

Plan d'action 2008

Le développement  
et l'aménagement  
durables sur les rails

**CONTACT PRESSE**  
Catherine Souchon  
au 04 96 17 04 87





# SOMMAIRE

## **RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE, LEVIER DU CHANGEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS (p. 3-4)**

- Une logique de développement durable
  - L'ouverture européenne
  - Une nouvelle gouvernance
- La concertation au cœur du processus de décision
  - Un foisonnement de projets pour 2008

## **SÉCURITÉ ET ACCESSIBILITÉ : LE SERVICE PUBLIC DANS TOUTE SON EXIGENCE (p. 5-6)**

- Faciliter les accès pour les personnes à mobilité réduite
  - Sécuriser les passages à niveaux préoccupants
- Clôturer les voies pour éviter les accidents par intrusion

## **LE CADENCEMENT POUR L'AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORTS (p. 7)**

- Des horaires facilement mémorisables, des services mis en correspondance
  - Actions 2008

## **FAIRE DU FRET UNE IDÉE NEUVE (p. 8)**

- Actions 2008

## **MODERNISER ET AUGMENTER LA CAPACITÉ DES LIGNES POUR UNE VRAIE ALTERNATIVE À LA ROUTE (p. 9 à 12)**

- Remise en service de la ligne Marseille-Aix-en-Provence fin 2008
- Lignes : Marseille-Aubagne-Toulon, Cannes-Nice, Nice-Breil, des Alpes
  - Une nouvelle gare à Vitrolles
- Ligne Avignon TGV-Avignon centre-Carpentras
  - Renouvellement du réseau
- Desserte de l'agglomération toulonnaise
  - Étude de l'Étoile d'Aix

## **LA LGV PACA (p. 13-14)**

- La concertation au cœur du processus de décision
- 2008 : premiers engagements pour une meilleure insertion du projet dans son territoire
- 15 thèmes prioritaires à concrétiser... 15 fiches actions pour définir les engagements de RFF

# Réseau Ferré de France, levier du changement du système ferroviaire français



## UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les missions de RFF d'aménagement, de développement, d'exploitation et de mise en valeur du réseau national s'inscrivent dans une démarche de développement durable.

Pour RFF, le développement durable :

- c'est d'abord de faire rouler plus de trains sur le réseau existant,
- c'est aider le fret à se redresser dans ses composantes fret de proximité, fret rapide, autoroute ferroviaire. Pour cela il faut garantir aux trains de fret des capacités de circulation sur le réseau,
- c'est de proposer une coopération aux autorités portuaires,
- c'est enfin de développer le réseau dans le respect de son équilibre économique.

Dans son action quotidienne RFF garde en perspective ces objectifs de développement durable, qu'il s'agisse : d'augmenter les capacités des lignes, de favoriser le renouveau fret, de créer de nouvelles lignes. Et, dans un souci de responsabilité sociale, sécuriser les voies et les passages à niveaux, faciliter l'accès aux trains aux personnes à mobilité réduite, et réduire les nuisances avec le lancement, entre autres, de l'identification des points noirs bruit ferroviaire.

Déjà au cœur de nos préoccupations puisqu'il est intégré dans le texte fondateur de RFF, le développement durable sera, en 2008 pour RFF, un enjeu réel et aussi, dans un contexte favorable au ferroviaire, l'opportunité d'exercer pleinement ses missions.

Le ferroviaire est un élément majeur de toute stratégie de développement durable : pour une même quantité d'énergie, la grande vitesse ferroviaire permet en moyenne à un voyageur de parcourir 172 kilomètres contre 39 en voiture et 18 par avion (source Ademe), soit en équivalent émission de gaz carbonique, 20 fois moins d'émissions de gaz carbonique qu'un déplacement en voiture et 45 fois moins qu'un déplacement en avion, mais c'est aussi le moyen de transport le plus sûr, car pour un même trajet, le risque d'accident mortel est 35 fois supérieur en voiture.

## L'OUVERTURE EUROPÉENNE

RFF se mobilisera sur trois grands projets européens :

- création de corridors internationaux de fret,
- prise en compte des coûts environnementaux dans l'évolution des décisions,
- recherche d'une harmonisation tarifaire.

RFF poursuivra l'ouverture de son réseau à l'Europe :

- le développement de nouveaux opérateurs s'ajoutera au redressement du fret SNCF,
- l'ouverture de 2010 aux trains de voyageurs se préparera dès 2008 : horaires et tarifications,
- la réservation des sillons sera élargie aux grands acteurs économiques : Ports, Régions...

## UNE NOUVELLE GOUVERNANCE

Tout en demeurant une entreprise publique, RFF se forge une culture d'entreprise privée avec un fonctionnement entrepreneurial. Pour faire face à ses nombreuses commandes tout en menant à bien la construction de nouvelles lignes, RFF a diversifié les ingénieries et a fait émerger une expertise ferroviaire de la nouvelle génération. Elle met en œuvre des partenariats public-privé (PPP) qui favorisent des solutions plus productives et le financement de projets d'intérêt général. Un pôle commercial a été créé, dédié à la vente du produit de marque de RFF, le sillon. RFF s'impose une gestion vertueuse et transparente dans l'ensemble de ses missions : gestion de projets, renouvellement du réseau, suppression de passages à niveaux, accessibilité, grands projets, patrimoine.

## LA CONCERTATION AU CŒUR DU PROCESSUS DE DÉCISION

La concertation est pour RFF une culture d'entreprise. Davantage qu'une procédure, c'est une ouverture sur l'environnement, avec possibilité d'intégrer les attentes et les suggestions des habitants.

La concertation n'est plus perçue comme une contrainte mais comme une source d'enrichissement, d'amélioration et de renforcement de nos politiques et projets conduits par l'entreprise. C'est pourquoi, nous devons lui donner un caractère aussi global que possible, elle doit accompagner l'ensemble du processus d'élaboration d'un projet, aborder toutes les thématiques liées au transport ferroviaire et s'adresser au plus grand nombre.

Ce processus d'élaboration des projets permet de mieux prendre en compte les problématiques locales et de répondre aux attentes exprimées. Dans ce domaine, RFF va au-delà des dispositions légales -débat public, concertation préalable et consultation- en proposant des concertations très en amont des projets et en favorisant la diffusion de l'information par de nombreux outils de communication.





## UN FOISONNEMENT DE PROJETS POUR 2008

L'État a fait du développement du ferroviaire une priorité absolue en matière de transport, d'où un foisonnement de projets pour RFF en 2008. Le développement durable et la concertation sont des constantes au cœur de tous ces projets, qu'il s'agisse des études complémentaires pour la ligne LGV PACA, des travaux de modernisation des lignes existantes, du développement du fret, de la mise en place du cadencement... Les objectifs sont les suivants:

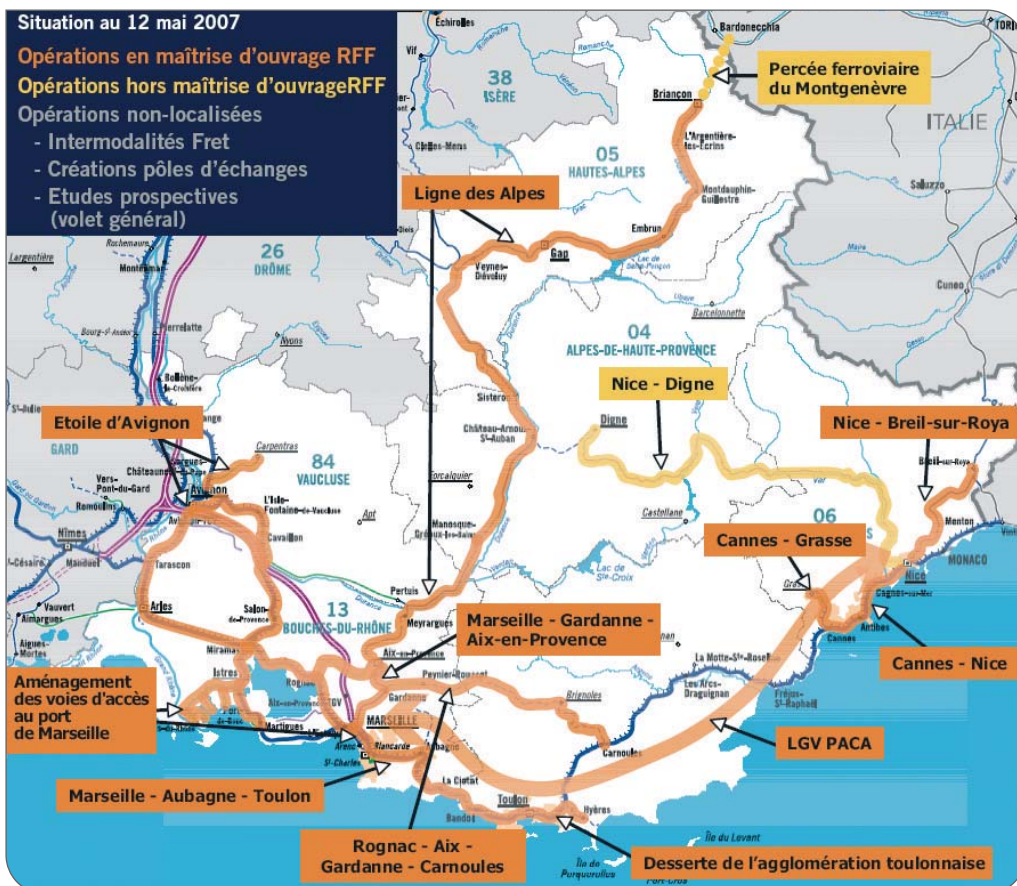
- permettre à tous d'utiliser plus souvent le train, moyen de locomotion moins polluant, dans leurs déplacements grâce à un réseau plus fonctionnel -davantage de liaisons, des horaires mieux cadencés, de nouvelles dessertes-
- créer les conditions d'un véritable renouveau du fret ferroviaire en PACA,
- rechercher le moindre impact sur l'environnement pour le dessin des nouvelles lignes, particulièrement la LGV PACA,
- offrir au public une sécurité renforcée (clôture des voies, traitement des passages à niveau préoccupants, accès PMR).

### le réseau et le patrimoine ferroviaire en PACA

- **25 millions de km de sillons** parcourus par les trains de 3 entreprises (SNCF, VEOLIA, EURO CARGO RAIL)
- **1 257 km de lignes** (4,4% du réseau national), dont 93 km de LGV, 692 km à double voie et davantage (55% du total régional), 670 km de lignes électrifiées (53% du total régional)
- **Ponts rails** : 32 km de longueur cumulée, soit 6,5 % du total national
- **Tunnels** : 98 km de longueur cumulée, soit 17 % du total national
- **3490 ouvrages d'art** (dont 247 tunnels et 158 viaducs)
- **144 gares et points d'arrêt**
- **374 passages à niveau (PN)**
- **50,9 M m<sup>2</sup> d'emprise ferroviaire** appartenant à RFF, dont 4,5 M m<sup>2</sup> de terrains hors plateformes de voies principales, dont 2,1 M m<sup>2</sup> de bâtis.
- **154 postes d'aiguillage**
- **109 installations terminales** embranchées

### Contrat de PROJET État Région 2007/2013

21% de crédits supplémentaires pour les transports, dont 1 million d'euros pour le ferroviaire. En matière de transports, les principaux objectifs du CPER 2007-2013 sont de développer les dessertes ferroviaires régionales, d'améliorer l'accessibilité de la région (LGV, Montgenèvre), d'accompagner le développement du fret ferroviaire en particulier avec le port de Marseille-Fos et de préparer par des études les opérations à venir.



# Sécurité et accessibilité : le service public dans toute son exigence



Entreprise citoyenne, RFF veille tout particulièrement à la sécurité le long des voies ferrées et à l'accès à ses installations pour les personnes à mobilité réduite.

## FACILITER LES ACCÈS POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Le Conseil régional et la SNCF vont présenter leurs schémas directeurs de mise en accessibilité des gares au 1er trimestre 2008, qui fixeront la feuille de route, respectivement pour les gares régionales et nationales. RFF a participé à la réflexion et sera chargé de la mise en œuvre de ce schéma directeur sur le périmètre ferroviaire (quais, accès aux quais).

### ACTIONS 2008

- Mises en accessibilité d'Antibes, Cagnes-sur-Mer et des gares de la ligne Aix-Marseille.

## SÉCURISER LES PASSAGES À NIVEAU JUGÉS PRÉOCCUPANTS

Avec 16 passages à niveau (PN) seulement jugés préoccupants sur un total de 380, la région PACA est celle qui compte le moins de passages à niveau problématiques. La sécurisation de ces 16 PN a commencé dès 2005. En 2005, 381 PN dont 16 PN classés préoccupants ; en 2008, 374 PN dont 12 PN classés préoccupants.

### ACTIONS 2008

- Lancement des études de faisabilité pour la suppression des PN préoccupants n° 64, sur la RN 75 à Mison (04) et n° 6 sur la RD 72 à Sénas (13). Ces études, financées en totalité par RFF pour un montant de 52 000 €, se dérouleront sur 6 mois, en partenariat avec les collectivités locales. (Conseils Généraux et communes).
- Lancement des études projet pour la suppression des PN préoccupants n° 2 et 3 en Avignon sur la ligne Avignon-Miramas. La solution retenue consiste à réaliser un pont-route à l'emplacement du PN 2, et une déviation routière permettant de supprimer le PN 3. Les travaux commenceront en 2010. Opération co-financée par l'Etat, le Conseil Général du Vaucluse et RFF. Le coût du projet s'élève à 9M€.

- Lancement des études ferroviaires pour la suppression du PN préoccupant 106 à La Calade, (commune d'Aix en Provence). La solution retenue comprend la réalisation d'une déviation routière et d'un pont route franchissant les emprises ferroviaires.
- Établissement d'une convention avec le CG 84 pour le co-financement par le Conseil Général de Vaucluse et RFF des études de faisabilité des PN préoccupants 6, 8 et 15 de la ligne Avignon – Miramas.
- Journée de prévention aux règles de sécurité sur les PN (site du PN 6 à Châteauneuf de Gadagne)
- Poursuite des études et lancement de la procédure DUP pour la suppression du PN 5 entre Mougins et Mouans-Sartoux (06), sur la ligne Cannes-Grasse.

## Les passages à niveau en France

RFF concentre les moyens sur les points noirs du réseau et définit les solutions les plus pertinentes sur les plans technique et économique avec comme objectif la relance de la baisse du nombre d'accidents.

Tous les passages à niveau sont potentiellement dangereux : si les collisions sont rares, elles sont souvent mortelles. Or plus de 98 % des accidents survenus au cours de la décennie écoulée avaient pour origine une infraction au code de la route. La sécurisation des passages à niveau est donc un enjeu routier autant que ferroviaire. Et l'implication des collectivités locales, gestionnaires des voiries, est indispensable pour trouver ensemble les solutions les mieux adaptées.

La sécurisation d'un passage à niveau suppose donc une collaboration forte entre les opérateurs du ferroviaire (RFF et la SNCF), les gestionnaires de la voirie (communes et départements, exceptionnellement l'État), les collectivités locales et les Régions.

Les projets qui aboutissent sont ceux qui privilégient la concertation, ne s'essouffent pas sur la durée et mobilisent financièrement l'ensemble des décideurs.





## CLÔTURER LES VOIES POUR ÉVITER LES ACCIDENTS PAR INTRUSION

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

### PRINCIPALES ACTIONS 2008

- Ligne de la Côte Bleue : pose de 2 900m de clôtures pour un budget de 675 000 euros environ, étude avec l'ONF pour inciter à emprunter les sentiers de randonnée plutôt que les emprises ferroviaires.
- Ligne Nice – Breil : pose de 1 750m de clôtures sur la commune de La Trinité.
- A Cannes, en partenariat avec la ville, plantation de haies de pitosporums permettant d'éviter l'accès aux emprises ferroviaires.
- Déploiement de la campagne de sensibilisation, en particulier par la projection du film "Traverser = Danger" dans les établissements scolaires proches de voies ferrées.

**Un coin de paradis,  
c'est encore mieux d'en profiter  
quand on est encore en vie...**



**Il est mortellement  
dangereux  
de traverser ou de longer  
les voies ferrées**



*Une balade ou un bain de mer  
valent-ils votre vie ?*



# Le cadencement pour l'amélioration de l'offre de transports



## DES HORAIRES FACILEMENT MÉMORISABLES, DES SERVICES MIS EN CORRESPONDANCE

Le cadencement est le fait de répéter à intervalles réguliers (2 heures, 1 heure, 1/2 heure...) le même schéma de desserte : heure de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée. Ce mode d'exploitation est déjà pratiqué par la SNCF depuis plusieurs années, notamment pour le TER en Ile-de-France et sur les lignes à grande vitesse. La nouveauté introduite en France par RFF est la mise en place de ce cadencement d'une façon coordonnée entre les lignes convergeant vers une même gare appelée nœud. Déjà pratiquée à grande échelle par plusieurs de nos voisins européens (Pays-Bas, Suisse, Allemagne), cette organisation se fait en intégrant les sillons, des plus rapides aux plus lents, selon un schéma symétrique qui permet plus de régularité et de meilleures correspondances pour les voyageurs, ainsi que davantage de capacité réservée pour le transport de marchandises. Chaque desserte étant dotée d'un rythme particulier, avec des horaires identiques, systématisés et mémorisables, les usagers peuvent prendre rapidement leurs nouveaux repères. De plus, la mise en correspondance des différents services confère aux déplacements des possibilités et une fluidité renforcées ainsi qu'une meilleure coordination entre les différents modes de transport. Ce projet, qui implique la refonte complète des horaires de tous les trains touchés, s'étend progressivement sur la France entière par secteurs géographiques. Les TGV sud-est et province-province (Atlantique - Méditerranée par exemple) ainsi que les TER Rhône-Alpes sont ainsi cadencés en réseau depuis le 10 décembre 2007. Le 14 décembre 2008, ce seront les habitants de notre région qui bénéficieront à leur tour de cette "révolution des horaires".

### ACTIONS 2008

- Janvier-avril : dépôt des demandes de sillons par la SNCF et les autres entreprises de transport ferroviaire
- 12 juillet : communication des horaires aux demandeurs pour observation
- 5 septembre : publication des nouveaux horaires cadencés
- 14 décembre : mise en service des nouveaux horaires cadencés.

Comparaison de la lisibilité des dessertes d'Aubagne vers Marseille

4				
5		23		57
6	16		44	59
7	14	27	45	54
8	12		38	58
9				
10	06			
11	02		37	
12		19		
13	13			55
14				
15				
16		24		58
17	18		39	51
18	07		36	49
19	12		40	
20	12			
21		16		
22		17		
23				

4				56
5	10	26	40	56
6	10	26	40	56
7	10	26	40	56
8	10	26	40	56
9	10	26	40	56
10	10	26	40	56
11	10	26	40	56
12	10	26	40	56
13	10	26	40	56
14	10	26	40	56
15	10	26	40	56
16	10	26	40	56
17	10	26	40	56
18	10	26	40	56
19	10	26	40	56
20	10	26	40	56
21	10	26	40	56
22	10	26	40	56
23	10	26	40	56
0	10	26	40	

Horaires fournis à titre d'exemple, sans engagement, sous réserve de la commande effective à venir.



# Faire du fret une idée neuve



En Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2007 a été l'année de l'ouverture concrète du réseau ferré avec l'arrivée progressive de 2 nouvelles entreprises de transport ferroviaire : VEOILIA Cargo France et Euro Cargo Rail, aux côtés de la SNCF.

La direction régionale participe aux projets nationaux de développement du fret. Elle mène ainsi différents projets de terminaux au plan régional : plateforme multimodale, itinéraires et terminal d'autoroute ferroviaire, embranchements d'industriels ou de zones d'activités. Enfin, RFF travaille en étroite collaboration avec les ports pour développer les dessertes ferroviaires portuaires. C'est l'interlocuteur privilégié des industriels, des aménageurs publics ou privés, des collectivités territoriales pour rechercher une solution optimisée de leur Installation Terminale Embranchée (ITE). En 2007, ses études ont ainsi abouti à la mise en service des ITE Clésud et Granulats de La Crau et de nombreux autres projets sont à l'étude.

## **ACTIONS 2008**

- Accompagnement du développement du trafic sur le port de Marseille-Fos (CPER PACA 2007-2013) :
  - à Fos : lancement des études préliminaires, puis de l'avant-projet de l'étude d'acheminement ferroviaire des conteneurs de Fos : modifications nécessaires sur les voies ferrées situées dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos pour mettre la capacité de circulation ferroviaire en adéquation avec les perspectives de développement du trafic (Fos 2XL...) en modernisant la signalisation (signalisation automatique).
  - à Marseille : lancement des études préliminaires, puis de l'avant-projet de réouverture du raccordement de Mourepiane qui facilite l'accès aux bassins est du PAM.
- Mise au gabarit de l'itinéraire Avignon-Marseille : permettre les circulations d'autoroute ferroviaire, finalisation des études de mise au gabarit haut (pont route de Bruni, tunnel de la Nerthe) et de mise au gabarit bas (solutions optimales devant être recherchées individuellement pour chaque obstacle).
- Projet de terminal d'autoroute ferroviaire : RFF participe, aux côtés du PAM qui porte le projet, à la définition et aux réflexions en cours sur l'implantation d'un terminal d'autoroute ferroviaire au sein des Bassins Est.
- Transfert au port autonome de la gestion des voies ferrées portuaires.
- Avant-projet pour la desserte du centre de traitement de déchets de Fos-sur-Mer.
- Projets de desserte de zones d'activités dans le Var et les Hautes-Alpes.

## **Les 8 propositions de RFF dans le cadre du Grenelle de l'environnement**

Le fret ferroviaire est en développement chez nos voisins. Pour enrayer son déclin et favoriser son renouveau en France RFF développe et promeut de nouvelles offres de service. L'objectif est d'avoir une dizaine de nouveaux clients sur le réseau d'ici 2010 qui représenteront 20% des recettes fret en 2012. Le développement du fret ferroviaire est également un enjeu écologique majeur ; RFF a donc présenté 8 propositions au Grenelle de l'environnement qui s'inscrivent dans cet objectif grâce à de nouvelles offres de service :

- améliorer la qualité du produit phare de RFF : l'offre de sillons
- faciliter l'accès au réseau de nouveaux opérateurs fret dans des conditions équitables
- développer des services innovants tels que : autoroute ferroviaire et fret à grande vitesse ou LGV fret
- créer un partenariat avec les grands ports pour la gestion des opérations terminales et le développement des trafics maritimes sur les grands axes
- développer le fret de proximité
- créer un péage vert pour le fret et passer d'un système déficitaire à un système économique vertueux
- promouvoir les équipements d'interopérabilité et les investissements au niveau national et européen sur les axes majeurs du réseau
- développer les programmes de recherche afin de diminuer la part de nuisances occasionnées par le fret.



# Moderniser et augmenter la capacité des lignes pour une vraie alternative à la route



Deux phénomènes contribuent à l'accroissement continu des déplacements en automobile et à la saturation des axes routiers et autoroutiers : d'une part, la migration progressive des populations des centres-villes vers les zones péri-urbaines, ce qui allonge d'autant leurs déplacements quotidiens ; d'autre part, le développement de la fréquentation touristique de notre région. Moderniser et renforcer l'offre ferroviaire est une façon de répondre à la demande de déplacements tout en apportant des solutions respectueuses de l'environnement. Dans le cadre du Contrat de Projet Etat Région, RFF multiplie donc les opérations destinées à la modernisation des lignes et à l'augmentation de leurs capacités. 2008 sera à cet égard marqué par les événements suivants:

## REMISE EN SERVICE DE LA LIGNE MARSEILLE-AIX-EN-PROVENCE FIN 2008

L'objectif est de doubler l'offre de transport entre Marseille et Aix, de faire circuler des TER semi-directs et omnibus, de créer des haltes supplémentaires dans les quartiers nord de Marseille, de faciliter le développement du trafic de fret et d'assurer une meilleure fiabilité du service et une plus grande sécurité. La ligne Marseille-Aix pourra alors offrir une alternative aux habitants du corridor Marseille-Aix qui effectuent plus de 200 000 déplacements quotidiens sur cet axe.

### ACTIONS 2008

- Fin des travaux de génie-civil et de pose de la voie ferrée
- Construction de passerelles de franchissement de la ligne
- Connexion des installations de signalisation
- Essais des installations sur la ligne et dans la gare Saint-Charles
- Mise en service mi-décembre



Moderniser et augmenter la capacité des lignes pour une vraie alternative à la route



## LIGNE MARSEILLE-AUBAGNE-TOULON

L'objectif est de proposer à terme 6 trains en heure de pointe entre Marseille et Aubagne (dont 3 entre Marseille et Toulon)

### ACTIONS 2008

- Mi 2008 : réalisation du Pont sur l'Huveaune avec fermeture définitive du PN2 de St Marcel situé Traverse de la Planche (Marseille 14<sup>e</sup> arrondissement). Ce nouveau pont supportera une voirie reliant la Route de la Valentine aux terrains situés au nord du PN2 de St Marcel, permettant le désenclavement de ceux-ci.
- Fin 2008 et début 2009 : démarrage des travaux de passerelles liées à la fermeture des PN1 et PN2 de St Marcel et en gare de La Penne sur Huveaune. Les travaux seront réalisés de jour et de nuit.



## LIGNE CANNES-NICE

L'objectif est d'augmenter la fréquentation de la ligne à l'horizon 2015, en passant d'une seule desserte omnibus et de 2 semi-directes aux heures de pointe actuellement à 2 omnibus et 2 semi-directes toutes les heures, desservant les gares de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer et Nice.

### ACTIONS 2008

- Poursuite des travaux lancés en mars 2007 sur 2 zones :
  - 1/ pont-route RD241 et Viaduc sur le Loup/Halte de l'hippodrome de Cagnes.
  - 2/ couverture des voies sur 280 m sur la commune de Villeneuve Loubet
- Réalisation d'écran anti-bruit le long de la rue des Acacias (Villeneuve Loubet)
- Libération des emprises pour la plateforme de la 3<sup>e</sup> voie sur Antibes et Villeneuve Loubet, suite à la phase d'expropriation
- Travaux préparatifs de déplacement des artères câbles, de traversées de voies.
- Réalisation de l'étude d'impact de la couverture de Villeneuve Loubet



Moderniser et augmenter la capacité des lignes pour une vraie alternative à la route



## UNE NOUVELLE GARE A VITROLLES

Il s'agit de permettre à tous les usagers concernés, en particulier les habitants de Vitrolles et de l'est de l'étang de Berre et les dizaines de milliers d'employés des entreprises des zones d'activités situées autour de l'aéroport, de bénéficier d'une offre de transports en commun répondant à la dynamique du site. Cette halte permettra également d'améliorer la desserte des aérogares de Marseille-Provence et de la gare d'Aix-TGV. Le montant total de l'opération est de 14,5 M€ dont 4,7 M€ sous maîtrise d'ouvrage RFF.

### ACTIONS 2008

- Février : début des travaux de réalisation des quais, d'aménagement de la liaison de quai à quai ainsi que divers travaux ferroviaires connexes de signalisation, sécurité, télécommunication. En parallèle, les autres maîtres d'ouvrage vont poursuivre les aménagements relevant de leur compétence (parking, aménagement du parvis...).
- Septembre : mise en service.

## LIGNE DES ALPES

Il s'agit de pérenniser la ligne des Alpes, en modernisant les installations, en améliorant ses performances et en densifiant la desserte. À terme, il sera proposé une desserte toutes les 30 minutes entre Aix-en-Provence et Manosque et une toutes les 60 minutes entre Aix-en-Provence et Gap.



## LIGNE NICE-BREIL

L'objectif est de relever la vitesse et de porter la cadence à un train toutes les 30 minutes aux heures de pointe contre 6 trains seulement par jour actuellement.

### ACTIONS 2008

- Seconde phase de travaux de modernisation de la voie sur le secteur compris entre Nice Saint Roch et Drap Cantaron. La réalisation de ces travaux nécessitera une interruption des circulations, en fin d'année, sur le secteur traité à savoir : 1 semaine de coupure entre Nice St Roch et l'Escarène et 4 semaines de coupure entre Nice St Roch et Drap Cantaron
- Remplacement des appareils de voie de l'Escarène.
- Réalisation d'une étude de projet de modernisation de la signalisation.



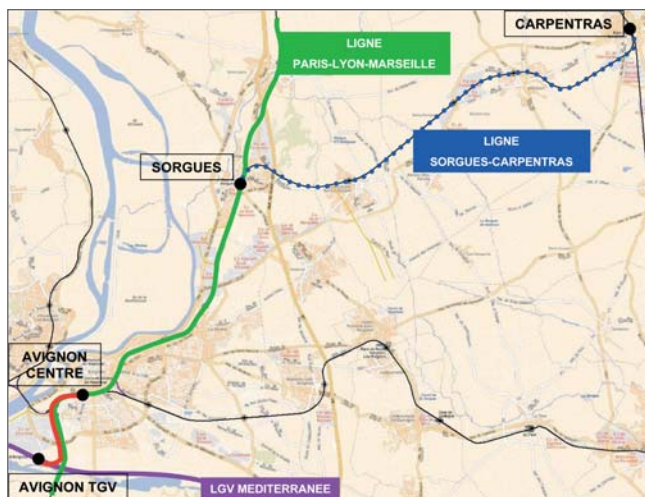


## LIGNE AVIGNON TGV-AVIGNON CENTRE-CARPENTRAS

L'important développement économique du département de Vaucluse, l'urbanisation des périmètres autour d'Avignon et de Carpentras, l'engorgement progressif des voies routières, les temps de parcours routiers médiocres — en particulier aux heures de pointes — sur différents axes routiers convergeant vers Avignon justifient pleinement la recherche d'une amélioration de l'offre des services ferroviaires régionaux autour d'Avignon. Ces objectifs sont en grande partie inscrits au contrat de projet 2007-2013. Les nouveaux services et projets associés sont les suivants : mise en cohérence des offres de transport avec l'objectif national de cadencement des horaires nationaux, création d'une liaison ferroviaire inter-gares 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 et Carpentras au stade actuel des réflexions) permettant des correspondances avec des TGV 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 ; le service visé est de un à deux trains par heure et par sens.

### ACTIONS 2008

- Printemps 2008 : lancement de l'étude préliminaire de la réouverture au trafic voyageurs Avignon – Carpentras.



## RENOUVELLEMENT DU RÉSEAU : RÉNOVER, AMÉLIORER

L'objectif est de maintenir les voies et ouvrages dans un état optimal. Pour le renouvellement, RFF investit plus de 50 millions d'euros par an, en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

### ACTIONS 2008

- Renouvellement de 27 km de voies entre Cassis et Ollioules.
- Renouvellement de 18 km de voies sur la ligne des Alpes entre Poteau St Luc et Montrond.
- Régénération du viaduc d'Orgon et confortement du tunnel de Cimiez.
- Confortement de 3 ouvrages en terre conséquents : tranchée du Muy, paroi rocheuse d'Anthéor Zone 21 (axe Marseille-Vintimille), paroi rocheuse de Mont Grazian (axe Nice-Breil/Roya).

## DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION TOULONNAISE

L'objectif d'offre de service envisagée est d'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. Fortement lié au projet d'augmentation de capacité entre Marseille, Aubagne et Toulon, ce projet est en phase d'études d'avant-projet.

## ÉTUDE DE L'ÉTOILE D'AIX

Le CPER 2007-2013 a inscrit un certain nombre d'opérations de développement du transport ferroviaire dans le bassin de vie d'Aix-en-Provence. Sont en effet présents :

- La ligne Marseille-Aix, dont la 2<sup>e</sup> phase de modernisation doit être étudiée
- La ligne Aix-Rognac dont la réactivation doit être étudiée
- La ligne Carnoules-Gardanne dont la réactivation doit être étudiée.

Ces deux dernières lignes ont l'intérêt de permettre la création d'un « RER aixois » d'orientation Est-Ouest, en complément à la ligne Marseille-Aix-Briançon, qui traverse Aix-en-Provence dans le sens Nord-Sud.

RFF engage avec les partenaires du CPER les évaluations de clientèle qui précéderont les études techniques.



# La LGV PACA



Après le débat public de 2005, la Mission LGV PACA s'est mobilisée en 2006 et 2007 sur un important programme d'études complémentaires dont les résultats vont permettre, en pleine concertation avec nos partenaires co-financiers, de comparer avec le plus de précisions possible les différents scénarios issus du débat.

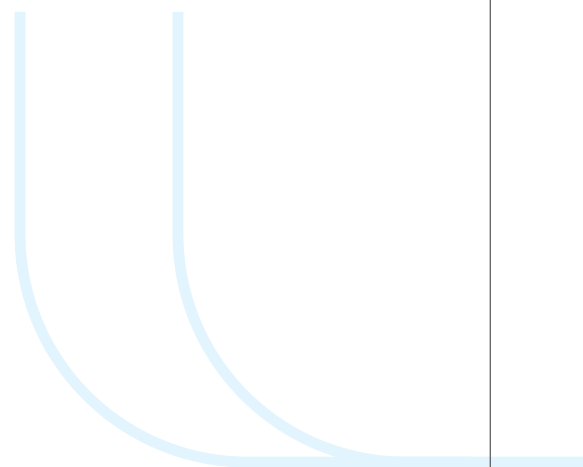
## LA CONCERTATION AU CŒUR DU PROCESSUS DE DÉCISION

Dans sa volonté de transparence, RFF souhaite que l'expression de tous soit favorisée. Ainsi, sur la LGV PACA, RFF s'est engagé à poursuivre la concertation initiée au cours du débat public. Cette démarche s'appuie sur une charte qui fixe les engagements réciproques des participants. Des groupes de travail ont notamment été mis en place dans le but de produire une réflexion collective autour des questions environnementales. Ce processus d'élaboration des projets, en œuvre depuis 2005 sur la LGV PACA, permet, par une approche partagée des enjeux du territoire, de répondre au mieux aux attentes exprimées et contribue ainsi à une bonne insertion du projet.

## 2008 : PREMIERS ENGAGEMENTS POUR UNE MEILLEURE INSERTION DU PROJET DANS SON TERRITOIRE

En 2008, RFF souhaite en outre franchir un nouveau cap dans son processus de concertation : celui des actions concrètes. Pour cela, une méthodologie a été présentée aux acteurs le 30 novembre 2007. Objectif fixé : aboutir, à la fin du premier trimestre 2008, à la rédaction d'un document regroupant ses premiers engagements pour une meilleure insertion du projet dans son territoire. D'ores et déjà, le bilan de ce programme s'avère constructif et satisfaisant puisqu'il a permis d'aboutir à 33 propositions d'orientations et de mesures. Celles-ci ont été mises en forme, validées par le secrétariat technique puis communiquées aux membres du Comité d'orientation le 20 juillet dernier. 12 de ces propositions concernant les collectivités territoriales ou relevant des lois et réglementations ont été transmises aux personnes compétentes. RFF a regroupé les 21 autres en 15 thèmes prioritaires qui vont lui servir de base d'engagements pour le projet LGV PACA.

- LGV Côte d'Azur
- LGV des Métropoles du Sud
- LGV des solutions alternatives



### Extrait du discours de Monsieur François Fillon, Premier Ministre, à Marseille le lundi 14 janvier 2008

" L'État, mesdames et messieurs les élus, restera aux côtés de la ville pour la construction de projets structurants. Je pense au projet de Ligne à Grande Vitesse PACA, qui fait partie — je le confirme — des 2 000 km de nouvelles lignes à grande vitesse décidées dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Le choix du tracé sera arrêté à la mi-2008, à l'issue des études conduites par RFF, dont le tracé "des métropoles" constitue le scénario de référence. Et je souhaite qu'un consensus puisse se dégager lors de ce choix."





## 15 THÈMES PRIORITAIRES À CONCRÉTISER... 15 FICHES ACTIONS POUR DÉFINIR LES ENGAGEMENTS DE RFF

- Du groupe de travail **“Milieu humain”**, RFF a retenu 4 thèmes : protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire, prise en considération du risque vibratoire, démarche paysagère inspirée du « 1% paysage » routier, évaluation des impacts sur l'économie et le patrimoine foncier.
- Pour le groupe de travail **“Biodiversité et milieu naturel”**, 3 thèmes ont été retenus : protection des espèces et sites d'intérêt patrimonial, préservation du fonctionnement écologique des territoires, protection de la ressource en eau.
- Pour le groupe de travail **“Agriculture viticulture”**, 3 thèmes seront approfondis : préservation des terroirs et de l'activité agricole, prise en compte des spécificités de l'exploitation viticole, anticipation des problèmes et des réserves foncières
- Du groupe **“Aménagement du territoire”**, le maître d'ouvrage a retenu 4 thématiques : cohérence intermodale et ferroviaire du projet, prise en considération de la vocation touristique des territoires, mise en service rapide et phasée du projet, implantation optimale des gares nouvelles.
- Le dernier thème retenu qui relève du **développement durable** est transversal et concerne donc les 4 groupes.

A partir des thématiques citées ci-dessus, RFF réalisera 15 fiches actions sur lesquelles chaque groupe de travail sera invité à réfléchir et à discuter au cours d'une ou deux réunions début 2008. Le développement durable sera, quant à lui, abordé au cours d'un séminaire regroupant les quatre groupes thématiques et le secrétariat technique. Chaque fiche action :

- Rappellera les orientations et mesures proposées par le groupe de travail thématique en question,
- Soulignera les obligations réglementaires, normatives et le savoir faire de RFF sur la thématique concernée,
- Présentera, accompagnée d'un calendrier, les mesures spécifiques que RFF se propose de prendre en compte pour une insertion optimale du projet dans son environnement,
- Sera illustrée en adéquation avec les principes méthodologiques et les engagements du maître d'ouvrage.

Après consultation des groupes de travail, ces fiches actions seront présentées et validées en Comité technique puis incorporées au projet, après accord des co-financeurs, au même titre que les résultats des études.

L'ensemble constituera les premiers engagements de RFF pour l'insertion de ce projet d'envergure.





### **Contact presse**

Catherine Souchon au 04 96 17 04 87

RESEAU FERRE 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  
Fax : 04 96 17 04 99  
[www.rff.fr](http://www.rff.fr)

