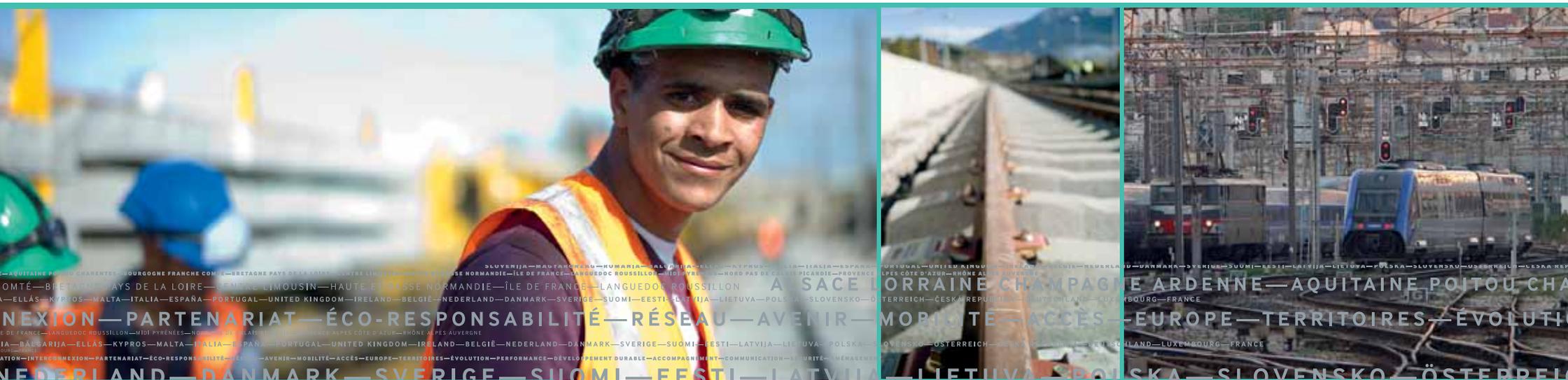




Des investissements sans précédent pour moderniser et développer le réseau en Provence-Alpes-Côte d'Azur



Dossier de presse

Plan d'actions 2013

Marseille, 12 février 2013

Sommaire



Avant-propos de Marc Svetchine, Directeur régional Provence-Alpes-Côte d'Azur	3
La Direction régionale de RFF en Provence-Alpes-Côte d'Azur, une équipe au service du réseau ferré	4
01 RFF investit pour moderniser le réseau	6
02 RFF investit pour développer le réseau	
> Les projets de développement du réseau en région PACA	10
> Une ligne nouvelle Provence Côte d'Azur au profit de la mobilité régionale	19
> Le soutien au fret ferroviaire	20
03 RFF investit pour maintenir et entretenir le réseau	24
04 RFF investit en toute sécurité	26
05 RFF investit pour l'avenir	
> dans un mode durable	29
> en valorisant le patrimoine	32
Annexes	
> Calendrier des principales opérations 2013 en PACA	36
> Liste des dossiers de presse 2011 et 2012 disponibles	37

Marc Svetchine,

Directeur Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur de Réseau Ferré de France



Entre une congestion routière croissante autour des agglomérations et un retard conséquent en infrastructures ferroviaires malgré des aménagements récents, la région PACA connaît un système de transport proche de la saturation.

La prise de conscience a conduit à des engagements forts depuis une dizaine d'années, elle a permis une forte augmentation des travaux d'entretien et de renouvellement.

Aujourd'hui, Réseau Ferré de France mobilise des moyens financiers considérables pour la modernisation du réseau ferroviaire.

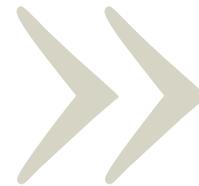
En 2013, RFF réalise des investissements sans précédent dans la région, au total 380 millions d'euros pour moderniser, développer et maintenir le réseau.



Cette modernisation du réseau répond en priorité aux besoins des usagers et des territoires, elle permet de garantir qualité de service et régularité, au moment où le nombre de voyageurs ne cesse d'augmenter et où nous connaissons une saturation du réseau routier et ferroviaire, particulièrement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Plus qu'une volonté, la modernisation est une nécessité pour offrir la mobilité ferroviaire du 21^e siècle. L'objectif est de constituer un système ferroviaire performant pour rendre le rail attractif et permettre un doublement du transport par rail d'ici 10 ans et un triplement d'ici 30 ans.

Tous unis dans le cadre de la construction du futur gestionnaire d'infrastructure unifié, en étroite collaboration avec nos partenaires, les régions et les collectivités locales, nous réussirons à construire le réseau ferroviaire de demain.



En PACA, en 2013, RFF investit 380 millions d'euros au total sur le réseau :

- **80 millions d'euros** sur fonds propres, pour moderniser : renouvellement de voies, ponts, tunnels, signalisation et caténaires
- **180 millions d'euros** pour développer, au titre du CPER
- **120 millions d'euros** sur fonds propres, pour maintenir et entretenir le réseau

La Direction régionale de RFF en Provence-Alpes-Côte d'Azur, une équipe au service du réseau ferré



Réseau ferroviaire et patrimoine en PACA, quelques chiffres :

- **1 253 km de lignes** (soit 4,4% du réseau national) dont :
 - > 93 km de LGV
 - > 692 Km à double voie
 - > 670 km de lignes électrifiées
- **3 490 ouvrages d'art** (dont 247 tunnels et 158 viaducs)
- **145 gares et points d'arrêts**
- **345 passages à niveau**
- **154 postes d'aiguillage**
- **70 installations terminales embranchées**

- **Date de création de la direction : juillet 2004**
- **Elle compte une soixantaine de collaborateurs**
- **Elle gère le réseau ferré des départements 04, 05, 06, 13, 83, 84.**

La direction régionale, dirigée par Marc Svetchine, assure sa mission à travers différents services :

• Le service des projets

d'investissements : il regroupe l'essentiel des activités de maîtrise d'ouvrage et assure la conduite des projets d'investissements engagés afin de renouveler, moderniser et développer le réseau.

• Le service commercial et gestion

du réseau : il développe la relation commerciale avec les clients, l'extension de leurs activités ferroviaires et la satisfaction de leurs attentes.

• Le service aménagement et

patrimoine : avec une stratégie foncière et immobilière au service des enjeux ferroviaires et des objectifs d'aménagements

urbains, l'ensemble des cessions et des revenus locatifs est directement affecté au renouvellement du réseau ferré.

- **La mission LGV PACA** : elle pilote le projet de système ferroviaire global à l'horizon 2040 en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

- **Le service administratif et financier** : il assure une fonction d'appui auprès des différents services de la direction régionale dans les domaines administratifs et financiers.

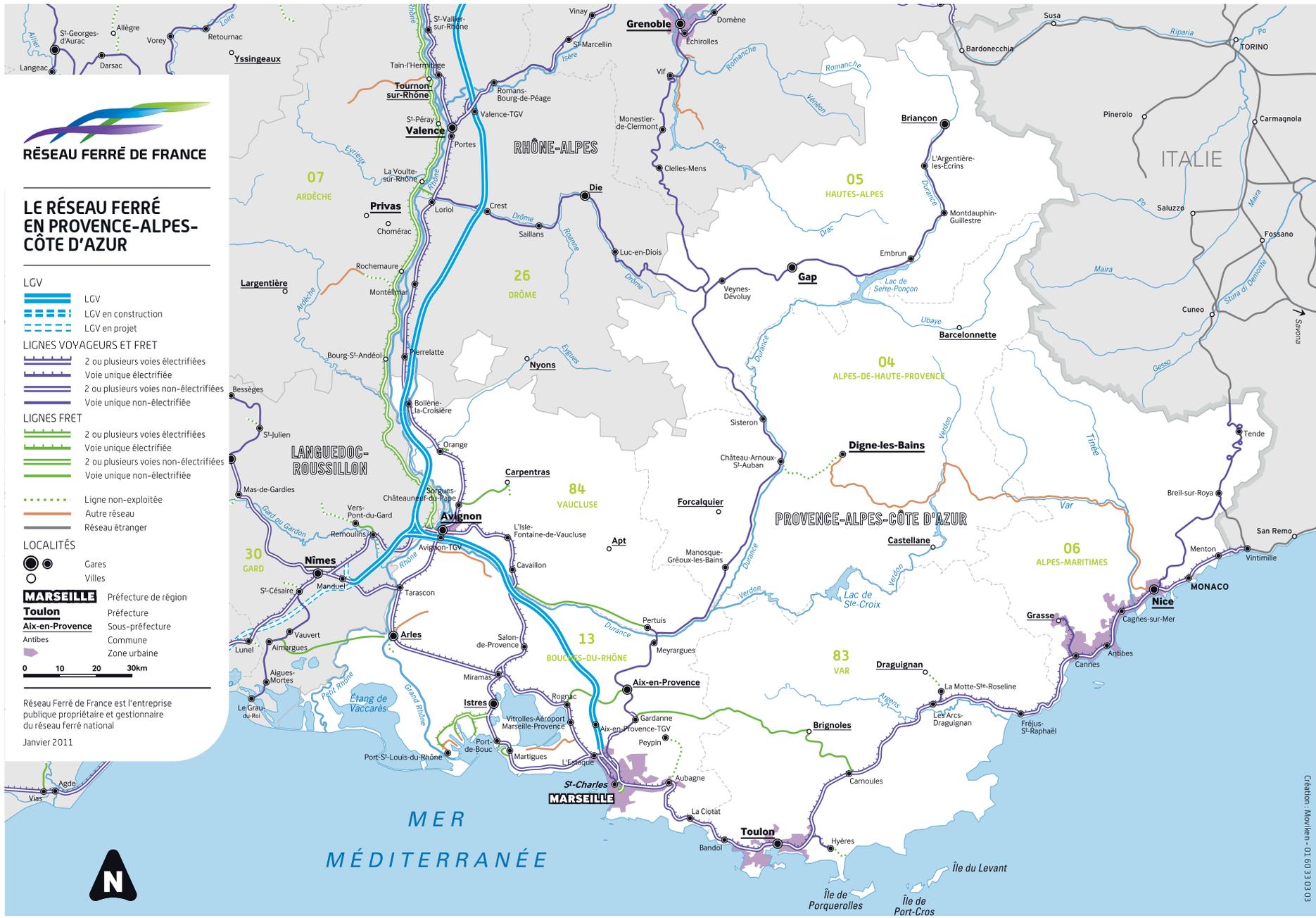
Enfin, **un pôle assistance, communication et environnement**, aux côtés de Marc Svetchine, assure les fonctions transversales nécessaires à la coordination des hommes et des actions.



RFF PACA soutient Marseille Capitale Européenne de la Culture

RFF est fournisseur de Marseille Provence 2013 et met à disposition des espaces d'affichage et d'exposition pour l'organisation, notamment :

- le poste d'aiguillage de Marseille Saint-Charles (photo ci-dessus)
- Les tunnels Bénédict et National, à Marseille



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LE RÉSEAU FERRÉ EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

- LGV**
 - LGV
 - LGV en construction
 - LGV en projet
- LIGNES VOYAGEURS ET FRET**
 - 2 ou plusieurs voies électrifiées
 - Voie unique électrifiée
 - 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
 - Voie unique non-électrifiée
- LIGNES FRET**
 - 2 ou plusieurs voies électrifiées
 - Voie unique électrifiée
 - 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
 - Voie unique non-électrifiée
- Ligne non-exploitée
- Autre réseau
- Réseau étranger

- LOCALITÉS**
- Cares
 - Villes
- MARSEILLE** Préfecture de région
- Toulon** Préfecture
- Aix-en-Provence** Sous-préfecture
- Antibes Commune
- Zone urbaine



Réseau Ferré de France est l'entreprise publique propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national
Janvier 2011



Création : Morhen - 01 60 33 03 03

RFF investit pour moderniser le réseau



Le réseau ferroviaire français est très vaste, en assurer sa performance partout est un vrai défi.

Rénové, le réseau peut accueillir plus de trains car il est plus fiable, donc plus attractif. Pour le voyageur cela se concrétise par des trajets plus rapides, plus confortables, plus ponctuels, plus nombreux, encore plus sûrs.

Aujourd'hui, **RFF mobilise des moyens financiers sans précédent** pour la modernisation du réseau ferroviaire. L'effort d'investissement concerne toutes les composantes du réseau, notamment la voie (rails, ballasts, quais, traverses, caténaires...), les ponts, les tunnels et la signalisation.

Cette modernisation du réseau répond en priorité aux besoins des usagers et des territoires, afin de garantir une circulation des trains de qualité, en toute sérénité.

Aujourd'hui, près de 1 000 chantiers sont menés chaque année partout en France.

Ces travaux permettent :

- de rendre le réseau plus performant, plus fiable et plus sûr : les trains sont plus réguliers et plus rapides.
- de répondre aux enjeux de capacité du réseau, dans des zones à forte densité de population, comme en Provence-Alpes-Côte d'Azur où les infrastructures de transport sont saturées.

En PACA, en 2013, RFF investit **80 millions d'euros sur fonds propres**, pour moderniser son réseau, dans le cadre de travaux de renouvellement de voies, ponts, tunnels, signalisation et caténaires.

Un effort sans précédent de mise en valeur du réseau

Depuis sa création en 1997, RFF met en œuvre une politique d'amélioration et d'innovation de la qualité du réseau : 60% du réseau secondaire aura été modernisé en 2015.

Sur la période 2008-2015, 13 milliards d'euros auront été investis pour rénover le réseau et le rendre plus intelligent, plus accessible et plus sûr. À terme, 6 430 kilomètres de voies auront été renouvelés sur tout le territoire.

L'État a fixé une feuille de route qui maintient cet effort jusqu'en 2020.



Limiter l'impact sur la circulation des trains

Faire des travaux tout en continuant de faire circuler les trains, un défi quotidien pour RFF.

Afin de limiter les nuisances liées aux travaux et les impacts sur la circulation des trains, ceux-ci sont planifiés et organisés pour être réalisés de préférence de nuit ou pendant les heures creuses.

Des ajustements peuvent être nécessaires dans la circulation des trains selon la nature des travaux : certaines lignes peuvent voir leurs horaires ajustés ou leur circulation ralentie, en attendant de pouvoir bénéficier des avantages d'une ligne modernisée plus performante.

Les irrégularités liées aux travaux restent marginales et ne représentent que 3% des causes de retard.

01

Quelques chiffres-clés en PACA

- **3^e région la plus peuplée de France** avec 5 millions d'habitants, 6 millions prévus dans 20 ans
- Une région qui compte **3 des 10 plus grandes agglomérations françaises**
- un réseau ferroviaire qui date **de 1860**
- Un trafic routier qui continue de progresser : **+1% par an**
- Des conséquences :
 - > **1,5 fois** plus d'accidents routiers qu'ailleurs en France
 - > **600 000 personnes** exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires
 - > **6 jours par an** en moyenne, par habitant du littoral azuréen passés dans les embouteillages et 10 jours entre Aix et Marseille.

Des chantiers diversifiés et simultanés

1 000 chantiers sont réalisés chaque année, jusqu'à 300 chantiers seront conduits simultanément certaines semaines de mai et d'octobre 2013.

En PACA, on dénombre près de 80 chantiers de modernisation.

La nature des chantiers réalisés chaque année est variée :

- Renouvellement de 1 000 km de voies (rails, ballast, traverses...);
- Remplacement de 350 appareils de voies, tels que les aiguillages;
- Mise à niveau des installations de signalisation : plus de 200 millions d'euros par an;
- Rétablissement ou remplacement des ouvrages d'art (tels que les ponts et tunnels);
- Suppressions ou améliorations de 250 passages à niveau.

Le nombre de voies renouvelées chaque année a doublé en France : plus de 1000 km de voies depuis 2010, contre 500 au milieu des années 2000.

Des moyens efficaces pour moderniser le réseau

> Trois suites rapides en simultané sur le réseau : une première en France

La suite rapide est un train-travaux ultra moderne qui permet de remettre à neuf la voie dans des délais beaucoup plus courts que les chantiers traditionnels.

Une dizaine de chantiers par an (les plus importants) font appel à ces véritables usines roulantes. En 2013, trois suites rapides vont fonctionner en continu sur le réseau. Cette mise en œuvre est une première en France, elle illustre les efforts entrepris pour la modernisation du réseau.

Les suites rapides, qui traitent aujourd'hui les deux tiers des renouvellements de voies, autorisent **un rendement de 800 mètres à 1,2 kilomètre par jour**, contre 250 à 400 mètres par jour sur un chantier de renouvellement classique.



Suite rapide

La suite rapide est constituée d'un ensemble de trains-travaux, qui comprend :

- > 1 train de dégarnissage
- > 1 train de pose de traverses
- > des trains de ballast
- > 1 train de finitions (ramassage des matériaux restants, inutilisés – déblais ferraille)
- > des bourreuses pour positionner la voie et compacter le ballast sous les traverses
- > des régaleuses pour répartir uniformément le ballast sous les traverses
- > des pelles rails/route

Ces chantiers mobilisent des centaines de personnes.

Les opérations réalisées en suite rapide représentent près de la moitié du budget de renouvellement (600 millions d'euros par an). La concentration des travaux qu'elles permettent diminue la gêne occasionnée.

En PACA, la suite rapide sera utilisée pour renouveler la voie entre Martigues et Rassen.

> La planification des travaux : travailler plus efficacement, plus vite et au meilleur moment

Il s'agit de planifier les travaux sur une même période de la journée toute l'année, de manière à éviter les variations trop fréquentes d'horaires pour les voyageurs.

> Organiser les travaux : s'adapter aux besoins du réseau

- Travaux de nuit, pour limiter les conséquences sur les circulations des voyageurs de jour;
- Interruption totale ponctuelle des circulations pendant quelques heures en journée pendant les heures creuses;
- Interruption partielle ponctuelle des circulations sur une voie et circulation alternée sur la voie contigüe pendant certaines heures;
- Fermeture de ligne pendant plusieurs semaines ou plusieurs mois **comme pour la modernisation de la ligne des Alpes du Sud**;
- Opérations « coups de poing » : interruption totale

des circulations pour permettre la réalisation de travaux particulièrement délicats (changement d'appareils d'aiguillages, installation de nouvelle signalisation), **comme sur la Ligne Marseille-Aubagne et la ligne Cannes-Antibes-Nice***

- Massifications : chantier intégrant plusieurs types d'interventions simultanément **comme sur la ligne des Alpes du Sud en 2012** : renouvellement de voie, travaux sur ouvrages d'art, travaux en gare.
- Travaux ponctuels de réparation d'avaries : il s'agit de réparations en urgence, suite à un aléa (par exemple, chute d'arbre sur caténaire lors de tempête).

* Cf liste des principales interruptions de trafic en 2013 en annexe 1 page 36.

Un réseau plus intelligent pour demain

RFF développe des solutions technologiques innovantes : géolocalisation des trains, économies d'énergie, équipements silencieux, gestion écologique des emprises, pour proposer un réseau plus performant en matière de sécurité, de régularité, voire de capacité.

Ce sont notamment :

GSM-Rail (Global System for Mobile communication for Railways) : utilisation de la technologie numérique des télécommunications mobiles au service des circulations ferroviaires, pour améliorer les communications sur le réseau et optimiser la capacité de réaction en cas d'événements.

Aujourd'hui, 3 000 km de voies sont équipées, 14 000 km le seront en 2015.

CCR (Commande centralisée du réseau) : programme de réorganisation des systèmes de commande pour la gestion des circulations, qui consiste à passer progressivement de 1500 postes de commande d'aiguillages à 16 centres régionaux. Cette réorganisation rendra le réseau plus fluide et permettra de gérer de manière plus réactive et efficace les problèmes de circulation, en interconnectant mieux et plus vite les postes d'aiguillages entre eux.

ERTMS (Système de gestion du trafic ferroviaire européen) : en regroupant le système de commande-contrôle des trains et le système radio GSM-Rail, il assure un contrôle de vitesse en sécurité des trains, grâce à un échange d'information entre le sol et le bord. Ce système de contrôle commande des trains est destiné à se substituer progressivement aux systèmes de signalisation existants dans les différents pays.

Le programme de modernisation en PACA

En PACA, 80 M€ sont prévus en 2013, financés à 100% par RFF, pour le renouvellement :

- des voies : 54 M€
- des ponts et tunnels : 21M€
- de la signalisation et des caténaires : 5 M€

Renouvellement des voies

- 1 opération de renouvellement en suite rapide de plus de 27 km de voie entre Rasseu et Martigues
- 5 km de renouvellement de rails à Saint-Martin-de-Crau
- Différentes opérations de modernisation de voie et d'appareils de voie en gare de Marseille et entre La Blanche et Aubagne



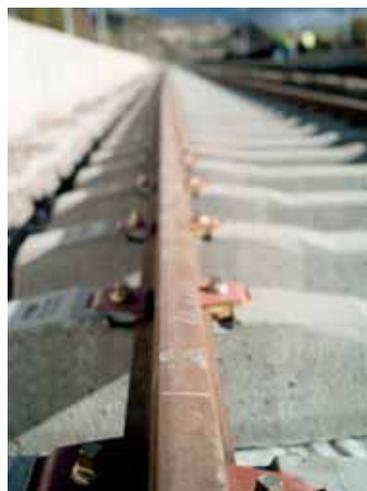
Qu'appelle-t-on renouvellement de voie et ballast ?

Un renouvellement de voie consiste à remplacer tout ou partie des éléments de la voie actuelle : ballast (lit de pierres concassées placé sous la voie ferrée), traverses, rails, dispositifs de fixation des rails sur les traverses. Des unités de production permettent de procéder aux renouvellements des constituants de la voie avec des rendements optimaux.

4 étapes sont nécessaires :

- le dégarnissage, qui consiste à retirer le ballast
- la pose de traverses et rails neufs
- le relevage de la voie qui permet de la soulever pour la mettre dans sa position définitive et de remplacer le ballast
- la libération, qui a pour but de supprimer les contraintes du rail afin que la voie ne se déforme pas à cause des variations de températures.





Renouvellement des ponts et tunnels

Le réseau ferré de Provence-Alpes-Côte d'Azur compte 3 490 ponts et tunnels dont la plupart datent de l'époque de construction des lignes.

RFF PACA engage d'importants travaux de renouvellement des ouvrages d'art (21 M€ en 2013), dont voici quelques exemples :

Les tunnels

> Confortement du tunnel des Janots (entre Aubagne et La Ciotat).

Ce tunnel, d'une longueur de 1 629 m, fera l'objet d'un confortement de structure par création d'une coque en béton projeté sur un linéaire de 254m. Le montant total des travaux est de 5,5 M€. Débutés en octobre 2012, ils se termineront en juin 2013.

> Confortement du tunnel de Monte-Carlo sur la ligne Marseille – Vintimille (entre les gares de Monaco et Cap Martin Roquebrune).

Le tunnel de Monte-Carlo se situe sur une section de ligne très fréquentée. Une attention particulière a été apportée pour réduire au maximum les impacts sur les circulations ferroviaires durant les travaux. Ce tunnel, d'une longueur totale de 3 092m, fera l'objet en 2013-2014 d'un confortement de sa structure.



Les tranchées rocheuses de l'Esterel

Diverses tranchées rocheuses sont confortées par des grillages plaqués ancrés aux parois permettant ainsi d'éviter les chutes de blocs. Ces tranchées se situent entre Saint-Raphaël et Mandelieu-La Napoule. Les travaux sont prévus au cours de l'année 2013 et représentent un montant de 4 M€.

Le montant total des travaux est estimé à 15 M€. Les travaux principaux débuteront en octobre 2013.

> Confortement du tunnel de Cabeel sur la ligne Marseille – Vintimille (entre les gares d'Eze et de Cap d'Ail)

Ce tunnel est un bitube (un tube par voie) d'une longueur de 540 m, qui fera l'objet en 2013 d'un confortement de structure par création d'une coque en béton projeté sur le tube de la voie 1 et

une partie du tube 2, soit sur 260m. Le montant des travaux est de 5,5 M€. Les travaux se dérouleront de mai à septembre 2013.

Remplacement de ponts-rails

En 2013, divers travaux de remplacement de pont-rails sont prévus :

- Ligne des Alpes : pont-rail de de la Batie (0,8 M€)
- Ligne Marseille – Vintimille : pont-rail de de l'arbre inférieur (0,8 M€)

RFF investit pour développer le réseau

02

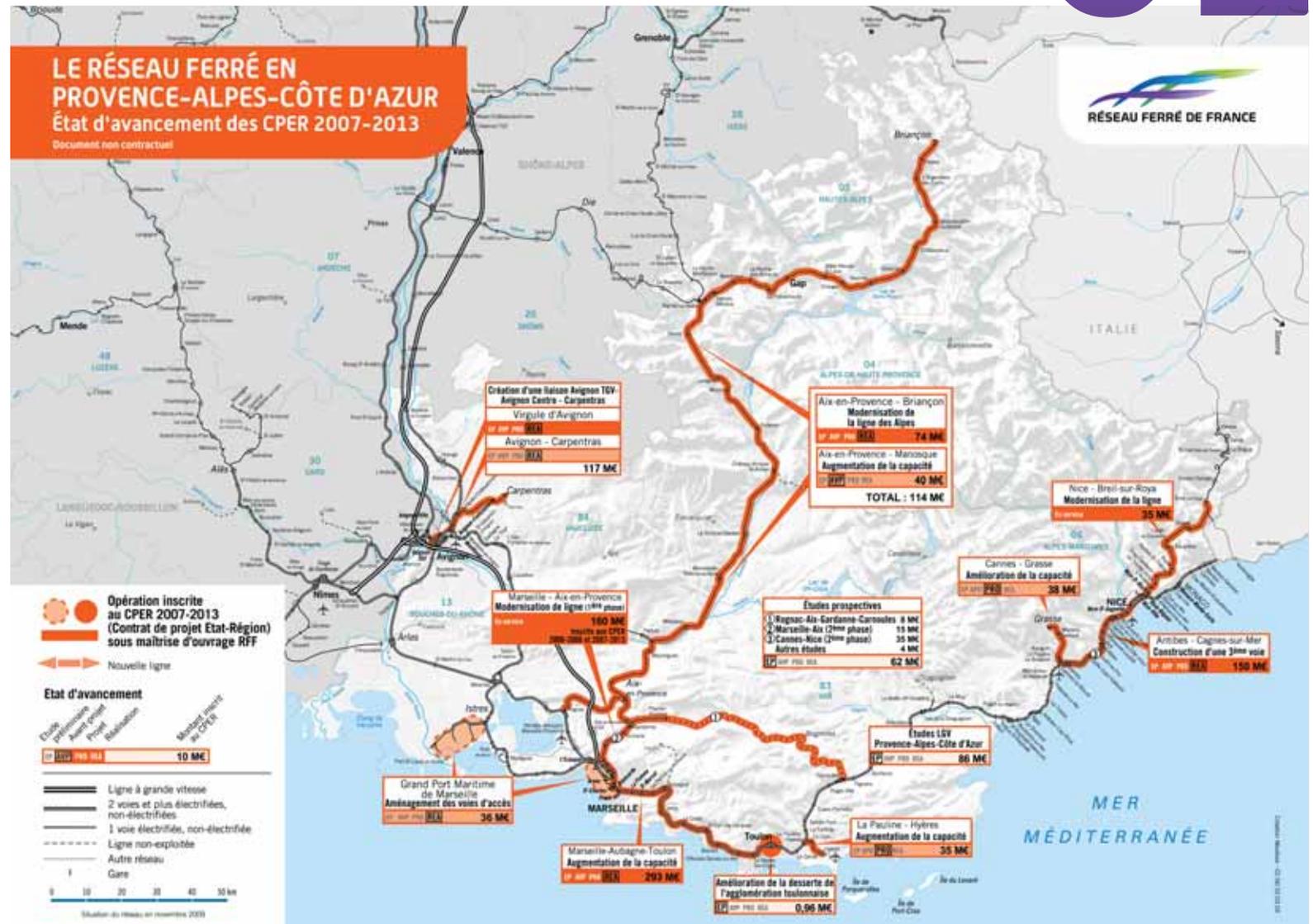


Les projets de développement du réseau en région PACA

Les projets de développement engagés par RFF et ses partenaires ont tous les mêmes objectifs : répondre à l'augmentation de la demande en déplacements par des solutions ferroviaires sûres, fiables et respectueuses de l'environnement, offrir une véritable alternative à la route, notamment en matière de transport régional.

Dans le cadre du Contrat de Performance avec l'État et du CPER 2007-2013, RFF PACA poursuit en 2013 les opérations destinées au développement et à la modernisation des lignes.

Les investissements engagés en 2013 s'élèvent à 180 millions d'euros.



RFF investit pour développer le réseau

02

↓
Les projets de développement
du réseau en région PACA

Ligne Marseille-Aubagne : une 3^e voie pour une meilleure desserte

Objectifs

Ce projet consiste en l'augmentation de capacité de la ligne afin de :

- développer les déplacements régionaux entre Marseille, Aubagne et Toulon,
- faciliter les déplacements dans la vallée de l'Huveaune et l'agglomération marseillaise,
- faire du train une alternative à la route par la mise en place d'une desserte omnibus et d'une desserte semi-directe. Dans les



gares principales, possibilité d'un train toutes les 10 min environ aux heures de pointe, et un train toutes les 20 mn dans les gares et haltes intermédiaires.

En complément de la réalisation d'une troisième voie de Marseille-Blancarde à Aubagne (13km), l'opération comporte la réalisation d'une nouvelle halte à La Barasse et l'amélioration de la sécurité par la suppression de trois passages à niveau.

Actions 2013

- Fin de la réalisation des travaux de génie civil comprenant la construction des derniers ouvrages d'art (ponts-rails et ouvrages hydrauliques) et finalisation de la plateforme ferroviaire.
- Réalisation des travaux de voies et signalisation entre Blancarde et Aubagne.
- Début de la pose de la 3^e voie, construction de deux nouveaux postes d'aiguillages informatisés.



- Fermetures de la ligne : les 13 et 14 mars, les 8 et 9 mai et du 13 au 17 juin.
- Le projet est cofinancé par l'Etat, la Région PACA, le département des Bouches-du-Rhône et RFF.
- **Mise en service fin 2014.**

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

Objectifs

Augmenter la capacité de la ligne Cannes-Antibes-Nice en 2013, en passant de trois trains par heure aux heures 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. Une première phase du projet consiste en la construction d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer (8,6 km) et le réaménagement des gares de Biot et de Villeneuve-Loubet.



Actions 2013

- Réalisation des gares de Biot et Villeneuve-Loubet mi-2013 (parvis, bâtiments voyageurs, accès aux quais, toiture photovoltaïque). Les gares seront totalement accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec un bâtiment à Haute Qualité Environnementale afin de réduire leur empreinte écologique.
- Élargissement de plusieurs ouvrages d'art pour accueillir la plateforme de la 3^e voie.
- Finalisation de la réalisation de la plateforme 3^e voie.
- Fermeture de la ligne entre Cannes et Nice : du 13 au 17 juin.
- Travaux d'aménagements du plan de voie de Cagnes-sur-Mer.

- Travaux caténaires.
- Le projet est cofinancé par l'Etat, la Région PACA, le département des Alpes-Maritimes et RFF.
- **Mise en service fin 2013.**

Modernisation et augmentation de capacité de la ligne des Alpes du Sud (Aix-Manosque- Briançon)

Objectifs

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

- d'irriguer 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,
- après travaux, la ligne permettra une desserte de Manosque et de Pertuis à la demi-heure aux heures de pointe, ce qui pourrait **quadrupler la fréquentation quotidienne** sur ces sections de ligne,

RFF investit pour développer le réseau

↓
Les projets de développement
du réseau en région PACA



- Chaque année, les travaux de modernisation de voie ont été réalisés en automne pendant la fermeture de la ligne. Ces travaux ont permis de fiabiliser les circulations et de lever des ralentissements. Au total, près de 150 km de voie ont été modernisés depuis 2008,
- 74 M€ ont été investis pour la modernisation et 40 M€ le seront pour augmenter la capacité de la ligne entre Aix-en-Provence, Pertuis et Manosque.

Actions 2013

L'augmentation de capacité de la ligne entre Aix, Manosque et Pertuis succède à la modernisation de la ligne des Alpes :

- finalisation d'un scénario de desserte,
- finalisation des études d'Avant-projet.

Amélioration de capacité de la ligne Cannes-Grasse



Objectif

Permettre d'augmenter la desserte avec **un train toutes les 30 minutes** au lieu d'un train par heure.



Actions 2013

- Lancement de la phase réalisation du premier semestre 2013.
- Finalisation des acquisitions foncières.
- **Mise en service fin 2014.**

Projet ferroviaire 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-centre et Avignon TGV qui n'existe pas aujourd'hui,
- desserte d'Avignon TGV par des TER (trains express régionaux) d'origines



02

- 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,
- temps de trajet visé de **30 minutes entre Avignon et Carpentras, et de 38 minutes entre Avignon TGV et Carpentras,**
- correspondances facilitées, notamment avec la gare TGV,
- **4 TER par heure et par sens** sur la section Avignon TGV – Avignon-centre et 2 trains par heure et par sens jusqu'à Carpentras.

Ce projet nécessite :

- liaison Avignon TGV – Avignon-centre : la création d'une antenne ferroviaire branchée sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée permettant d'amener les TER jusque dans la gare d'Avignon TGV,
- liaison Avignon-centre – Carpentras : la remise à niveau

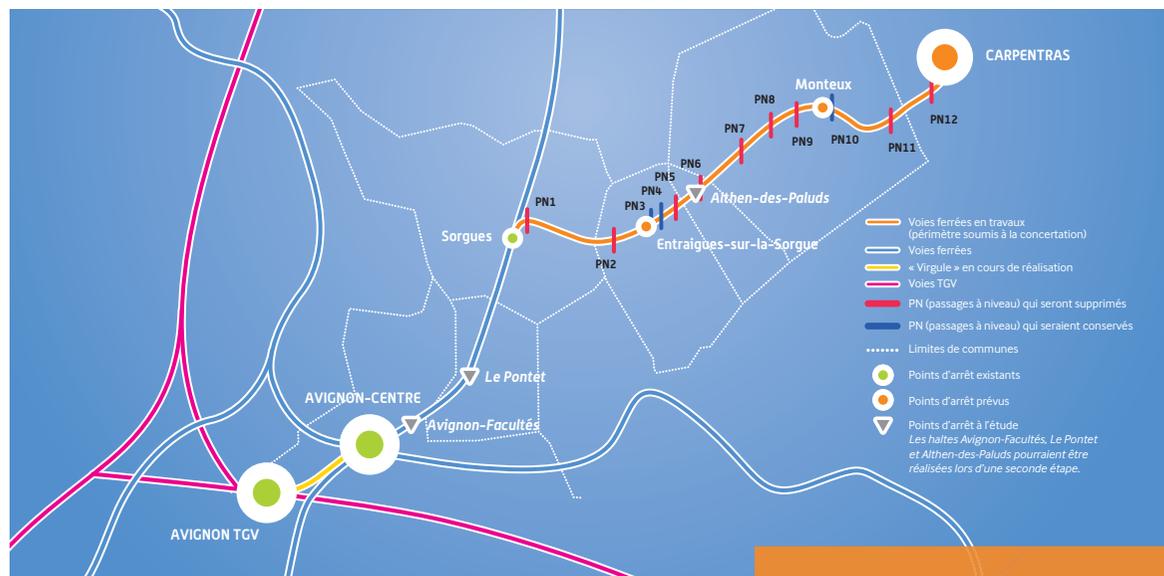


de l'infrastructure entre Sorgues et Carpentras (qui n'accueille aujourd'hui plus que quelques circulations fret par jour) c'est-à-dire, remplacement et adaptation de la totalité de la voie pour permettre la circulation des trains jusqu'à 120 km/h,

- la rénovation d'ouvrages d'art situés sur la ligne,
- la signalisation automatique avec commande à distance permettant de réguler la circulation des trains,
- l'aménagement des gares et de leurs accès,

RFF investit pour développer le réseau

↓
Les projets de développement
du réseau en région PACA



- la suppression de 9 passages à niveau (plus 1 piéton) sur les 12 existants, création d'ouvrages routiers de franchissement pour certains passages à niveau supprimés.

Actions 2013

- Liaison Avignon TGV – Avignon-centre [“virgule d’Avignon”]. Les travaux sont en cours depuis 2011, pour un montant total de 37,25 M€. Ils s’achèveront fin 2013, avec la fin des travaux de

génie civil (notamment pour la tranchée couverte sous la ligne PLM pour permettre le raccordement de la nouvelle ligne à la voie existante), la réalisation des nouveaux quais pour la correspondance TGV/TER en gare d’Avignon TGV, la fin de la pose de voie et des caténaires et les travaux de signalisation. **La mise en service aura lieu fin 2013.**

- Réouverture aux voyageurs de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras. Le plan de

financement du projet a été validé le 16 mars 2012 (79,75 M€).

L’enquête publique a eu lieu du 15 février au 15 mars 2012. Le projet a été déclaré d’utilité publique le 3 août 2012. Les études projet sont achevées et les acquisitions foncières sont en cours. Les premiers travaux auront lieu en mars 2013. **La mise en service est prévue en 2014.**



Amélioration de la desserte de l’agglomération toulonnaise

Objectif

- Permettre la circulation d’un **TER toutes les 30 minutes** entre Marseille-Toulon et Hyères (contre 8 trains par jour actuellement entre Toulon et Hyères) pour tripler la fréquentation actuelle des TER. Ce projet consiste en la mise en place d’une nouvelle signalisation, le remplacement des caténaires et la mise en qualité de la voie. L’amélioration de la desserte ferroviaire de l’agglomération toulonnaise

englobe plusieurs projets : 3^e voie entre Marseille et Aubagne qui permettra d’augmenter significativement la desserte entre Marseille et Toulon : fin 2014, la desserte TER entre Marseille et Toulon pourra passer de 2 à 4 allers-retours par heure, autrement dit **un TER toutes les 15 minutes dans chaque sens**. Parallèlement, le projet d’augmentation de capacité de la ligne La Pauline-Hyères permettra de faire circuler **un TER toutes les 30 minutes dans chaque sens** entre Toulon et Hyères, par prolongement des TER en provenance de Marseille.



RFF investit

pour développer le réseau

02

↓
Les projets de développement
du réseau en région PACA

Les études d'avant-projet pour l'augmentation de la fréquence des trains sur la ligne La Pauline-Hyères se sont achevées à l'été 2012. Une concertation publique a eu lieu en juin et juillet 2012. La contractualisation du financement de l'opération (35 M€ inscrits au CPER 2007-2013) a été réalisée fin 2012.

- Pour renforcer davantage les dessertes, une étude générale prospective [capacité et exploitation, technique, socio-économie] a été lancée à l'automne 2012. L'objectif est notamment de mettre en place des services omnibus renforcés dans l'agglomération toulonnaise et de créer des nouveaux points d'arrêt.

Actions 2013

- Le projet de modernisation de la ligne La Pauline-Hyères sera soumis à enquête publique mi-2013. Les études projet seront achevées fin 2013.

La mise en service aura lieu au 1^{er} semestre 2015.

- Achèvement à l'automne 2013 de l'étude générale prospective pour l'amélioration à moyen et long terme de la desserte ferroviaire de l'agglomération toulonnaise.

Amélioration des performances de la ligne ferroviaire littorale entre Mandelieu et Vintimille

Objectifs

- Améliorer au plus tôt les performances de la ligne en termes de fiabilité, de régularité, de capacité et de vitesse.
- Permettre une bonne interopérabilité entre les réseaux et les matériels roulants français et italiens.
- Développer les services ferroviaires transfrontaliers du type Cannes / Nice / Monaco – Vintimille / San Remo / Gênes.

Précisions

Cinq études générales ont été lancées en 2012 :

- une synthèse, sur la section



Mandelieu-Vintimille, de l'étude, cofinancée par l'Etat, la Région et RFF, menée en 2011 sur l'ensemble de la région PACA [objet de l'étude : ciblage des actions à réaliser, identification des actions les plus efficaces en matière d'amélioration de la qualité de service],

- une analyse de la problématique d'interopérabilité entre les réseaux et les matériels roulants français et italiens,
- une étude d'opportunité du train pendulaire pour améliorer les relations ferroviaires entre Nice et Gênes,
- une étude de capacité et d'exploitation, incluant une analyse des possibilités de

relèvement de vitesse sur la ligne existante,

- un éclairage socio-économique [estimation des gains de clientèle potentiels].

Ces études ont pour but de déterminer les aménagements à réaliser pour améliorer au plus tôt les performances de la ligne.

Actions 2013

- Achèvement des études générales au printemps 2013.
- Lancement des études préliminaires pour les différents aménagements retenus.

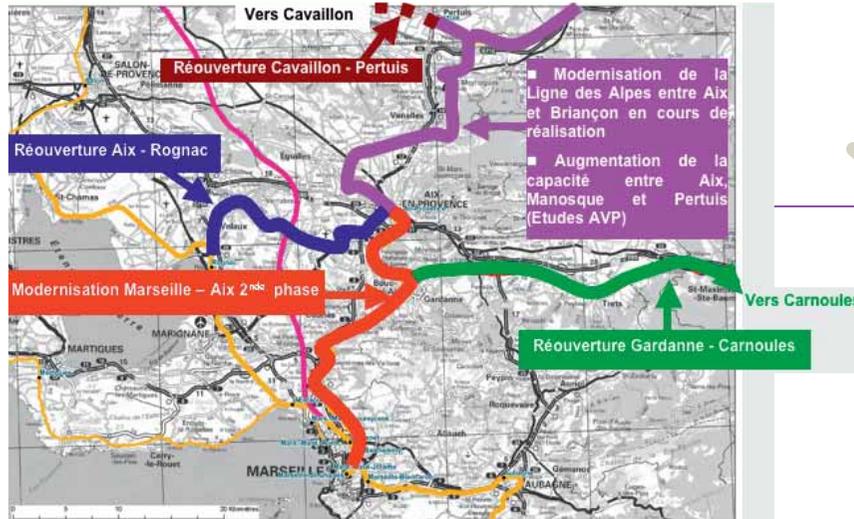
RFF investit pour développer le réseau

↓
Les projets de développement
du réseau en région PACA

Etude de l'Etoile 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 réouverture, au service des voyageurs, des lignes Aix-Rognac et Carnoules-Gardanne. La ligne Marseille - Gardanne - Aix-en-Provence a été remise en service à la fin de l'année 2008, avec une offre TER doublée et de nouvelles gares dans sa partie sud, après des travaux de modernisation réalisés par RFF dans le cadre des Contrats de Projets État-Région 2000-2006 et 2007-2013. Les partenaires de l'opération s'accordent pour rappeler que ces travaux constituent une première phase et qu'il est nécessaire de poursuivre les efforts engagés pour améliorer tant la capacité que les performances sur cet axe



essentiel des déplacements dans l'agglomération Marseille / Aix-en-Provence. Le CPER 2007-2013 comprend la réalisation d'études pour une deuxième phase d'amélioration de la liaison Marseille - Aix-en-Provence. Le long de cette artère principale empruntée quotidiennement par 6 000 voyageurs, deux lignes fermées au trafic voyageurs, Aix-Rognac et Gardanne-Carnoules, font l'objet d'un projet de réouverture.

Actions 2013

Dans la continuité de l'étude de clientèle de l'étoile ferroviaire d'Aix qui a permis d'évaluer les besoins

de déplacements et d'estimer les potentiels, RFF a engagé en 2011, avec les partenaires du CPER, une étude de capacité de l'étoile ferroviaire d'Aix, afin de déterminer la consistance et le coût des investissements nécessaires pour permettre les évolutions prévues du trafic ferroviaire à l'horizon 2020. Dans ce cadre, 3 études ont été lancées en 2012 :

- modernisation seconde phase Marseille-Aix,
- réouverture Aix-Rognac,
- réouverture Gardanne-Carnoules.

Pour ces 3 études, il s'agit :

- de déterminer le programme de l'opération sous toutes ses composantes (voies,

- gares, signalisation, ouvrages d'art, passages à niveau, environnement, foncier, etc.),
- de proposer un éventuel phasage des investissements et un planning de réalisation des études et travaux à réaliser,
- de disposer d'une estimation financière et d'une évaluation socio-économique des 3 projets concernés.

La fin des études préliminaires de ces 3 projets est attendue pour le 1^{er} semestre 2013. Sur la base des éléments techniques, socio-économiques, environnementaux et financiers présentés par RFF, les partenaires pourront se prononcer sur la suite qui sera donnée à

ces 3 projets afin de viser une mise en service progressive de ces projets dès l'horizon 2020. Ce travail est cofinancé et partagé avec l'État, la Région, le département des Bouches-du-Rhône, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

Depuis sa remise en service, l'amélioration quantitative et qualitative de la desserte ferroviaire doit être optimisée, notamment par une poursuite du doublement de la ligne et dans l'idéal, son électrification à l'horizon 2020.

RFF investit

pour développer le réseau

02

↓
Les projets de développement
du réseau en région PACA

Etoile ferroviaire de Veynes : diagnostic de l'infrastructure et de la qualité de service

Objectifs

L'Etoile ferroviaire de Veynes est constituée de trois sections de lignes, totalisant un linéaire de 500 km, à cheval sur les deux régions PACA et Rhône-Alpes :

- Jarrie-Vizille – Veynes – Aix-en-Provence,
- Livron – Aspres,
- Veynes – Briançon.

Le diagnostic présente un triple objectif :

- fournir un état des lieux complet de l'ensemble des constituants de l'infrastructure (voies, ponts, tunnels, passages à niveau, traversées de voies piétonnes, etc.),
- identifier les besoins d'investissements nécessaires pour la remise à niveau des installations,
- fournir une estimation des enjeux financiers correspondants.

Ces besoins d'investissement sont évalués dans l'optique d'assurer la pérennité de la ligne et de maintenir, a minima, les performances actuelles (améliorer la qualité de service des différentes lignes de l'étoile de Veynes). Ce diagnostic est engagé par RFF et partagé avec les conseils régionaux PACA et Rhône-Alpes.

Action 2013

Sur la base des conclusions du diagnostic, l'état de l'infrastructure, les besoins de travaux et les enjeux financiers seront partagés avec les différents partenaires (Etat, Conseil Régional PACA, Conseil Régional Rhône-Alpes), afin de déterminer la consistance et le coût des investissements prioritaires et nécessaires pour la maintien de la pérennité et des performances de l'étoile.



Projets de réouverture de ligne

> Lignes Aix – Rognac et Gardanne – Carnoules (Etude de l'Etoile d'Aix)

Sur la base des éléments produits, les partenaires (Etat, Région, CG13, CPA) pourront se prononcer en 2013 sur :

- le fait de poursuivre ou non le projet en phase Etudes Avant-projet,
- l'horizon de mise en service du projet,
- le phasage et le niveau de desserte retenus : réouverture totale/partielle,
- le programme et le coût des investissements.

> Ligne Digne-les-Bains – Saint-Auban

Objectifs

La ville de Digne-les-Bains 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 la voiture. La RN 85

accueille près de 20 000 véhicules par 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), contribuerait au désenclavement de la vallée de la Bléone et de la ville de Digne. Le projet est estimé à environ 100 M€ en incluant le traitement des passages à niveau et de la traversée de l'usine Seveso de Saint-Auban.

Action 2013

- Un comité de pilotage aura lieu pour définir les conditions de la poursuite de l'opération.

> Ligne Cavaillon – Cheval Blanc – Pertuis

Objectif

Réouverture au service des voyageurs de la ligne actuellement destinée au fret. L'étude générale d'opportunité (clientèle, diagnostic

technique, programme) a été finalisée en 2012.

Objectifs de l'étude :

- faire une synthèse des études déjà réalisées ainsi qu'un diagnostic des enjeux de déplacement et des potentiels voyageurs et fret captables sur le périmètre retenu,
- proposer à moyen et long terme un schéma d'offre régionale global et évaluer ces propositions sous l'angle socio-économique, fonctionnel, technique (exploitation du réseau) et financier. L'étude a été menée à deux horizons : un horizon 2020 et un horizon 2040. Elle a été réalisée dans le cadre du CPER Etat Région 2007 / 2013. D'un montant de 200 000€, elle est cofinancée par l'Etat, la Région, le département de Vaucluse, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et Réseau Ferré de France.

> Ligne Draguignan – Les Arcs

Objectif

L'objectif principal de l'étude est de définir l'opportunité et la faisabilité socio-économique d'un

RFF investit

pour développer le réseau



Les projets de développement du réseau en région PACA



raccordement de Draguignan au réseau ferroviaire.

Action 2013

Cette étude a été finalisée en 2012. A présent, elle doit permettre de choisir la solution la plus adaptée du point de vue du mode de transport et des services offerts. L'étude s'est attachée à déterminer la meilleure option parmi les modes envisageables qui permettront une réduction du trafic automobile par un transfert sur les transports collectifs.

Ainsi, l'approche multimodale a donc été privilégiée en étudiant non seulement le mode ferroviaire mais également les autres modes de transport possibles : tram-train, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Il s'agit pour les partenaires d'avoir une vision globale des possibilités au regard des contraintes du territoire, des contraintes techniques et des contraintes environnementales. Elle s'est faite en cohérence avec les réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération

Dracénoise, du Conseil Général du Var et de façon à permettre les correspondances avec les trains régionaux et nationaux. Elle traite l'ensemble de la chaîne de déplacements. Elle a été réalisée dans le cadre du CPER 2007 / 2013. D'un montant de 200 000 €, elle est cofinancée par l'État, la Région, le département du Var, la Communauté d'Agglomération Dracénoise et Réseau Ferré de France.

> Ligne Aubagne - Valdonne

Objectif

L'ancienne voie ferrée de Valdonne, qui relie Aubagne à Peypin, représente une opportunité qui a fait l'objet en 2007 - 2008 d'une étude de faisabilité socio-économique relative à l'utilisation du site. Le scénario qui consiste à faire circuler des navettes ferroviaires entre la Bouilladisse et Aubagne, en correspondance de/vers Marseille a été retenu, plus porteur que le scénario routier, tant sur le plan du potentiel de clientèle que du potentiel de

développement territorial. Il est également moins coûteux et plus facile à mettre en œuvre que le scénario de prolongement des TER vers Marseille. Sa variante, qui consiste à choisir du matériel léger, de type tram-train, plutôt que les automotrices circulant sur le réseau régional, est mieux adaptée à une desserte fine du territoire, et permet d'en réduire les impacts sur l'environnement immédiat grâce à des ouvrages moins imposants et des trains moins bruyants. Il convient également d'envisager la possibilité de prolonger ces navettes jusqu'à Marseille.

Actions 2013

La voie entre Valdonne et Aubagne est la propriété de Réseau Ferré de France. La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile souhaite acquérir auprès de RFF l'emprise ferroviaire entre Aubagne et Valdonne et assurer elle-même la maîtrise d'ouvrage de ce projet. Aussi l'ensemble des partenaires,

à savoir l'État, le Conseil Régional, le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, Réseau Ferré de France et la Communauté d'Agglomération, a décidé de la poursuite du projet, et de lancer deux études de faisabilité technique de mise en œuvre d'une navette ferroviaire de type tram-train entre la gare d'Aubagne et La Bouilladisse suivant les deux périmètres prédéfinis :

- sur le tronçon Aubagne - Valdonne (hors périmètre réseau ferré national) : une étude de faisabilité pour la mise en œuvre des navettes "tram-train" afin d'identifier les conditions d'exploitation et les investissements à réaliser, étude conduite par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, pour un montant de 130 000€,
- sur le tronçon à l'approche de la gare d'Aubagne, qui restera dans le périmètre réseau ferré national : une étude concernant les conditions d'insertion

des navettes "tram-train" en gare d'Aubagne sur la base du scénario de desserte élaboré par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, étude conduite par RFF. Cette étude, d'un montant de 30 000 €, devra déterminer la consistance et le coût des modifications du réseau ferré national nécessaires pour permettre la desserte de la gare d'Aubagne par l'intermédiaire des navettes ferroviaires "tram-train" mises en œuvre par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile.

Ces deux études sont réalisées dans le cadre du CPER 2007 / 2013. Elles sont cofinancées par l'État, la Région, le département des Bouches-du-Rhône, la Communauté du Pays d'Aubagne et de l'Étoile et Réseau Ferré de France.

Ces deux études doivent se poursuivre.

RFF investit

pour développer le réseau



Les projets de développement du réseau en région PACA

Autres projets

Fiabilisation de l'alimentation électrique de la ligne Marseille – Vintimille

Objectif

La ligne Marseille Vintimille a été électrifiée en 1965, des améliorations ont été régulièrement apportées aux réseaux d'alimentation électrique de cette ligne. Néanmoins, l'augmentation régulière du trafic passager conduit à réaliser une étude permettant d'identifier les investissements nécessaires afin de fiabiliser les équipements d'alimentation des lignes électriques pour les prochaines années.

Action 2013

Suite à la réalisation d'une étude de diagnostic des infrastructures électriques et de prévision de la consommation en électricité



en collaboration avec RTE en 2012, RFF doit lancer en 2013 des études aboutissant sur des travaux de fiabilisation de l'alimentation électrique de la ligne Marseille – Vintimille pour les prochaines décennies.



Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

La modernisation des accès dans les gares permettra d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans le cadre du schéma directeur régional d'accessibilité.

En PACA, d'importants efforts sont réalisés.

En 2013, près de 40 gares et haltes au total seront accessibles.

- Les travaux pour la mise en accessibilité des quais de la gare de Manosque (3,3 M€) doivent s'achever en avril 2013.
- Ceux concernant la gare de Veynes (2,5 M€) auront lieu de mars à septembre 2013.
- En 2013, les travaux pour la mise en accessibilité de la gare de Toulon (4,7M€) démarreront.

- En 2014, les gares de Salon-de-Provence, Aubagne, les Arcs-Dranguignan, Marseille-Blancarde, Sorgues, Entraigues, Monteux et Carpentras seront modernisées à leur tour.





Une ligne nouvelle Provence Côte d'Azur au profit de la mobilité régionale

Le comité de pilotage* du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, réuni le 9 janvier 2013, a pris acte des avancées de l'année 2012, marquée par un important travail **de remise en ordre du projet** à partir de la prise en compte des résultats de la concertation publique de 2011, et des enseignements issus des rencontres avec les élus et les associations, conduites depuis juillet 2012, sous l'égide des préfets des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Les membres du comité ont également pris connaissance du sondage IFOP mené en septembre 2012 dans les trois départements concernés, qui indique que **82 % des habitants de la Région soutiennent un projet de ligne nouvelle qui satisferait à leur besoin de mobilité quotidienne.**

Les cofinanceurs ont unanimement réaffirmé leur volonté conjointe de réaliser un grand projet ferroviaire

national pour être à la hauteur des enjeux de mobilité des trois métropoles littorales de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et ont unanimement décidé d'une organisation permettant d'éclairer le travail de la Commission « mobilité 21 » chargée par le gouvernement d'apprécier les projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT).

Le projet de ligne nouvelle doit répondre à plusieurs objectifs :

- satisfaire les besoins de déplacements du quotidien [capacité, fiabilité],
- offrir des liaisons rapides entre les métropoles de l'arc méditerranéen et du grand Sud-Est de la France,
- désenclaver l'Est de la région.

Il a été rappelé que le projet devait prendre en considération le développement de l'intermodalité des gares de la ligne nouvelle avec les autres réseaux de transports



(TER, tramways, parkings relais, ...) ainsi que transport de marchandises.

Le comité de pilotage a adopté le principe d'un phasage de la réalisation de la ligne nouvelle en différentes tranches fonctionnelles, à dimensionner en cohérence avec les capacités contributives des cofinanceurs.

Les premières analyses concernant ce phasage ont été livrées aux membres du COPIL.

Elles ont été élaborées à partir de 4 critères :

- **«déverrouiller»** les transports du quotidien dans les secteurs où le réseau ferroviaire est le plus saturé,
- **accélérer les connexions** avec les réseaux ferroviaires qui progressent rapidement tant en Italie qu'en Espagne,
- **permettre une liaison rapide** entre les grandes agglomérations de la Région,
- **réduire les coûts et les étaler** dans le temps selon l'urgence des phases.

Les conclusions de cette analyse conduisent à privilégier le démarrage de cette ligne simultanément à partir des 2 agglomérations niçoise et marseillaise.

Réseau Ferré de France a été mandaté pour étudier différentes possibilités et formuler, dans les prochaines semaines, des propositions consensuelles à l'attention des cofinanceurs.

Elles devront notamment prendre en compte :

- l'indispensable augmentation de la capacité du réseau ferré de Marseille, Toulon et Nice afin de dé-saturer ces nœuds ferroviaires,
- l'amélioration des temps de parcours sur l'ensemble des trajets,
- la poursuite des études pour la mise au gabarit du tracé Nice Aéroport – Vintimille pour un raccordement à la LGV italienne.

* Rappel : le comité de pilotage réunit les co-financeurs que sont l'Etat, l'Union Européenne, le conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, les conseils généraux des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône et du Var, la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, la métropole Nice-Côte d'Azur, les communautés d'agglomération du Pays d'Aix et de Toulon-Provence-Méditerranée et Réseau Ferré de France.

RFF investit pour moderniser le réseau



Le soutien au fret ferroviaire

Le Grenelle de l'Environnement a fixé l'objectif d'augmenter la part modale des trafics autres que routiers et aériens de 14% à 25% d'ici 2022.

RFF a lancé un programme de soutien au développement du fret ferroviaire axé sur :

- un engagement sur des objectifs de qualité de service pour garantir aux transporteurs les sillons commandés, 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,

- une tarification volontairement basse. 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

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est particulièrement concernée par la coopération entre le maritime et le ferroviaire.

Créer un réseau d'autoroutes ferroviaires

- D'ici fin 2013, RFF mettra au gabarit "autoroute ferroviaire" la liaison entre Avignon et les ports de Marseille, afin de les relier à l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg.
- Coopération avec le port dans la création d'un terminal d'autoroute ferroviaire sur les bassins Est de Marseille.



Doubler le transport combiné de marchandises

- Pour répondre à la fois aux trafics engendrés par le projet Fos 2XL et pour doubler la part ferroviaire sur ces trafics conteneurs, RFF augmentera fin 2013 les capacités des voies ferrées du complexe de Fos, notamment de la ligne qui dessert Fos-Graveleau.
- Depuis début 2012, des trains de 850 mètres peuvent circuler (la longueur était auparavant limitée à 750 m) et desservent le chantier de transport combiné du Canet. Un faisceau de voies de 1 200 m sera créé à terme à Grans-Miramas.
- Une amélioration de l'exploitabilité des installations de transport combiné à Avignon (Courtine/Champfleury) est à l'étude. En décembre 2012, des travaux d'allongement de l'électrification de la voie ont été effectués afin de permettre d'accueillir des trains de 950 mètres (au lieu de 820 mètres auparavant).

Le fret en PACA, quelques chiffres

- **8 millions** pour l'aménagement des accès aux bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille d'ici fin 2013.
- **24 millions** pour l'aménagement des accès aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille d'ici fin 2014.
- Le complexe ferroviaire de Marseille Nord se place au **3^e rang national** en volume de trafic traité.
- **70** installations terminales embranchées (ITE).

> Veiller à l'ouverture du réseau à toutes les entreprises ferroviaires

> Favoriser la desserte ferroviaire des ports

> Améliorer le service offert aux transporteurs

RFF s'engage à garantir des sillons et des services fiables aux transporteurs par la planification fine des travaux sur le réseau.

De plus, RFF a mis en place avec les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés, des accords "qualité sillons", afin d'optimiser l'utilisation du réseau ferré et le service rendu.

Favoriser la relation clients

RFF a décidé d'accompagner ses clients chargeurs dans leurs stratégies de transport en signant des contrats de partenariat avec ses principaux clients industriels. Depuis 2009, de nombreux partenariats ont été signés avec des chargeurs : Lafarge granulats, Nestlé Waters, Groupe Soufflet, Gefco... Dans le prolongement du Grenelle de l'Environnement, ces chargeurs s'engagent à augmenter leurs volumes de marchandises transportés par fer. Ces partenariats rendent possible la mise en œuvre de solutions techniques, juridiques

RFF investit pour moderniser le réseau

↓
Le soutien au fret ferroviaire

et financières innovantes avec RFF pour développer le trafic ferroviaire.

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 (GPMM) pour contribuer au développement de l'activité portuaire. Il vise à augmenter la part modale du transport ferré.

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.

Accès aux bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille

> 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 Graveleau (croissance mondiale des échanges par conteneurs, projets Fos 2XL*-3XL*-4XL*...), développement d'autres flux de marchandises (céréales, minerais, déchets, ...).



*Fos 2XL

Fos 2XL est un terminal conteneurs du GPMM mis en service en 2012. Fos 3XL et 4XL sont d'autres projets de terminaux conteneurs.

> Description du projet

Aujourd'hui, la ligne Fos – Graveleau – Lavalduc (qui dessert notamment Fos 2XL) est limitée à 21 mouvements de trains par jour du fait d'un mode d'exploitation contraint. Le projet inscrit au CPER permettra d'atteindre 60 mouvements de trains par jour d'ici fin 2013 en installant une signalisation automatique et en renforçant l'alimentation électrique (caténaires). À la demande du GPMM, les possibilités d'augmentation supplémentaire seront étudiées, notamment via une commande centralisée de toute la zone de Fos et un doublement de certaines sections à voie unique.

> Coût

8 M€ sont inscrits au CPER 2007-2013 pour l'opération d'augmentation de capacité de la ligne Fos – Graveleau – Lavalduc (signalisation et caténaires).

> Échéance de mise en service 2013

> Financement

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

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

> Avancement

Les études d'avant-projet et les études projet sont achevées. Les travaux auront lieu durant l'année 2013.



RFF investit pour moderniser le réseau

↓
Le soutien au fret ferroviaire



Accès aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille

> Objectifs et bénéficiaires

L'objectif du projet est de permettre un accès direct des services de transport combiné et d'autoroute ferroviaire aux bassins Est du GPMM. Il s'agit notamment de connecter le Grand Port Maritime de Marseille au réseau d'autoroutes ferroviaires en cours de développement, et de contribuer ainsi à optimiser son positionnement économique à l'échelle nationale et européenne.

> Description du projet

Le projet consiste à mettre au gabarit l'axe Avignon-Cavaillon-Miramas-Rognac-L'Estaque-Mourepiane (et notamment le tunnel de la Nerthe) afin d'en faire une autoroute ferroviaire. La réouverture du raccordement de Mourepiane permettra 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.



> Financement

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

> Avancement

Les études Projet sont achevées. Les travaux seront terminés en avril 2013 pour la mise au gabarit "autoroute ferroviaire" du tunnel de la Nerthe et au 2^e semestre 2014 pour la remise en service du raccordement ferroviaire de Mourepiane.

> Échéance de mise en service 2014

Transfert des voies ferrées portuaires au Grand Port Maritime de Marseille

Le retrait des voies du Réseau Ferré National (RFN) à la suite de la constitution du réseau des voies ferrées portuaires est effectif depuis le 2 septembre 2008 (décret d'application).

Le GPMM a mis en place depuis le 1^{er} février 2011, un Gestionnaire délégué d'infrastructures chargé de l'exploitation et de la maintenance de son réseau et des interfaces avec le RFN. En 2013, RFF et le GPMM engagent la deuxième phase d'extension des voies ferrées portuaires des bassins Ouest jusqu'à Fos Cossoul.



L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE

INFRASTRUCTURES EXISTANTES

-  LGV (ligne à grande vitesse)
-  Ligne électrifiée
-  Ligne non électrifiée
-  Principaux ports maritimes
-  Principaux aéroports

INFRASTRUCTURES LIÉES AU FRET

-  Terminaux de transport combiné
-  Réseau orienté fret (électrifié, non électrifié)

Autoroute ferroviaire

-  en service
-  à l'étude
-  Réseau CAREX
-  Corridor européen décidé
-  Opérateur ferroviaire de proximité

INVESTISSEMENTS FRET

-  Projet de ligne nouvelle
-  Mise au gabarit
-  Projets ferroviaires et portuaires RFF/GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)

Sources : RFF PACA - Février 2010



PROJETS DE L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE (16 septembre 2009)

RFF investit pour maintenir et entretenir le réseau

03



RFF investit pour améliorer le service

RFF investit de plus en plus chaque année pour moderniser, entretenir et développer son réseau. En 2013, **120 millions d'euros seront engagés sur fonds propres, pour l'entretien et la maintenance du réseau existant.** Ces opérations contribuent à l'amélioration de la qualité de service et à la régularité.

Pour réussir à favoriser le train au détriment de la route, RFF sait que la régularité est une priorité. Aujourd'hui, cette notion fondamentale pour l'utilisateur est prise en compte par RFF, au même titre que la fiabilité et la sécurité.



Une étude pour mieux cibler les actions

En 2011, RFF a réalisé une étude, cofinancée par l'Etat, la Région et RFF, dont la finalité était de cibler avec pertinence les actions à réaliser et d'identifier celles qui ont la meilleure efficacité dans l'amélioration de la qualité de service. Cette étude a porté sur 3 objectifs :

- un état des lieux du réseau ferroviaire : identifier les causes des problèmes rencontrés,
- l'identification et la définition des actions les plus pertinentes pour améliorer la régularité : faire des choix sur lesquels on peut s'engager,
- un plan de déploiement par scénario : définir des priorités, établir un plan efficace et pérenne.

Elle a permis de mettre en place un plan de travaux optimisé et des actions prioritaires à

engager. Un budget global de 14 millions d'euros a été attribué pour réaliser rapidement les travaux prioritaires.

Si 1/3 à 1/4 des retards seulement sont liés à l'infrastructure, RFF s'attache à réaliser les travaux nécessaires pour améliorer la fiabilité de son réseau. Dès 2011, 8 millions d'euros avaient déjà été engagés pour effectuer des actions qui déjà, ont contribué à l'amélioration de la régularité. Ce sont notamment, le renouvellement de voies et ballast, le remplacement de caténaires, la pose de clôtures, le débroussaillage ou encore le remplacement de filets détecteurs pour éviter les chutes de pierre sur les voies (à Eze).

Elle a également permis de lancer de nouvelles études, réalisées en association avec les partenaires -Etat, Région, utilisateurs à

réseau (AOT et chargeurs), les cofinanceurs potentiels, pour recueillir des éléments complémentaires d'aide à la décision. Ce sont notamment :

- étude « Diagnostic de l'étoile de Veynes » [cf page 16],
- étude « Diagnostic Côte Bleue » : faire un état des lieux de l'infrastructure et des besoins en termes de renouvellement. Elle doit répondre à la dégradation de la performance de la ligne, sur laquelle des ralentissements seront posés en 2013,
- étude préliminaire « IPCS » (Installation permanente de contre-sens) entre Toulon et les Arcs : elle permettra à terme, de mieux entretenir, mieux gérer les situations perturbées (incidents...), mieux gérer les opérations de renouvellement futur pour, in fine, obtenir moins d'impacts sur les circulations ferroviaires.

RFF investit pour maintenir et entretenir le réseau



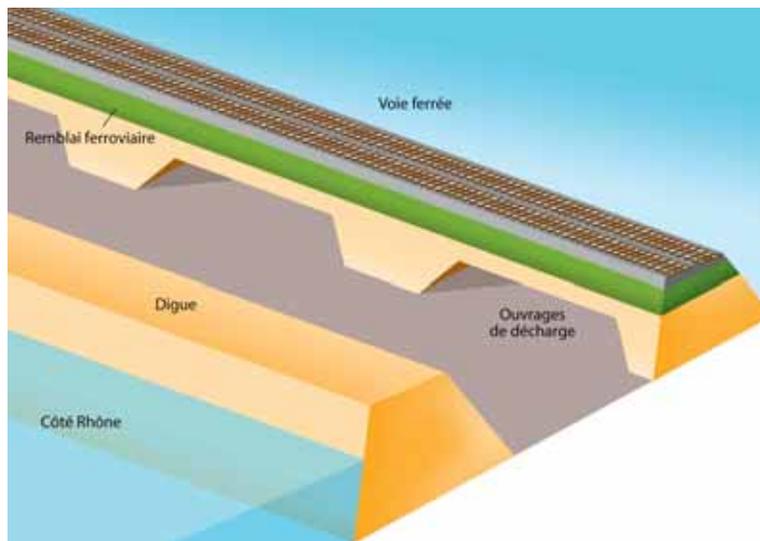
Le programme d'entretien

RFF consacre environ 110 M€ par an à l'entretien courant du réseau en région PACA, financés sur fonds propres. En complément, des opérations de maintenance ciblées sont réalisées pour un montant total d'environ 10 M€ chaque année, soit 120 millions au total en 2013 :

- programme pluriannuel de mise en peinture des travées métalliques du viaduc de Caronte sur la ligne Miramas l'Estaque,
- renouvellement localisés de rails et ballast sur la ligne Marseille - Vintimille.

Entretien des abords des voies

RFF poursuit en 2013 une politique active de débroussaillage des emprises ferroviaires, afin, notamment, de respecter les arrêtés préfectoraux de prévention des incendies sur la région PACA. RFF y consacre 3 M€ en PACA.



Remblai et digues : les problématiques hydrauliques

Rappelons que les remblais ferroviaires ne sont pas des digues de protection contre les inondations. Ils n'ont pas été conçus pour cela par RFF et sont surveillés et entretenus comme des ouvrages ferroviaires et non comme des ouvrages de protection contre les inondations.

Le projet de la digue d'Arles

RFF s'associe au plan de lutte contre les inondations porté par l'Etat, dit "Plan Rhône". Ce plan prévoit notamment de réaliser

une digue devant la voie ferrée et des aménagements sur le remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon. RFF étudie les solutions techniques avec le Syndicat mixte chargé des digues sur le secteur du Rhône (Symadrem) pour identifier un système global capable de contrôler la hauteur de l'eau en cas de crues. RFF compte parmi les principaux financeurs de ce projet. Le montant total de l'opération est estimé à 130 M€ cofinancés par RFF et le SYMADREM.

En 2012, RFF a engagé les inventaires faunistiques et

floristiques sur l'ensemble de la zone d'étude couvrant à la fois le remblai ferroviaire et la future digue. Leurs résultats permettront d'alimenter le dossier d'étude d'impact qui sera soumis à enquête publique.

L'année 2013 sera consacrée à la poursuite des études, à l'approbation de l'avant-projet et à la finalisation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Durée prévisionnelle des études et des travaux : 5 ans et demi.

Planification régionale de l'entretien

RFF étudie depuis plusieurs années déjà, les besoins de maintenance, de renouvellement et d'entretien pour 2013, afin d'optimiser les coûts d'entretien du réseau et d'adapter les conditions de réalisation des travaux (coupures de lignes notamment), en accord avec le Conseil Régional. L'objectif étant de planifier les travaux d'entretien et d'investissement sur la même période, comme pour la Ligne des Alpes, par exemple.

RFF investit en toute sécurité

04



Chiffres clés

- Nombre de PN au plan national : **18 138**
- Nombre de PN en PACA : **345**
- **7 PN** inscrits au programme de sécurisation national en PACA sur 174 au plan national

La sécurité aux abords des voies ferrées est une priorité pour Réseau Ferré de France.

Dans cet objectif, l'entreprise veille tout particulièrement aux actions suivantes :

- la maintenance et l'entretien des voies,
- le programme de suppression de passages à niveau,
- le programme de clôtures des voies.

Les passages à niveau : prévention, sécurisation et suppression

En 2010, 27 accidents mortels et environ une collision tous les 3 jours avec un train ont été recensés en France.

Pour faire face à cet état de fait, un Plan National Passages à Niveau a été mis en place en juin 2008, à l'initiative de Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Outre la suppression

des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national, il prévoit l'organisation de campagnes d'information à destination des usagers de la route.

En effet, 98% des accidents aux passages à niveau sont dus au non respect des règles du code de la route, par exemple, une vitesse d'approche excessive ou encore des passages en chicane lorsque les barrières sont baissées. La région PACA est la région de France où l'on compte le moins de passages à niveau. En 2013, 7 passages à niveau sur un total de 174 sont inscrits au programme de sécurisation national en PACA. La sécurisation ou la suppression d'un passage à niveau est un 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 en cours de traitement :

Département des Alpes-Maritimes

- **Ligne Cannes - Grasse**, PN 5 (communes de Mouans-Sartoux et Mougins).

Département des Bouches-du-Rhône

- **Ligne Lyon - Marseille via Grenoble**, PN 104 (Venelles RD 13).
- **Ligne Lyon - Marseille via Grenoble**, PN 106 (La Calade).

Département du Var

- **Ligne Marseille - Vintimille**, PN 27 (commune du Luc).

Département de Vaucluse

- **Ligne Avignon - Miramas**, PN 6 (commune de Châteauneuf-de-Gadagne).



de Manosque] donnant l'accès au nouvel hôpital et à l'école Internationale.

- **Ligne Aix-Briançon** PN 7 (commune de Montmaur) et PN10 (commune La Roche-des-Arnauds).

- **Ligne Avignon - Miramas**, PN 8

(commune du Thor) et PN 15 (commune de L'Isle-sur-la-Sorgue).

- **Ligne Sorgues-Carpentras** : entre 2013 et 2014, suppression de 9 PN (+1 piéton) dans le cadre du projet de remise en service pour les voyageurs.

Département des Hautes-Alpes

- **Ligne Lyon-Marseille via Grenoble**, PN89 (commune

LE RÉSEAU FERRÉ EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



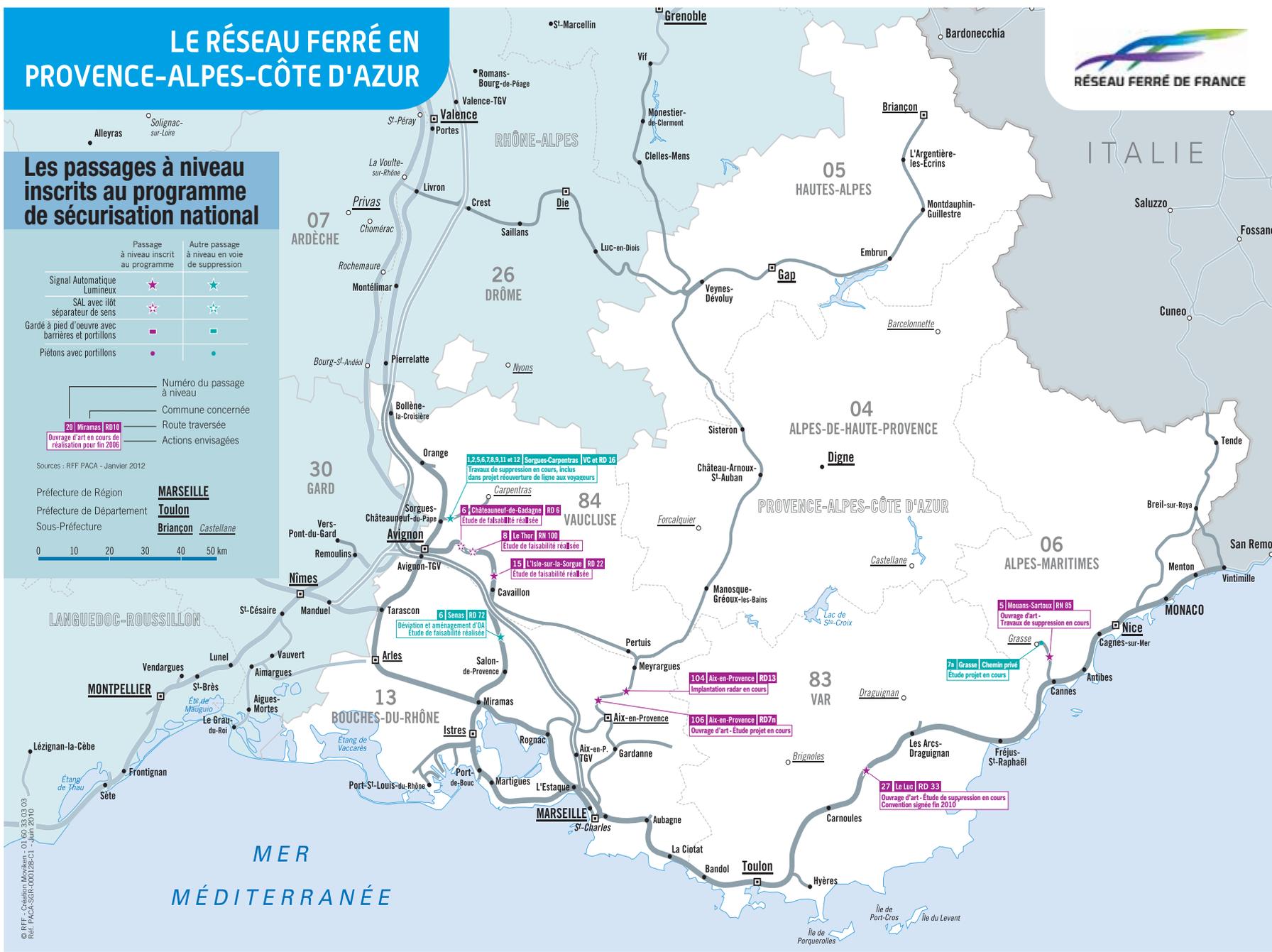
Les passages à niveau inscrits au programme de sécurisation nationale

	Passage à niveau inscrit au programme	Autre passage à niveau en voie de suppression
Signal Automatique Lumineux	★	★
SAL avec îlot séparateur de sens	★	★
Gardé à pied d'œuvre avec barrières et portillons	■	■
Piétons avec portillons	●	●

- Numéro du passage à niveau
- Commune concernée
- Route traversée
- Actions envisagées

Sources : RFF PACA - Janvier 2012

Préfecture de Région **MARSEILLE**
 Préfecture de Département **Toulon**
 Sous-Préfecture **Briançon** *Castellane*



© RFF - Crédits Médiaparc - Olycom 2010
 RFF PACA-SESR-000128-11 - Juin 2010

RFF investit en toute sécurité



La sécurisation des voies

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.

Programme 2013 : pose d'environ 7 500 m de clôtures pour un budget de près de 840 000 € (notamment entre Sisteron et Manosque, et sur la Côte d'Azur).

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. Réseau Ferré de France organise également des actions de



Campagne "Sortez des rails"

"Sortez des rails", campagne de prévention aux abords des voies ferrées sur la ligne de la côte bleue et sur la Côte d'Azur.

L'été, la ligne ferroviaire Marseille-Miramas qui longe la Côte Bleue ou bien des sections de la ligne Marseille-Vintimille sur la Côte d'Azur, sont chaque année, le théâtre de comportements irresponsables et imprudents de la part de piétons qui s'introduisent illégalement sur le domaine privé de la voie ferrée. Nombreux sont ceux qui les traversent, les longent ou empruntent leurs viaducs et tunnels pour gagner quelques minutes de baignade ou, tout simplement, pour se balader. Lutter contre l'insouciance, prévenir des dangers et informer sur les règles de sécurité à

respecter aux abords des voies ferrées sont les objectifs de cette campagne au message fort. Ainsi, entre mai et août, RFF déploie, sur des zones ciblées en proximité de ces lignes, un dispositif mixant actions de terrain et communication media pour sensibiliser un large public et alerter sur les risques qu'il y a prendre la voie ferrée pour un raccourci. En 2012, cette campagne a été déployée sur la ligne Marseille-Miramas qui longe la Côte Bleue et également, pour la première année, sur des sections de la ligne Marseille-Vintimille qui longe la Côte d'Azur. En 2013, une campagne de ce type devrait être reconduite sur les deux lignes, la répétition des messages étant nécessaire pour sensibiliser les publics.



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. Ex : journée mondiale de prévention aux passages à niveau le 13 juin 2013.

> Traversée des voies en gare, une étude comportementale inédite

Parce que la sécurité aux abords des voies ferrées est une priorité pour RFF et que trop de comportements à risque de la part des voyageurs sont encore observés, la direction régionale PACA de RFF, en partenariat avec l'agence conseil en communication Classe 35 et le Laboratoire de Psychologie Cognitive d'Aix-Marseille, a lancé le 3 septembre 2012, une étude basée sur l'observation des comportements de voyageurs lors de la traversée des voies piétonnes en gare.



Cette étude, inédite et innovante, d'une durée de 17 mois, est réalisée dans le cadre d'une démarche scientifique, sous la responsabilité du Professeur Olivier Oullier. **Elle vise à mieux comprendre le comportement réel du public dans l'environnement des gares.**

Les premiers résultats devraient être obtenus fin 2013.

Une étude comportementale nationale est envisagée sur d'autres gares du territoire, afin de vérifier et de confirmer les premières conclusions obtenues par l'étude en PACA. Cette démarche complémentaire permettra par ailleurs, d'enrichir la connaissance des comportements, en intégrant des composantes culturelles, liées aux spécificités régionales.

RFF investit pour l'avenir



Dans un mode durable

4 priorités pour optimiser le développement durable du transport ferroviaire

- > Renforcer l'accessibilité des territoires
- > Insérer le réseau dans les cadres de vie
- > Faire entrer le réseau dans la modernité industrielle et favoriser l'innovation
- > S'affirmer comme éco-proprétaire exigeant



FOCUS

Insérer le réseau ferroviaire dans les cadres de vie

Le transport ferroviaire ne peut se satisfaire du postulat selon lequel il serait vertueux par nature sur le plan écologique. Les attentes fortes exprimées par la collectivité au terme du Grenelle de l'Environnement pour un système de transport davantage tourné vers le rail portent des exigences élevées quant à la maîtrise de ses impacts sur les milieux humains et naturels.

Pour RFF, il s'agit de :

- faire cohabiter le transport ferroviaire avec ses voisins et développer l'apport du ferroviaire aux territoires,
- maîtriser les impacts du ferroviaire sur le milieu humain et naturel.

Quels sont les moyens ?

- Lutter contre le bruit.
- Améliorer la sécurité.
- Agir pour la biodiversité.
- Agir pour l'emploi et l'insertion sociale.
- Se concerter pour améliorer le cadre de vie.

Quelques illustrations en PACA Lutter contre le bruit

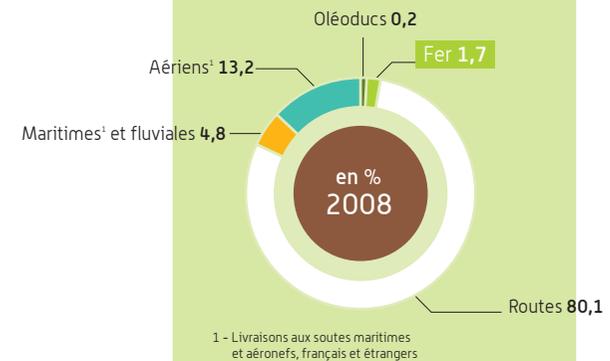
RFF est conscient que le bruit généré par le réseau ferroviaire est une nuisance pour les habitations situées à proximité des voies. RFF a effectué un recensement des "points noirs bruits" en PACA et participe à la révision du classement sonore de ces voies. RFF agit dans le cadre des projets, pour limiter les nuisances acoustiques, en mettant en œuvre des protections permettant de limiter le bruit des circulations supplémentaires.

- Le train, qui transporte plus de **10%** des voyageurs et des marchandises, ne consomme que **1,7%** de l'énergie du secteur des transports.

- **78%** des trains sont tractés grâce à l'électricité. Cette source d'énergie émet moins de gaz à effet de serre que les dérivés d'hydrocarbures comme l'essence ou les kérosènes utilisés par les autres modes de transport.

Consommations énergétiques par mode de transport

Source : Chiffres-clés du transport Édition 2010 (MEEDDM)



- **1 200 tonnes** et en moyenne, c'est ce que peut transporter par convoi un train, soit l'équivalent de 48 poids-lourds.

RFF investit pour l'avenir

↓
Dans un mode durable

FOCUS

Agir pour la biodiversité

> Limitation de l'utilisation des pesticides

Dans le cadre des opérations de désherbage et de débroussaillage nécessaires à l'entretien des voies, RFF étudie de nouveaux procédés afin de limiter l'utilisation de pesticides :

- l'expérimentation menée par l'ONF sur la ligne longeant la RN113, près d'Arles, pour limiter naturellement l'expansion de la végétation, se poursuit. L'objectif de ces analyses étant de minimiser les traitements, réduire les coûts mais aussi et surtout, de diminuer l'empreinte écologique de ces opérations de maîtrise de la végétation,
- autre expérimentation en cours : sur la ligne entre Sorgues et Carpentras, RFF va installer sous la voie en cours de rénovation, un tapis géotextile pour limiter l'utilisation de pesticides dans les secteurs sensibles (à proximité

des cours d'eau, des parcelles cultivées en bio, ...). Cette expérimentation vise à tester de nouvelles techniques qui pourraient, à terme, si les résultats sont concluants, être développées à plus grande échelle.

> La transparence écologique, une préoccupation de RFF

Dans chacun de ses projets, RFF s'attache à limiter les impacts sur les territoires et la biodiversité. Les réflexions sur la transparence écologique font partie des études de projet : le projet intercepte-t-il des corridors écologiques ? Le projet peut-il rétablir des corridors écologiques ? En Provence-Alpes-Côte d'Azur, RFF anticipe les mesures (ex : transparence du remblai ferroviaire).

Pourquoi RFF est concerné ?

Sur son réseau existant, RFF possède des ponts ferroviaires et des ouvrages hydrauliques



construits il y a des décennies, dont les caractéristiques peuvent contraindre la circulation des poissons. Dans le cadre du Grenelle et des objectifs affichés pour la trame bleue, il est demandé de remettre dans la mesure du possible le réseau existant à niveau et donc d'essayer de résorber les points durs.

Quelques exemples :

- **le cours d'eau de l'Argens**, dans le département du Var qui est traversé par la ligne Marseille Vintimille. En relation avec l'Agence de l'Eau, les études lancées permettront d'identifier les aménagements nécessaires pour permettre, notamment à l'anguille, de remonter le cours d'eau.



• les passes à poissons

Une **échelle à poissons** ou **passerelle à poissons** est un dispositif permettant aux poissons de franchir un obstacle créé par l'homme sur un cours d'eau, généralement un barrage ou un seuil.

Se présentant schématiquement sous la forme d'une sorte d'escalier constitué d'une succession de petits bassins, une



échelle à poissons permet aux poissons migrateurs, ainsi qu'aux poissons cherchant les têtes de bassin pour se reproduire, de s'affranchir des obstacles créés par l'homme et de trouver une zone de repos relatif après chaque passage ayant nécessité un effort.

Il ne s'agit pas d'une obligation réglementaire mais bien d'une volonté de RFF d'améliorer la transparence écologique de son réseau existant. Ces passes à poissons peuvent aussi être installées à l'occasion de travaux neufs, si la configuration du site ne permet pas la réalisation d'un ouvrage hydraulique assurant un rôle de transparence écologique.

> L'utilisation de terrains ferroviaires pour favoriser la biodiversité

En 2012, des semis ont été effectués sur deux sites, en gare de Digne, avec pour objectif

FOCUS



l'accroissement de sites favorables à l'alimentation des abeilles. Ces semis mellifères sont des plantes dont les fleurs assurent aux colonies d'abeilles un apport en nectar ou en pollen, voire des deux à la fois, pour que les abeilles se nourrissent de nouvelles ressources florales.

Pourquoi les abeilles ?

Les colonies d'abeilles domestiques s'affaiblissent à l'étranger comme sur notre territoire. Or, **les abeilles sont les acteurs principaux de la biodiversité** et sont essentielles à la reproduction des espèces végétales.

Les chiffres indiquent qu'en France, en 2008, le taux de mortalité des abeilles était de 30 à 50 %. Si ces insectes pollinisateurs disparaissent, **80 % des espèces végétales de la planète risquent de disparaître comme 84 % des espèces**

cultivées. De plus, 35 % de nos ressources alimentaires proviennent aujourd'hui des insectes pollinisateurs comme les abeilles. Il y a donc un réel enjeu à les protéger.

Les études montrent que le principal impact sur les abeilles est leur alimentation. Une des actions de protection consiste à leur fournir un bol alimentaire convenable, d'où l'intérêt de semer sur des terrains des espèces mellifères. Aujourd'hui, sur l'un des deux sites de Digne, cette action de semis mellifères, qui a mobilisé et sensibilisé plusieurs acteurs, va entraîner la réalisation d'un jardin aux insectes. Bien plus qu'un site de biodiversité, ce site sera également mis à disposition des écoles pour favoriser l'éducation à l'environnement avec la création d'un rucher école.

L'insertion sociale, une volonté de RFF

En tant qu'établissement public, Réseau ferré de France se sent concerné par les problématiques liées à l'insertion sociale. Afin de l'accompagner dans sa volonté de favoriser l'insertion du plus grand nombre, un partenariat a



été mis en place avec Emergences, une association d'animation du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi sur le territoire de l'agglomération marseillaise.

Les objectifs de ce partenariat sont multiples, ce sont notamment :

- conseiller RFF dans la mise en œuvre d'une politique d'insertion sociale,
- promouvoir l'inscription des clauses de promotion de l'emploi dans les marchés de travaux, de services ou de prestations intellectuelles,
- recenser et traiter l'ensemble des offres d'emploi générées par les clauses de promotion de l'emploi sur les marchés de RFF,
- favoriser l'insertion des publics en voie d'exclusion en mobilisant les mesures d'aide à l'embauche, les actions de mobilisation et de formation,
- d'assurer le suivi et la bonne exécution de la clause de promotion de l'emploi au sein des entreprises.



Ce partenariat, établi sur le territoire de l'agglomération marseillaise, devrait évoluer vers une généralisation de la démarche sur tous les territoires de PACA où le réseau ferré est présent.



En valorisant le patrimoine

Sur ses terrains, Réseau Ferré de France développe une stratégie foncière et immobilière active, au service des enjeux ferroviaires et des objectifs d'aménagement urbain (contribution notamment au programme national de mobilisation de terrains publics, à la construction de logements et à des opérations d'aménagement durable).

RFF contribue notamment au programme national de mobilisation de terrains publics pour la réalisation de logements.

Les objectifs du contrat de performance

Le contrat de performance signé avec l'État en 2008 prévoit que les produits issus de la valorisation du patrimoine de RFF (cessions ou revenus locatifs) soient directement affectés au renouvellement du réseau ferré. RFF s'inscrit pleinement dans une politique de gestion patrimoniale

en faveur du développement durable (logement social, éco-quartier, énergies nouvelles et renouvelables).

La mutabilité ferroviaire

Préalablement à l'évaluation des enjeux urbains, RFF doit impérativement s'interroger sur les enjeux ferroviaires présents et à venir de son patrimoine.

L'un des piliers majeurs de la réflexion porte sur la définition de l'utilité ou l'inutilité ferroviaire d'un bien (bâtiment ou terrain). Lorsque le bien est inutile aux besoins ferroviaires, on dit alors qu'il est mutable. La mutabilité d'un bien est l'étape incontournable avant d'engager une démarche de cession.

Mobilisation du foncier en faveur de la création de logements sociaux

RFF participe activement à l'effort national pour le logement, notamment en matière de



Les chiffres clés en PACA

- 5 090 hectares (50,9 millions de m²) d'emprise ferroviaires appartenant à RFF dont 4,5 millions de m² de terrains hors plateformes de voies principales et 2,1 millions de m² de bâtis
- 1 260 Conventions d'Occupations Temporaires (COT) en gestion pour un montant de redevance annuel de 4,7 millions d'euros.

logement social et de logement pour étudiants.

A compter de 2013, la loi Duflot sur le logement social, publiée au journal officiel le 19 janvier dernier, fait obligation pour les communes de plus de 3 500 habitants (1 500 habitants en Ile-de-France) de porter à 25% d'ici à 2025, contre 20% actuellement, la proportion de logements sociaux sur leur territoire.

Elle institue également une décote pouvant aller jusqu'à 100% du prix des terrains publics quand ils sont affectés à la construction de logements locatifs sociaux.

Pour répondre aux besoins de création de logements sociaux, RFF PACA a identifié une liste de 11 sites en PACA possédant un potentiel logements pour une surface globale de 2 36 000 m² de terrain, qui pourraient être cédés dans le cadre de la nouvelle loi Duflot.

Département	Site	Surface terrain (m ²)	Date de cession
05 Hautes-Alpes	Gap gare	9 030	2016
06 Alpes-Maritimes	Antibes	9 128	2016
06 Alpes-Maritimes	Théoule-sur-Mer	4 480	2014
06 Alpes-Maritimes	Villefranche-sur-Mer	4 693	2014
13 Bouches-du-Rhône	Lamanon gare	7 000	2016
13 Bouches-du-Rhône	Marseille Canet Euromed	163 581	2016
13 Bouches-du-Rhône	Marseille Hilarion Bœuf	2 103	2014
13 Bouches-du-Rhône	Salon-de-Provence gare	12 500	2013
83 Var	Hyères gare	12 000	2015
84 Vaucluse	Apt gare	724	2012
84 Vaucluse	Le Pontet gare	7 779	2014
233 018			

Il restera à étudier, au cas par cas, la décote appliquée par l'État à chaque terrain, celle-ci étant liée à la catégorie de logement social, à la situation locale du marché foncier et immobilier et des conditions financières et techniques de l'opération envisagée.

RFF investit pour l'avenir

↓
En valorisant le patrimoine

La valorisation du patrimoine en PACA

- En 2012, RFF a réalisé plus de 15 cessions en PACA, pour un montant global de plus de 1,5 millions d'euros.

Exemples de cessions en cours :

- **Théoule-sur-Mer** : environ 4 500 m² de terrain. Promesse de vente signée avec Nexity pour un montant de plus de 2,5 millions d'euros, pour la réalisation de 50 logements dont 20% de logements sociaux. **Cession prévue en 2014.**
- **Villefranche-sur-Mer** : près de 5 000 m² de terrain. Promesse de vente signée avec Promogim pour un montant de plus de 5 millions d'euros, pour la réalisation de 40 logements dont 30% de logements sociaux. **Cession prévue en 2014.**
- **Cap d'Ail** : 12 500 m² de terrain. Appel public à projet en cours



d'attribution pour la réalisation d'un hôtel 5 étoiles. Montant estimé : 6 millions d'euros. **Cession prévue en 2014.**

Le patrimoine au service du quartier gare

Les gares sont un lieu d'aménagement et de service qui se définissent selon trois composantes :

- urbaine, en relation avec des villes et agglomérations,

- intermodale, engageant plusieurs partenaires,
- ferroviaire, avec l'Autorité organisatrice des transports et RFF.

RFF souhaite développer cette approche concernant les gares afin de garantir l'efficacité et l'attractivité de la chaîne de mobilité :

- ferroviaire : l'accès à la ville depuis le réseau ferré et le développement du réseau,
- intermodale : la gare est à la fois

un élément du réseau ferré et un maillon de la chaîne de mobilité,

- urbaine : contribuer à la création du "quartier gare" avec une production de logements significative en cohérence avec l'utilisation du transport ferroviaire. Il s'agit de répondre aux besoins de mobilité tout en favorisant ce rôle de pôle urbain.



Le patrimoine et le développement durable en PACA

RFF a pour objet de développer, d'aménager le réseau ferré dans une logique de développement durable. En 2013, les actions en faveur du développement durable sont :

> Ecoquartier de Salon

À Salon-de-Provence, RFF dispose de 2 ha d'emprises ferroviaires qui, au fil du temps, ont perdu leur vocation initiale. Pour leur donner une nouvelle vie au plus près des besoins locaux, RFF a décidé d'en mettre une partie en location (8 000 m² environ) pour réaliser un projet de pôle d'échanges multimodal, qui prévoit une gare routière et plusieurs parkings. Les 12 500 m² restants vont être dédiés à la création d'un nouveau quartier de logements dit "Eco-Quartier-Gare". Fin octobre 2009, un protocole foncier précisant les objectifs de la cession et organisant les relations avec la Ville, a été



En valorisant le patrimoine



signé. Dans la foulée, des études urbaines pour définir les contours précis du projet ont été engagées et achevées fin 2011.

Le projet urbain retenu repose sur une surface globale de 13 180 m², soit 10 780 m² de logements et 2 400 m² de bureaux et commerces.

Les 154 logements seront répartis en :

- 92 logements libres,
- 31 logements aidés,
- 31 logements sociaux.

La cession devrait intervenir en 2013.

> Reconversion agricole des excédents fonciers de la LGV Méditerranée

Certains terrains acquis lors de la création de la LGV Méditerranée ne sont pas utiles aux besoins ferroviaires. RFF a pour objectif d'en favoriser la reconversion en terrains agricoles. Dans un premier temps, un diagnostic doit être effectué pour vérifier le potentiel agronomique. En 2009 et 2010, RFF a réalisé des cessions de

terrains en friche ou en culture à la SAFER, ou directement à des agriculteurs, pour les maintenir dans leur vocation initiale. RFF souhaite multiplier son intervention dans ce domaine. Un travail qui portera sur plusieurs années a été engagé dès 2011.

> Utilisation des terrains pour la réalisation de jardins partagés

L'action de RFF porte aussi sur des démarches visant la solidarité. En effet, une réflexion est lancée en 2013 sur la mise à disposition de terrains pour réaliser des jardins partagés, dit aussi jardins solidaires, permettant de renouer les liens sociaux dans certains quartiers.

Annexe 1

Calendrier des principales opérations 2013 en PACA



Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Suite rapide Martigues – Rassuen											
Avignon – Sorgues – Carpentras											
		23-24 mars Marseille – Aubagne		8-9 mai Marseille – Aubagne	13-17 juin Marseille – Aubagne						3 ^e voie Antibes – Cagnes-sur-Mer
			Passerelle Manosque		Fin juin Nouvelles gares de Biot et Villeneuve- Loubet						Liaison Avignon TGV – Avignon- centre
					Campagne de prévention traversée des voies						Augmentation capacité ligne fret Fos – Graveleau – Lavalduc
					13 juin Journée mondiale de prévention aux PN						
					13-17 juin Cannes – Nice						
			Création rucher école en gare de Digne								
									Tunnel de Monte-Carlo		
Légende ● Interruption du trafic pour travaux ● Travaux ● Mise en service ● Événement ● Divers											

Annexe 2

> Liste des dossiers de Presse 2011 et 2012 disponibles



> 2011

- Modernisation du Poste d'aiguillage Marseille-Saint-Charles - 10/02/2011
- Plan d'actions 2011 - 17/02/2011
- Développement Durable - 17/02/2011
- Campagne de prévention Côte Bleue - 31/05/2011
- Journée mondiale de prévention aux passages à niveau - 09/06/2011
- Travaux de modernisation du tunnel de la Nerthe - 23/06/2011
- Pose de première pierre liaison Avignon TGV - Avignon-centre - 27/06/2011
- Modernisation ligne des Alpes du Sud (Montmaur) - 26/09/2011
- Confortement de tranchée Ligne Miramas-L'Estaque (Miramas) - 07/10/2011
- Travaux de modernisation du tunnel de Menton - 12/12/2011

> 2012

- Plan d'actions 2012 - 14/02/2012
- Réouverture de la ligne Avignon – Carpentras – Signature de la convention de financement – 16/03/2012
- Campagne de prévention "Sortez des rails" sur la Côte Bleue et sur la Côte d'Azur – 26/06/12
- Journée mondiale de prévention aux passages à niveau - 5/07/2012
- Modernisation ligne des Alpes du Sud (Sainte Tulle) - 26/10/2012
- Création d'une 3^e voie ferrée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer – Interruption des circulations ferroviaires – 11/10/2012
- Traversée des voies en gare – étude comportementale inédite - 27/11/2012
- Création d'une 3^e voie ferrée entre Marseille et Aubagne – Interruption des circulations ferroviaires – 29/11/2012

SLOVENIJA—MAGYARORSZÁG—ROMANIA—BALKARIJA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
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
OMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON
A—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
NEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
IA—BALKARIJA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
ATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
NEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE
EDOC ROUSSILLON 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'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

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

