôtures des voies et prévention.

travail de longue haleine. Il s'agit, en premier lieu, de trouver des solutions de partenariat avec les collectivités locales, puis de procéder aux études avec évaluation de toutes les variantes possibles, enfin, de passer en phase de réalisation des travaux qui sont généralement longs et coûteux. En moyenne, une suppression prend 7 ans et représente un coût moyen de 10 à 12 millions d'euros (selon la configuration du site et la solution retenue).

Les passages à niveau (PN) : prévention, sécurisation et suppression

La région PACA est la région de France où l'on compte le moins de passages à niveau. En 2009, 12 passages à niveau sur un total de 216 avaient été classés préoccupants en PACA.

La sécurisation ou la suppression d'un passage à niveau est un

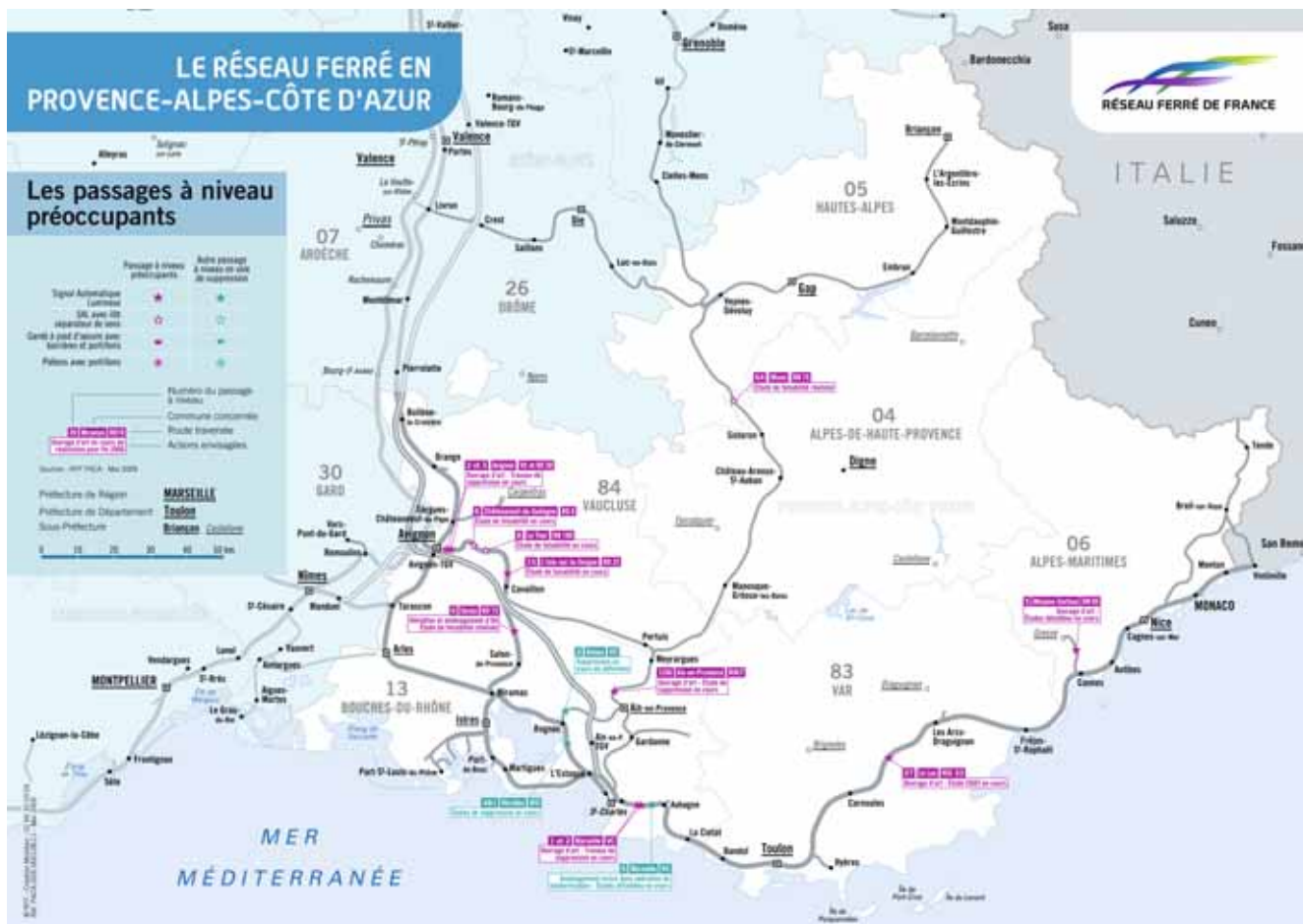
Les PN jugés préoccupants : les travaux en cours

Département des Alpes-de-Haute-Provence

- Ligne Lyon - Marseille via Grenoble, PN 64 (commune de Mison) : pas d'intervention particulière.

Département des Alpes-Maritimes

- Ligne Cannes - Grasse, PN 5 (communes de Mouans-Sartoux et Mougins) : les études se poursuivront en 2010 en vue



La sécurité des voies ferrées

d'un lancement des travaux en 2012 pour une suppression du passage à niveau en 2013.

Département des Bouches-du-Rhône

- **Ligne Marseille - Vintimille, PN 1 (commune de Marseille) :** travaux de suppression en cours, dans le cadre de l'opération CPER « troisième voie entre Marseille et Aubagne », avec une fin des travaux prévue mi-juin 2010.
- **Ligne Marseille - Vintimille, PN 2 (commune de Marseille) :** travaux de suppression en cours, dans le cadre de l'opération CPER « troisième voie entre Marseille et Aubagne », avec une fin des travaux prévue en janvier 2011.
- **Ligne Lyon - Marseille via Grenoble, PN 104 (commune d'Aix-en-Provence) :** PN nouvellement inscrit. Courant 2010, un partenariat devrait être recherché avec le gestionnaire de la voirie (Département des Bouches-du-Rhône) pour le traitement de ce PN (étude de faisabilité).
- **Ligne Lyon - Marseille via Grenoble, PN 106 (commune d'Aix-en-Provence) :** Les études projet, pour le périmètre routier et le périmètre ferroviaire se poursuivront en 2010.

Département du Var

- **Ligne Marseille - Vintimille, PN 27 (commune du Luc) :** une convention de financement entre le Département du Var et RFF devrait être signée courant 2010 pour les études avant-projet en vue de la suppression du passage à niveau.

Département de Vaucluse

- **Ligne Avignon - Miramas, PN 2 et 3 (commune d'Avignon) :** travaux de suppression en cours. La pose des poutrelles du pont-route a été réalisée les 9 et 10 janvier 2010. Les travaux liés à la déviation routière de l'actuel PN 3 à l'ouvrage du PN 2 devraient être engagés en 2010.
- **Ligne Avignon - Miramas, PN 6 (commune de Châteauneuf-de-Gadagne) :** l'étude de faisabilité en vue de la suppression du passage à niveau sera achevée en 2010.
- **Ligne Avignon - Miramas, PN 8 (commune du Thor) et PN 15 (commune de L'Isle-sur-la-Sorgue) :** Une étude de faisabilité en vue de la suppression de ces passages à niveau a été finalisée en fin d'année 2009. Une réflexion va désormais être engagée avec le gestionnaire routier (le Conseil général du Vaucluse) sur les suites à donner à ces dossiers et, notamment, leur planification.

Un programme de clôtures pour éviter les accidents

Pour des raisons de sécurité, RFF clôture l'ensemble des lignes à grande vitesse, ainsi que les sections de lignes classiques où les risques d'intrusion sont les plus élevés.



Projet 2010 : pose de clôtures sur 7 700 m (notamment sur les lignes Marseille - Vintimille, Paris - Marseille, Avignon Miramas par Salon).

De plus, suite à l'accident survenu aux abords du Stade de France à Saint-Denis le 7 mars 2009, sur la voie du RER B, un plan national d'actions en faveur de la sécurité à proximité des points de concentration de foule sera décliné dans toutes les régions. D'un montant total de 8 M€, ce budget supplémentaire permettra notamment de clôturer les voies concernées.

La prévention, l'affaire de tous

Ces mesures s'accompagnent d'actions de prévention conduites conjointement avec la SNCF, en partenariat avec l'éducation nationale, pour sensibiliser les jeunes sur les dangers des voies ferrées. Des conférences de presse sont organisées, notamment pour la Côte Bleue et la Côte d'Azur, ainsi que des interventions en milieu scolaire (IMS).

Réseau Ferré de France organise également des actions de communication afin de sensibiliser les usagers aux dangers qu'ils encourent en ne respectant pas la réglementation en vigueur aux abords d'un passage à niveau. Ainsi, **une journée européenne de sensibilisation** et de prévention aux abords des PN est organisée depuis 2 ans en partenariat avec les acteurs régionaux, à l'initiative de RFF.

RAPPEL : TROP PRÈS DES VOIES, VOTRE VIE NE TIENT QU'À UN SOUFFLE...

- Toute personne debout à moins de 1,50m des voies sera aspirée par l'effet de souffle.
- Il est aussi dangereux de longer une voie ferrée que de la traverser.
- Un train arrive souvent très vite et ne s'entend qu'au tout dernier moment
- La largeur moyenne d'un train (3m29) est supérieure à l'écartement des voies (1m437). Dans un tunnel, le train occupe tout l'espace et ne laisse aucun échappatoire.
- Le domaine ferroviaire est strictement interdit au public.

Patrimoine : cessions de foncier en cours



* Istres Rassuen

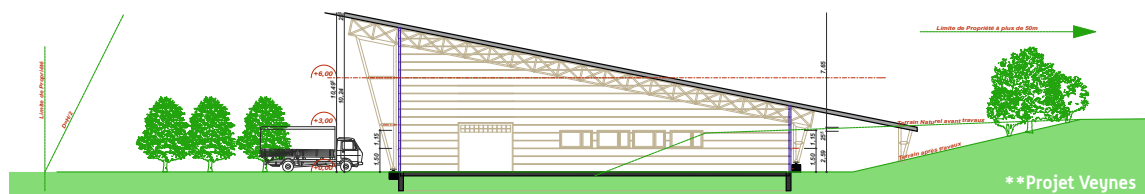
Réseau Ferré de France, un des plus grands propriétaires fonciers de France, développe une stratégie foncière et immobilière active, au service des enjeux ferroviaires et des objectifs d'aménagement urbain. RFF contribue notamment au programme national de mobilisation de terrains publics pour la réalisation de logements. Enfin, les produits issus de la valorisation du patrimoine de RFF sont directement affectés au renouvellement du réseau ferré.

Quelques exemples de cessions en cours de réalisation :

- **Châteauneuf-de-Gadagne (84)** : vente de foncier RFF pour la réalisation d'une zone d'activité.
Acquéreur : communauté de communes.
- **Arles (13)** : vente dans le cadre de la ZAC des Ateliers pour un projet de logements.
Acquéreur : SEM.

- **Istres (13)*** : vente pour réaliser des équipements publics et des logements.
Acquéreur : Etablissement public.
- **Veynes (05)**** : vente pour la création d'une blanchisserie industrielle (couverture photovoltaïque) employant des personnes en réinsertion sociale.
Acquéreur : SCI.
- **Avignon (84)** : vente pour le confortement des digues de la Durance.
Acquéreur : ville d'Avignon.
- **La Garde (83)** : vente dans le cadre du pôle d'échange multimodal (arrivée du Tramway).
Acquéreur : agglomération TPM.

Une importante part de l'activité patrimoniale de RFF est consacrée à la gestion locative de notre domaine avec une recherche de fructification.



Coupe YY sur Ateliers



Remblai et digues : les problématiques hydrauliques

Les remblais ferroviaires ne peuvent pas être considérés comme un ouvrage de protection contre les inondations. RFF a lancé des études afin d'identifier des solutions techniques pour la réalisation d'aménagements adaptés. Les résultats permettront à l'Etat de choisir la solution définitive en vue de la construction d'une vraie digue de protection et d'un réaménagement du remblai ferroviaire.

5 dossiers sont en cours sur la région PACA :

- **Remblai Tarascon-Arles (Rhône)** : projet de classement du remblai en cours.
- **Construction de la digue Tarascon-Arles (Rhône)** : études préliminaires en cours.
- **Remblai de Cavaillon (Coulon)** : étude préliminaire de mise en transparence hydraulique en cours.
- **Cheval Blanc (Durance)** : consolidation du remblai ferroviaire visée, études à lancer.
- **Avignon-Le Pontet (Rhône)** : projet de classement potentiel à définir.



TED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
 :ÉS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVE
 :FORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU
E LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETA
J—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AM
E—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE I
 UGUEC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
 NE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLI
 É ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRAN
 || ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZ

Réseau Ferré de France
 Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
 Les Docks – Atrium 10.4 – 10, Place de la Joliette
 BP 85404 – 13567 MARSEILLE CEDEX 02
www.rff.fr

