

Favoriser et développer l'usage du rail en Provence-Alpes-Côte d'Azur



Dossier de presse

Plan d'actions 2012

Sommaire



	Avant-propos de Marc Svetchine, Directeur régional Provence-Alpes-Côte d'Azur	3
01	La Direction régionale de RFF en Provence-Alpes-Côte d'Azur, une équipe au service du réseau ferré	4
02	RFF investit pour améliorer le service	6
03	Le développement durable, un engagement pour RFF	8
04	Le soutien au fret ferroviaire	13
05	De la LGV PACA au système ferroviaire performant pour les déplacements du quotidien	17
06	Les projets de développement du réseau en région PACA	18
07	Renouveler et entretenir le réseau pour plus de régularité	27
08	La sécurité, une priorité pour RFF	30
09	Le patrimoine de RFF, acteur du développement du territoire	33
	Annexe Liste des dossiers de presse 2010, 2011 et 2012	35

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



Avec 100 millions de kilomètres parcourus chaque jour, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur concède une trop grande place à la voiture et aux camions. 100 millions de kilomètres par jour, est-ce durable ?

Les embouteillages et les nuisances croissent chaque année. Le coût des déplacements en voiture augmente avec le prix du pétrole. Il impacte les revenus des personnes modestes contraintes à de longs déplacements domicile-travail.

Il faut développer une offre attractive en transports collectifs. Réseau Ferré de France travaille pour permettre un doublement du transport par rail d'ici dix ans et un quasi triplement en 30 ans.

Mais, le réseau ferroviaire en PACA est peu dense – 1 253 kilomètres de ligne seulement – et souffre d'un important retard d'investissements.



Réseau Ferré de France s'attache à moderniser et développer le réseau ferroviaire de notre région avec l'appui de nombreux partenaires.

Le rail peut assurer tous les types de déplacement :

- > déplacements de la vie quotidienne
- > trajets ville à ville
- > longs parcours à grande vitesse
- > transports de marchandises.

Réseau Ferré de France veut contribuer à une offre de transports collectifs afin que notre région soit en pointe de l'innovation et du développement durable.



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

01



- Date de création de la direction : avril 2004
- Elle compte plus d'une cinquantaine 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

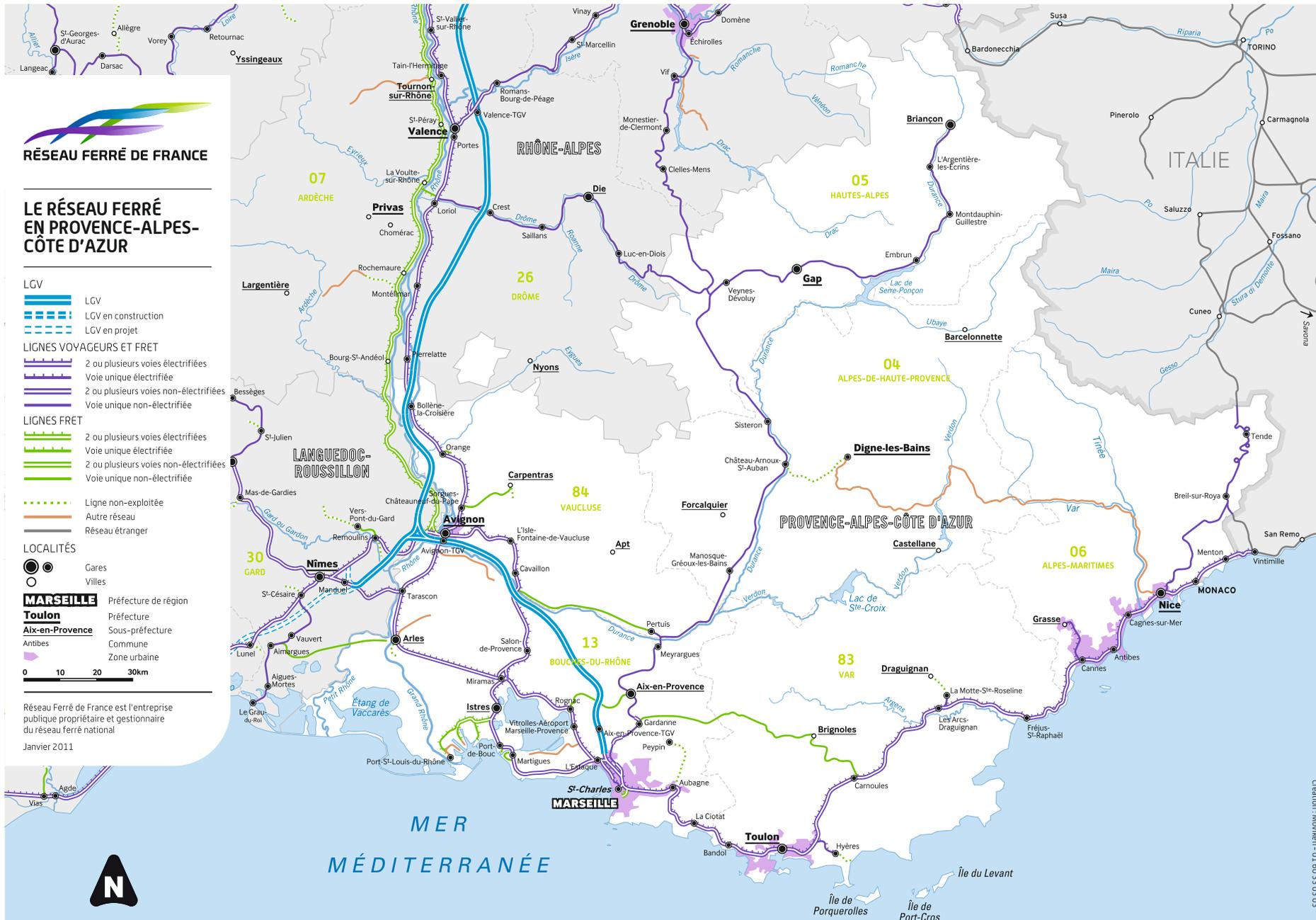
renouvellement du réseau ferré.

- **La mission LGV** : 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.

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)
- **144** gares et points d'arrêts
- **350** passages à niveau
- **154** postes d'aiguillage
- **79** installations terminales embranchées



RFF investit pour améliorer le service



RFF investit de plus en plus chaque année pour moderniser, entretenir et développer son réseau. En 2012, près de 260 millions d'euros dont 120 millions pour l'entretien et la maintenance du réseau existant (110 millions en 2011) seront engagés. Ces opérations contribuent à l'amélioration de la qualité de service et à la régularité.

De plus, 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.

De manière générale, il s'agit ainsi d'anticiper au mieux les travaux pour réduire les coûts et les impacts sur les circulations ferroviaires.

Cette étude, commencée en février 2011, 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



Quelques chiffres sur l'amélioration de la régularité, obtenue grâce aux travaux réalisés par RFF

	Irrégularité TER liée à l'infrastructure	Annulation de TER liée à l'infrastructure
2010	3,32%	0,18%
2011	2,75%	0,10%

Optimiser l'infrastructure pour améliorer la qualité de service

Cette étude a permis de mettre en place un plan de travaux optimisé et de travailler sur l'organisation de la maintenance. Un budget global de 14 millions d'euros a été attribué pour réaliser rapidement les travaux prioritaires.

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 (Eze).

16 causes retenues

La phase 2 de l'étude, finalisée en septembre 2011, a permis d'identifier les actions prioritaires à mener.

16 causes ont été sélectionnées, elles représentent 61 % des incidents et 75 % des trains touchés par des causes retards liés à l'infrastructure

En 2011, sans attendre le résultat de cette étude, **8 millions d'euros ont été dépensés pour effectuer des actions qui déjà, contribuent à l'amélioration de la régularité.**

Ce sont notamment, le renouvellement de voies et ballast,



02

RFF investit pour améliorer le service

02



Les actions déjà décidées

- Renouvellement de voie sur la ligne Marseille-Vintimille
- Régénération des ouvrages d'art en PACA

Les actions en préparation

Ce sont notamment des opérations :

- d'investissement
- de remise à niveau (curage, débroussaillage...)
- d'intensification de maintenance
- d'amélioration des fonctionnements

Les actions nécessitant des études complémentaires

Des études sont nécessaires afin de coordonner les actions sur les axes critiques et pénaliser a minima la circulation.

A titre d'exemple :

- le tronçon Mandelieu – Vintimille
- la desserte de l'agglomération toulonnaise
- le tronçon Avignon-Marseille
- les installations de traction électrique de Marseille-Vintimille



Le développement durable, un engagement pour RFF



Le réseau ferroviaire, acteur de la mobilité durable

La collectivité attend beaucoup du transport ferroviaire pour concilier mobilité et durabilité.

Pour Réseau Ferré de France, cette responsabilité crée trois exigences :

- Employer au mieux chaque euro investi pour rajeunir et moderniser le réseau ;
- Réduire les impacts sur l'environnement de cet outil industriel ancien ;
- Reconnaître que le train n'est un mode de transport efficace sur le plan écologique que s'il est intensément utilisé.

Dans un monde ferroviaire qui s'ouvre, RFF, gestionnaire du réseau, porte la

responsabilité d'améliorer sur le long terme la performance globale du rail.

Le contrat de performance signé en 2008 avec l'Etat, place l'enjeu de la durabilité au cœur de la gouvernance du réseau. Feuille de route de RFF, il fixe des objectifs ambitieux de modernisation et de performance du réseau, répondant aux besoins de la collectivité et des clients, à coût maîtrisé. Il **confirme son action dans le développement durable** des territoires à l'échelle régionale, nationale et européenne.

RFF s'attache, dans chacun de ses projets, à préserver les territoires et la biodiversité, à construire un réseau durable, à proposer un service performant tout en limitant les impacts de l'exploitation ferroviaire.

Pour RFF, la prise en compte du développement durable signifie :

- Préserver les territoires et la biodiversité,
- Réduire l'impact des nuisances sur l'environnement
- Construire des infrastructures pérennes
- Inscrire le ferroviaire dans un modèle économique durable.

4 priorités pour optimiser le développement durable du transport ferroviaire

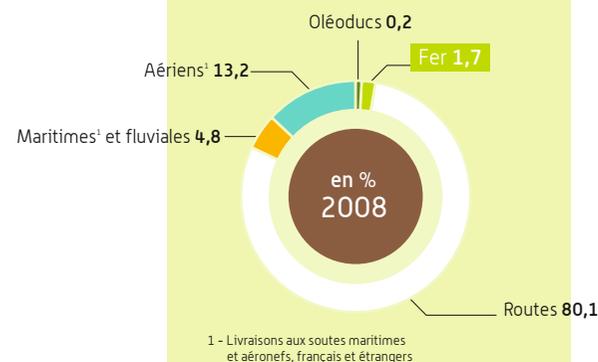
- > Renforcer l'accessibilité des territoires
- > Insérer le réseau dans les cadres de vie
- > Faire entrer le réseau dans la modernité industrielle et favoriser l'innovation
- > S'affirmer comme éco-proprétaire exigeant

- 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.

Le développement durable, un engagement pour RFF

03

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
- 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
- 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. RFF agit dans le cadre des projets, pour limiter les nuisances acoustiques.

Améliorer la sécurité

Le système ferroviaire présente un très haut niveau de sécurité. RFF entreprend des actions de terrain,



afin de continuer à améliorer la sécurité, notamment aux abords des passages à niveau et le long des voies, et surtout pour sensibiliser les usagers au respect des règles de sécurité.

• Ligne de la Côte bleue : les randonneurs ont pris l'habitude de marcher sur la voie ferrée ou de la suivre comme un sentier. RFF a confié une mission d'expertise à l'ONF, qui a préconisé un balisage des sentiers par des murets en pierres sèches, de façon à limiter les intrusions. Des campagnes de sensibilisation sont également menées chaque année. En mai 2012, une campagne sera déployée sur la Côte bleue et sur la Côte d'Azur.



Agir pour la biodiversité > Limitation de l'utilisation des pesticides

Dans le cadre des opérations de désherbage et de débroussaillages nécessaires à l'entretien des voies, RFF étudie de nouveaux procédés afin de limiter l'utilisation de pesticides. Une expérimentation est actuellement menée par l'ONF sur la ligne longeant la RN113, près d'Arles, pour limiter naturellement l'expansion de la végétation. L'objectif de ces analyses étant de minimiser le passage, réduire les coûts, diminuer les empreintes écologiques sur les végétaux, la faune, l'habitat naturel tout autour et également dans le temps.

> L'eau et la faune aquatique, une préoccupation de RFF

Dans chacun de ses projets, RFF s'attache à limiter les impacts sur les territoires et sur la biodiversité.

Dans le cadre des chantiers de création de ligne nouvelle ou d'intervention sur le réseau

Le développement durable, un engagement pour RFF

03

FOCUS

existant, de nombreuses précautions et mesures sont mises en place par RFF pour préserver la ressource en eau, ainsi que la faune et la flore qui y sont liées.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, c'est notamment au travers du projet de création de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV PACA) que RFF anticipe les mesures nécessaires et identifie des solutions.

Voici quelques exemples représentatifs des actions qui pourront être mises en place, en fonction des besoins évalués en termes de préservation de l'eau, de la faune et de la flore.

• 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.

Pourquoi RFF est concerné ?

Dans le cadre de 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. Exemple : ouvrage hydraulique sur L'Argens, en cours d'étude.

Comment ?

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.

• Actions envers les batraciens

En amont des projets, des études sont menées pour recenser les populations de batraciens présentes et leurs déplacements dans la zone du projet à construire, afin d'en déterminer leurs impacts et les mesures à mettre en place. Le projet peut couper les axes de déplacement des batraciens, dans ce cas, on rétablit ces axes en créant des ouvrages appelés « crapauducs ». Autre solution couramment employée, la recréation de mares après destruction des leurs, présentes sur ces fameux axes.

Les crapauducs

Un crapauduc (ou batrachoduc) est un écoduc destiné à relier deux zones entre elles, pour que les amphibiens ou batraciens

puissent circuler de l'une à l'autre, généralement en passant sous un obstacle (mur, route, autoroute ou voie ferrée). Il se présente comme un petit tunnel sous la voie ferrée. Ce sont des aménagements vitaux et coûteux, réalisés pour tenter d'enrayer le déclin des populations d'amphibiens. Ils permettent aux batraciens d'atteindre leur mare pour se reproduire et déposer leurs œufs lorsque ces dernières se situent de part et d'autre de la voie. Les crapauducs sont placés de manière à restaurer la continuité d'un corridor écologique qui a été interrompu ou pour en constituer un nouveau.

Recréation de mares

L'objectif des transferts d'espèces, des batraciens par exemple, pendant la durée des travaux est leur sauvegarde, en leur offrant de nouveaux milieux favorables à leurs conditions de vie habituelles. Ces opérations s'organisent soit au printemps, une période propice à de telles actions pour

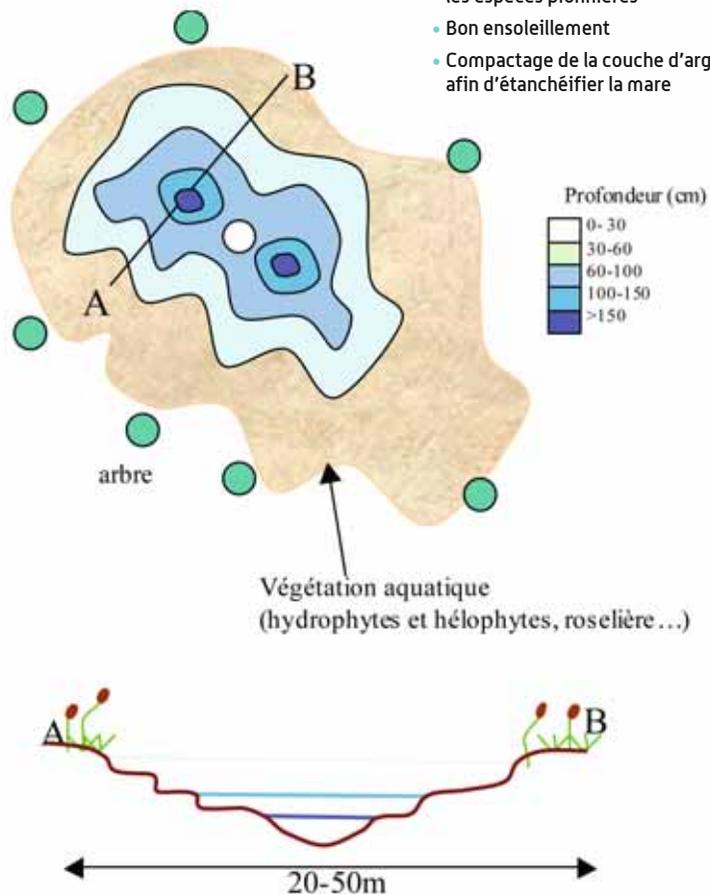
Le développement durable, un engagement pour RFF

03

FOCUS

Caractéristiques d'une mare

- Surface : 150 à 200 m²
- Profondeur de 0,3 m (bord) à 1,5m (au centre)
- Abords de la mare découpés pour limiter le développement de la végétation et favoriser les espèces pionnières
- Bon ensoleillement
- Compactage de la couche d'argile afin d'étanchéifier la mare



les espèces concernées, soit avant leur migration (fin février) afin de les inciter à se reproduire dans ces nouvelles mares. Cela consiste à pomper les mares existantes et à récupérer simultanément les animaux (adultes, larves, têtards,...) avant de les transférer dans les mares de substitution nouvellement créées. Ces mares de substitution permettent de recréer des milieux équivalents aux mares existantes, afin que les animaux ne soient pas perturbés et retrouvent aisément leur rythme de vie. Implantées en amont de la voie ou, de part et d'autre de celle-ci, leur positionnement est prévu pour ne pas isoler les populations. Leur emplacement est généralement déterminé en liaison avec des spécialistes, à proximité de voies de migration d'amphibiens (fonds de vallon, dépressions naturelles, lignes de source,...).

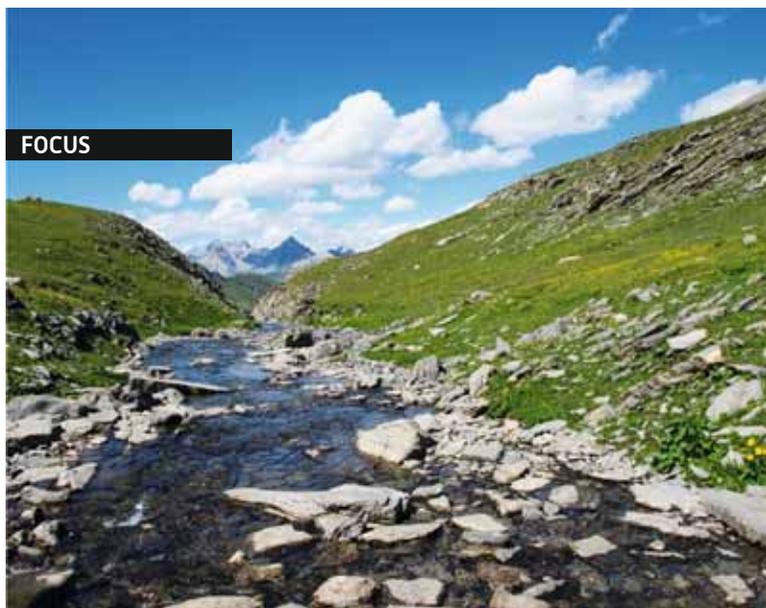
• Pêches électriques

Ce type de pêche utilise un courant de faible intensité, généralement diffusé dans le cours d'une rivière à l'aide d'une perche contenant un conducteur électrique terminée par un anneau. Cette perche est alimentée par une batterie. Beaucoup d'organismes aquatiques, les poissons en particulier, disposent d'organes très sensibles aux champs électriques. Le champ électrique généré par le matériel de pêche électrique est inhabituellement élevé pour ces organismes. Il « choque » les poissons présents, pas assez pour les tuer (à ce voltage), mais suffisamment pour les forcer à se laisser remonter entre deux eaux ou en surface, où ils peuvent facilement être récupérés grâce à une épuisette. Toujours réalisée par un personnel autorisé (ex : ONEMA* en France), elle peut être utilisée pour récupérer plus facilement des poissons dans un milieu qui doit être vidé de son eau ou détruit

*ONEMA : Office National de l'eau et des milieux aquatiques

Le développement durable, un engagement pour RFF

03



(par le passage d'une infrastructure par exemple), afin de transférer ces poissons vers un autre habitat.

Dans quel cas RFF fait appel à cette méthode ?

Deux cas peuvent se présenter :

- lors des études d'état initial afin de faire un état des populations de poissons présentes dans les cours d'eau concernés par le projet. Afin d'avoir une bonne connaissance du milieu, pour mieux comprendre quels seront les impacts, et donc, quelles mesures il faudra mettre en place, il est nécessaire de réaliser ces pêches électriques.
- lors de travaux dans le lit du cours d'eau, il est parfois nécessaire de pêcher les espèces présentes dans la partie du cours d'eau où les travaux vont être réalisés, afin de les rejeter plus en aval pour limiter leur perturbation

• Déviation provisoire d'un cours d'eau

Lorsqu'il y a nécessité de travailler dans le lit d'un cours d'eau, il est préférable de travailler « à sec », pour limiter les impacts sur le milieu. Ainsi, pendant la période de travaux, on isole le secteur concerné en déviant provisoirement l'écoulement de l'eau. On recrée ainsi, à côté, un bout de cours d'eau provisoire.

Avant de mettre à sec la partie dans laquelle le futur ouvrage doit être construit, on réalise une pêche électrique afin de récupérer tous les poissons présents dans cette partie.

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 du 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 (OFF), 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 des trains longs de 1 000 m sont à l'étude. Un faisceau de voies de 1 200 m sera créé à terme à Grans-Miramas. Une extension des installations de transport combiné à Avignon (Courtine/Champfleury) est à l'étude.

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 2013.
- Le complexe ferroviaire de Marseille Nord se place au **3^e rang national** en volume de trafic traité.
- **79** 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.

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. À titre d'exemple, on peut remarquer le partenariat signé entre RFF et Lafarge (activités granulats et béton) pour le développement des transports par voie ferrée.

Dans le prolongement du Grenelle de l'Environnement, Lafarge s'engage à augmenter de plus de 50% ses volumes de granulats transportés par fer.

Ce partenariat rend possible la mise en œuvre de solutions techniques, juridiques et financières innovantes avec RFF pour développer le trafic ferroviaire associé aux carrières depuis les ITE jusqu'aux gares

Le soutien au fret ferroviaire

Le Grand Port Maritime de Marseille vise à faire passer la part modale du transport ferré de 13,7% en 2008 à 30% en 2013.



d'éclatement vers les grands centres urbains où se concentrent les chantiers et les projets de construction.

Il s'agit d'un premier engagement significatif et concret entre le gestionnaire de l'infrastructure et une grande entreprise depuis l'adoption de la loi Grenelle I. C'est également la première convention conclue par RFF dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire du 16 septembre 2009.

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 faire passer la part modale du transport ferré de 13,7% en 2008 à 30% en 2013.**

Objectif : dégager d'importants gains de productivité, accompagner le report du transport de marchandises

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

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

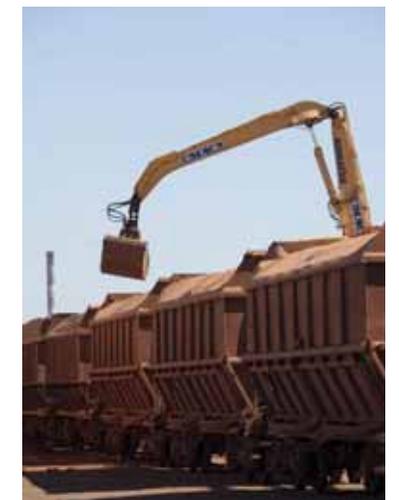
> Objectifs et bénéficiaires clients

La Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos bénéficie de perspectives de fort développement à court et moyen terme : hausse du trafic de conteneurs des terminaux de Graveleau (croissance mondiale des échanges par conteneurs, projets Fos 2XL* - 3XL* - 4XL*...), développement d'autres flux de marchandises (céréales, minerais, déchets, ...).

> Description du projet

Aujourd'hui, la ligne qui dessert Fos - Graveleau (et 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 (caténaies). 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. En outre, RFF financera sur fonds propres, pour un montant de 10 millions d'euros, un renouvellement des voies qui desservent la zone de Fos afin d'offrir dès fin 2013 une infrastructure modernisée et performante.



* nouveaux terminaux de conteneurs

Le soutien au fret ferroviaire

04



> Coût

8 M€ sont inscrits au CPER 2007-2013 pour l'opération d'augmentation de capacité de la ligne Fos – Graveleau (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 Est
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 en cours d'achèvement. Les premiers travaux seront lancés en 2012.

Accès aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille

> Objectifs et bénéficiaires clients

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

Le projet est en phase d'études Projet. Elles seront achevées en mars 2012, et la phase appels d'offres pour les travaux sera alors lancée.

> Échéance de mise en service

2013



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 à partir du

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 2012, RFF et le GPMM étudient la possibilité d'extension du réseau portuaire afin d'en porter les limites aux frontières patrimoniales du GPMM.

L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE

(16 septembre 2009)

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



© RFF - Châlon-Moiron, 01 80 35 03 03
RFF PACA - GDM - Février 2010

De la LGV PACA au système ferroviaire performant pour les déplacements du quotidien



La première étape de la concertation menée à l'automne 2011 a fait émerger la nécessaire prise en compte des besoins de transport du quotidien et l'adaptation de la grande vitesse aux contraintes du territoire. Les partenaires cofinanceurs ont exprimé la volonté d'un réseau ferroviaire performant, pour assurer un haut niveau de service entre les métropoles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'arc méditerranéen.

Des constats et une urgence partagés : la saturation des transports en PACA

- Des réseaux routiers saturés autour des grandes agglomérations, des temps de parcours dégradés qui pénalisent la vie quotidienne des habitants et le développement économique
- Une seule ligne ferroviaire ancienne, en voie de saturation, où circulent des trains de plus en plus nombreux à des vitesses différentes, et dont le doublement complet s'avère impossible
- Des besoins de déplacements qui ne cessent d'augmenter, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises

- Des exigences de développement durable incontournables afin de réduire la pollution
- Des enseignements et des acquis de la concertation qui permettent de faire évoluer le projet

Des priorités réaffirmées : reporter voyageurs et marchandises de la route vers le rail

- Multiplier le nombre et la fréquence des trains du quotidien dans et autour des trois grandes métropoles régionales
- Offrir des temps de parcours compétitifs pour relier Marseille, Toulon et Nice
- Se connecter aux réseaux européens pour assurer les



Quelques chiffres-clés

- **110 millions** de voyageurs dans les trains en PACA en 2040, contre 40 aujourd'hui
- Marseille-Nice **en 1h** en 2023, contre 2h30 aujourd'hui
- **5 TER / heure** entre Marseille et Toulon en 2023, **7 TER / heure** en 2040, contre 2 TER/h aujourd'hui
- Le TGV émet **7 fois moins de CO₂** par voyageur que la voiture ou l'avion
- **1 kg d'équivalent pétrole = 145 km en train / 43 km en voiture / 25 km en avion** (par passager)

services à grande vitesse et le transport des marchandises sur l'arc méditerranéen

Une infrastructure ferroviaire adaptée

De Marseille à la frontière italienne, il s'agit de réaliser des aménagements ferroviaires combinant ligne existante et ligne nouvelle pour prendre en compte les contraintes du territoire.

- Réaliser un réseau express régional de desserte des grandes agglomérations pour faciliter les transports du quotidien
- Réaliser des liaisons performantes entre les trois principales métropoles de la région, en aménageant le réseau existant,

05

Le débat public de 2005 a permis de mettre en évidence la nécessité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire pour :

- Ouvrir la région Provence - Alpes - Côte d'Azur aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse
- Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en proposant une alternative à la route et complétant la seule voie ferrée existante du littoral
- Constituer un maillon de l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes

en créant des sections de ligne nouvelle, assurant ainsi l'efficacité du transport ferroviaire national et international

- Réaliser un programme de gares nouvelles pour assurer le maillage du territoire et faciliter l'accès au train
- Effectuer des aménagements fret indispensables, en cours et en projet sur le réseau existant, à différents horizons de réalisation.

Les projets de développement du réseau en région PACA

06

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 2012 les opérations destinées au développement et à la modernisation des lignes.



Les projets de développement du réseau en région PACA

06

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'1 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), la réalisation d'une nouvelle halte à La Barasse et l'amélioration de la



sécurité par la suppression de trois passages à niveau (PN) sont prévus.

Actions 2012

- **Réalisation des travaux de génie civil**

> 2012-2013: réalisation des travaux de génie civil sur l'ensemble de l'axe avec l'élargissement des ponts-rails, réalisation d'ouvrages hydrauliques, construction de murs de soutènement en vue de la réalisation de la 3^e voie.

- **Réalisation des travaux de voies et signalisation**

> 2012 : travaux de voies et signalisation entre Marseille Saint-Charles et Blancarde, mise en service de banalisation des voies (circulation



des voies dans les 2 sens) entre Saint-Charles et Blancarde fin 2012 > 2012-2014 : travaux de voies et signalisation entre Blancarde et Aubagne.

- **Finalisation du plan** : l'opération est cofinancée par l'Etat, la Région PACA, le département des Bouches-du-Rhône et RFF.
- **Mise en service globale pour 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 (8,6km) et le réaménagement des gares de Biot et de Villeneuve-Loubet.

Actions 2012

- **Réalisation des gares de Biot et Villeneuve-Loubet** fin 2012 [parvis + bâtiments voyageurs]. Les gares seront totalement accessibles aux personnes à mobilité réduite, conçues en tenant compte du développement



Les projets de développement du réseau en région PACA

06



durable, avec un bâtiment Haute Qualité Environnementale afin de réduire leur empreinte écologique ;

- **Élargissement de plusieurs ouvrages d'art** pour accueillir la plateforme de la 3^e voie (élargissement du pont-route des Rives et du pont-rail de Biot)
- **Première étape de la réalisation de la plateforme 3^e voie**
- **Aménagement des quais des gares de Biot et Villeneuve-Loubet**
- **Travaux d'aménagements du plan de voie de la gare d'Antibes**
- **Travaux caténaires**

Modernisation 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.
- **Au total, 114 M€** ont déjà été investis (dont 74 M€ de renouvellement et 40 M€ de travaux de modernisation).

Chaque année, les travaux de renouvellement de voie sont réalisés en automne pendant la fermeture de la ligne. Ces travaux permettent de fiabiliser la ligne et de lever des ralentissements. En 2012, ces travaux concerneront les Alpes-de-Haute-Provence et le Vaucluse.

Actions 2012

La modernisation de la ligne des Alpes est poursuivie :

- **Réalisation des travaux Mirabeau- Manosque**. Au total, 20km de voie seront modernisés pour un montant de 14,9 M€.
- **La ligne sera fermée** entre le 3 septembre et le 25 novembre 2012 pour permettre ce chantier.

Modernisation de la ligne Nice-Breil-sur-Roya

Objectifs

- **Améliorer l'offre de transport de la ligne entre Drap-Cantaron et Breil-sur-Roya**. Le projet a été conçu pour permettre une desserte de :

- > 3 trains par heure aux heures de pointe (2 trains dans le sens de la pointe direction Nice et 1 train dans le sens de la contre-pointe direction Breil)
- > 2 trains par heure aux heures creuses (1 train par sens)
- **Relever la vitesse de circulation** des trains à 80 km/h sur les zones actuellement circulées à 70 km/h.

L'opération de modernisation de la ligne Nice- Breil-sur-Roya comprend :

- **le renouvellement des éléments de voie**, réalisé en 2010 et 2011
- **la création d'un croisement** en gare de Sospel et de Peille, achevé à ce jour
- **l'installation d'une signalisation automatique simplifiée** entre Drap-Cantaron et Breil-sur-Roya.

Actions 2012

- **Les travaux liés à la modernisation de la signalisation** sont achevés et les procédures d'autorisation de mise en exploitation commerciale sont en cours, en vue d'une mise en service en juin 2012.

- **L'analyse des résultats du dispositif de surveillance du désordre géotechnique des Bouisses mis en œuvre depuis 2008 est achevée.**

Des premiers travaux permettront d'augmenter la vitesse des trains de 10 km/h à 40 km/h.

- **Construction de la halte du nouveau lycée de Drap** qui sera opérationnelle pour la rentrée scolaire de septembre 2012.

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 2012

- **Achèvement des études projet** au premier semestre 2012
- **Lancement de l'enquête publique** au premier trimestre 2012 (du 13 février au 16 mars). Les travaux seront lancés en 2012-2013, dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique.

Les projets de développement du réseau en région PACA

06



et Carpentras qui n'accueille plus, aujourd'hui, que quelques circulations fret par jour, avec :

- **remplacement et adaptation de la totalité de la voie** pour permettre la circulation des trains jusqu'à 120km/h
- **renovation d'ouvrages d'art** situés sur la ligne
- **signalisation automatique avec commande à distance** permettant de réguler la circulation des trains
- **aménagement des gares et requalification des sites et de leurs accès**
- **fermeture de 9 passages à niveau** (plus 1 piéton) sur les 12 existants avec des aménagements complémentaires.



Actions 2012

• Liaison Avignon TGV-Avignon Centre (« virgule d'Avignon »)

Le projet Avignon TGV – Avignon Centre est entièrement financé, depuis décembre 2009 (37,25 M€). Les premiers travaux ont été achevés en décembre 2011 (création d'un ouvrage d'art en gare d'Avignon TGV et de 600 m de remblai le long de la ligne à grande vitesse). Les travaux de création de la tranchée couverte et des équipements ferroviaires ont été attribués aux entreprises. Ils commenceront en mars 2012 et s'achèveront fin 2013. La sortie à 3 voies de la gare d'Avignon-centre, côté sud, subira des fermetures en 2012 et 2013. Cependant, il restera toujours 2 voies ouvertes sur les 3, pour limiter les impacts sur les circulations.

• Réouverture aux voyageurs de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras

Les études d'avant-projet et projet de la section Avignon-Carpentras sont financées depuis décembre

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 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 PLM 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

Les projets de développement du réseau en région PACA

06



2009. La contractualisation du financement des travaux est en cours (79,75M€). Elle devrait intervenir avant la fin du 1^{er} semestre 2012.

L'enquête publique aura lieu du 15 février au 15 mars 2012. La déclaration d'utilité publique est attendue à l'été 2012. Les études de Projet seront achevées à l'été 2012. Les premiers travaux seront alors lancés (acquisitions foncières, déviations de réseaux, aménagements routiers).

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) pour tripler la fréquentation actuelle des TER. Ce projet consiste en la mise en place d'une nouvelle signalisation, la modernisation de la caténaire, et la mise en qualité de la voie.

Précisions

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, au même horizon (fin 2014), de faire circuler un TER toutes les 30 minutes dans chaque sens entre Toulon et Hyères, par prolongement des TER en provenance de Marseille.
- Pour renforcer encore les dessertes, une étude générale prospective (clientèle, diagnostic technique, programme) est lancée en 2012. L'objectif est notamment

de mettre en place des services omnibus renforcés dans l'agglomération toulonnaise et de créer de nouveaux points d'arrêt.

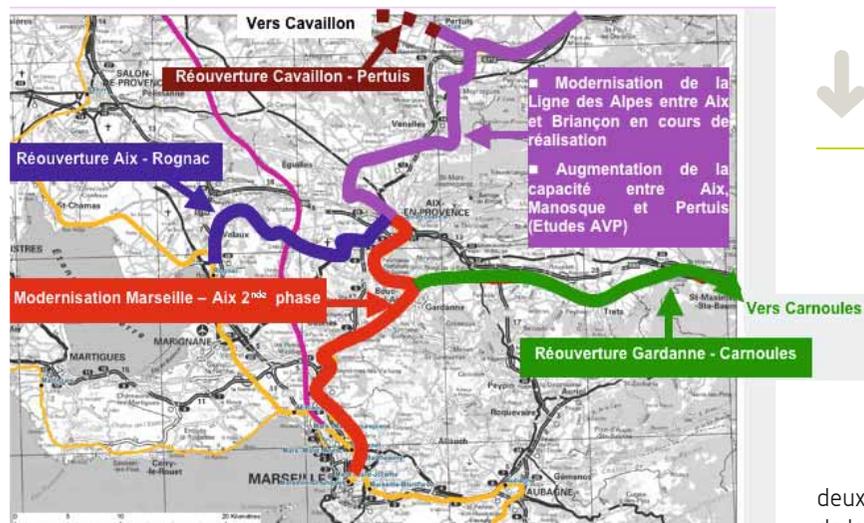
Actions 2012

- **Achèvement à l'été 2012 des études d'avant-projet** pour l'augmentation de la fréquence des trains sur la ligne La Pauline-Hyères
- **Concertation publique** au titre du code de l'urbanisme

- **Contractualisation du financement de l'opération** à l'été 2012
- **Lancement de l'étude générale prospective** (clientèle, diagnostic technique, programme) pour l'amélioration à long terme de la desserte ferroviaire de l'agglomération toulonnaise.

Les projets de développement du réseau en région PACA

06



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. Ainsi, le CPER 2007-2013 prévoit de financer les études préliminaires et d'avant-projet de réouverture de ces deux lignes au trafic voyageurs.

Actions 2012

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.

Cette étude a permis de définir pour les lignes concernées, la conduite à suivre dans le cadre des 3 études préliminaires qui seront lancées dès 2012 :

- **modernisation 2^e phase Marseille-Aix ;**
- **réouverture Aix-Rognac ;**
- **réouverture Gardanne-Carnoules.**

Pour ces 3 études préliminaires, 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.

À la fin des études préliminaires de ces 3 projets et 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. Les Etudes Préliminaires de ces 3 projets se dérouleront durant toute l'année 2012.

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.



Projets de réouverture de ligne

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/jour. Les problèmes de congestion routière s'accroissent, à Digne mais aussi à l'entrée des autres agglomérations (Aix-en-Provence, Marseille). La réactivation de la ligne Digne-Saint Auban, en offrant aux usagers un transport ferré en site propre connecté à la ligne des Alpes (Marseille-Aix-Briançon), contribuera au désenclavement de la vallée de la Bléone et de la ville de Digne. Le projet est estimé à environ 60 M€.

Actions 2012

- Après le débroussaillage complet de la ligne réalisé à l'automne 2010 par des chantiers d'insertion, Réseau Ferré de France a étudié en 2011 avec les partenaires de l'opération, les conditions de traitement des passages à niveau et de traversée du site industriel d'Arkéma à Saint Auban.
 - Le choix du scénario retenu sera arrêté par les partenaires de l'opération courant 2012, permettant le lancement des études d'avant-projet.
- Une convention de financement des études de 1,4 M€ a été signée avec l'État, la Région et le département des Alpes-de-Haute-Provence.

Ligne Cavailon -Cheval Blanc - Pertuis

Objectif

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

Action 2012

L'étude générale d'opportunité (clientèle, diagnostic technique, programme) sera 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 sera menée à deux horizons : un horizon de moyen terme (2020) et un horizon de long terme (2040). Cette étude est réalisée dans le cadre du CPER État Région 2007 / 2013. D'un montant de 200 000€, elle est cofinancée par l'État, 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 raccordement de Draguignan en transports collectifs au réseau ferroviaire. Elle portera sur la meilleure utilisation possible des emprises de l'ancienne voie ferrée propriété de RFF.

Actions 2012

Cette étude sera finalisée en 2012. 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'attachera donc à déterminer la meilleure option parmi les modes envisageables qui permettront une réduction du trafic automobile par un transfert sur les transports collectifs, et ce, quels que soient les enchaînements des modes de déplacements. Ainsi, l'approche multimodale est

donc 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 devra se faire en cohérence avec les réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération Dracénoise, du Conseil Général du Var et permettre les correspondances avec les trains régionaux et nationaux. Elle traitera l'ensemble de la chaîne de déplacements. L'étude doit contribuer à caractériser l'offre nouvelle à mettre en place dans toutes ses caractéristiques : clientèle, coûts d'investissements et d'exploitation, impacts environnementaux, procédures, planning, etc. Elle proposera les mesures complémentaires propres à favoriser l'usage du transport collectif.

Les projets de développement du réseau en région PACA

06



Cette étude est 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 2012

La voie entre Valdonne et Aubagne est la propriété de Réseau Ferré de France. Elle n'a pas été déclassée et reste actuellement inscrite dans le réseau ferré national.

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 ont été lancées en 2011 et se poursuivront en 2012.



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 2012

L'étude présentant le schéma directeur des installations électriques doit s'achever mi-2012. La deuxième partie de l'année sera consacrée à la définition du projet d'investissement découlant de ce schéma directeur et à l'initialisation du projet.

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 2012, 32 gares et haltes au total seront accessibles.

Les travaux des gares de La Seyne et de La Garde ont été lancés en 2011 pour une mise en service prévue en 2012. Pour les gares de Manosque et de Veynes, le démarrage des travaux aura lieu au dernier trimestre 2012.



Renouveler et entretenir le réseau pour plus de régularité

RFF s'associe pleinement à l'effort d'amélioration de la régularité engagé en 2010 par la Région PACA et SNCF en investissant pour optimiser l'infrastructure.

Dans le contrat de performance signé avec l'État, RFF s'est engagé sur un plan de rénovation du réseau. Ces engagements portent notamment sur le renouvellement et l'entretien des infrastructures, financés sur fonds propres RFF.

Le programme de renouvellement

En PACA, **78M€** sont prévus en 2012, financés à 100% par RFF, pour le renouvellement :

- des voies,
- des ouvrages d'art et des ouvrages en terre
- de la signalisation et des caténaires.

Avec notamment :

- 48M€ pour le renouvellement des voies dont :
- > 2 opérations conséquentes : Aix-Mirabeau (20km, 14,9M€

- investis) et L'Estaque-Arenc (7 km sur chaque voie, environ 20M€)
- > 3 opérations de renouvellement des constituants de la voie partiel ou total sur Rognac – Aix, Marseille, St Martin de Crau.
- > 2 opérations de renouvellement d'appareils de voie (aiguillages etc) à Cavaillon, Sénas et Champfleury
- près de 10 M€ programmés pour le confortement par coque béton projeté des tunnels du Suquet (ligne Marseille – Vintimille) et des Janots (entre Aubagne et La Ciotat)
- près de 9 M€ programmés pour le remplacement de tabliers métalliques de ponts-rails sur l'ensemble de la région.

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. Dans le cadre de sa mission de maintenance, RFF PACA engage

des travaux de renouvellement des ouvrages d'art (24 M€ en 2012), dont voici quelques exemples :

Les tunnels

• Confortement du tunnel du Suquet sur la ligne Marseille – Nice – Vintimille.

Ce tunnel, d'une longueur de 147m, fera l'objet en 2011-2012, d'un confortement de structure par création d'une coque en béton projeté. Des travaux de création de niches destinées à améliorer la sécurité des personnes réalisant les travaux de maintenance et d'entretien sont également prévus. Le montant total des travaux en 2012 est de 4 M€. Ils sont prévus à partir du 21 novembre 2012.

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

Ce tunnel, d'une longueur de 1 629 m, fera également l'objet d'un confortement de structure par création d'une coque en béton projeté. Des travaux de création de niches destinées à améliorer



07

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.



Renouveler et entretenir le réseau pour plus de régularité



la sécurité des personnes réalisant les travaux de maintenance et d'entretien sont également prévus. Le montant total des travaux est de 5,5 M€. Ils débiteront en octobre 2012.

Le viaduc de Caronte

Ce pont tournant, unique en France, bénéficie d'un programme de modernisation qui prévoit le renouvellement des installations électriques et électromécaniques. RFF a consacré 2 millions d'euros sur ses fonds propres 2010-2011 pour améliorer la fiabilité de cet ouvrage d'art et pour mieux répondre à la fréquentation actuelle.

Les travaux, initiés en décembre 2010, se sont terminés en juillet 2011. En 2012, des expertises sur les appareils hydrauliques et électriques seront conduites, afin d'assurer la fiabilité de l'ouvrage.

Le programme d'entretien

RFF consacre environ 110 M€ par an à l'entretien courant du réseau en région PACA, financés sur fonds propres. Ceci comprend notamment la surveillance, la maintenance préventive et corrective des installations. 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 2012** :

- 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 2012 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 3M€ d'euros en PACA.

Une étude a été engagée en 2011 pour prioriser les opérations en fonction des objectifs environnementaux, et des impacts sur la régularité des trains notamment. RFF favorise, par ailleurs, le recours à des chantiers

Planification régionale de l'entretien

RFF étudie dès maintenant 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 (fermeture de lignes notamment), en accord avec l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports). L'objectif étant de planifier les travaux d'entretien et d'investissement sur la même période, comme pour la Ligne des Alpes, par exemple.



de réinsertion sociale dans le cadre de partenariats avec des associations locales.

Renouveler et entretenir le réseau pour plus de régularité

07



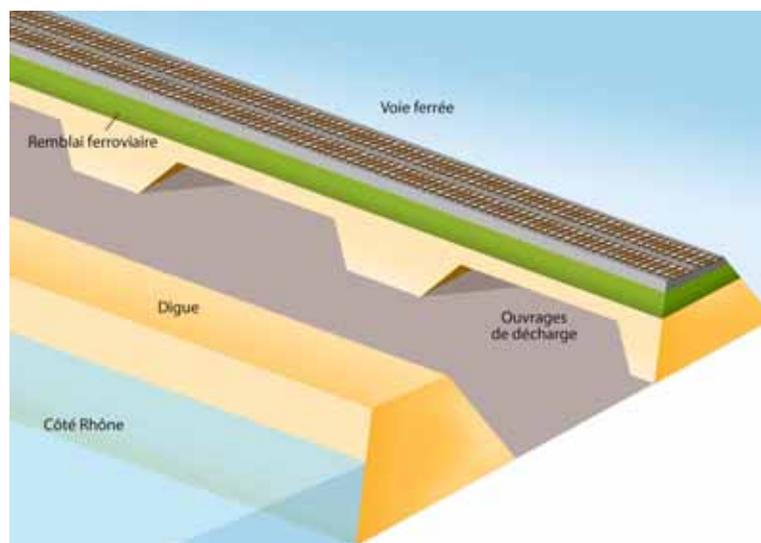
Remblai et digues : les problématiques hydrauliques

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 remblais supportant une voie ferrée et non pas comme des digues.

Le projet de la digue d'Arles

RFF s'associe au plan de lutte contre les inondations « 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€ (70 M€ pour la mise en transparence du remblai ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage RFF, 60 M€ pour la construction de la digue sous maîtrise d'ouvrage SYMADREM.

RFF a engagé en 2011 les études réglementaires nécessaires à la déclaration d'utilité publique

du dossier, ainsi que les études techniques de mise en transparence du remblai ferroviaire.

Durée prévisionnelle des études et des travaux : 5 ans et demi.

La sécurité

une priorité pour RFF

08

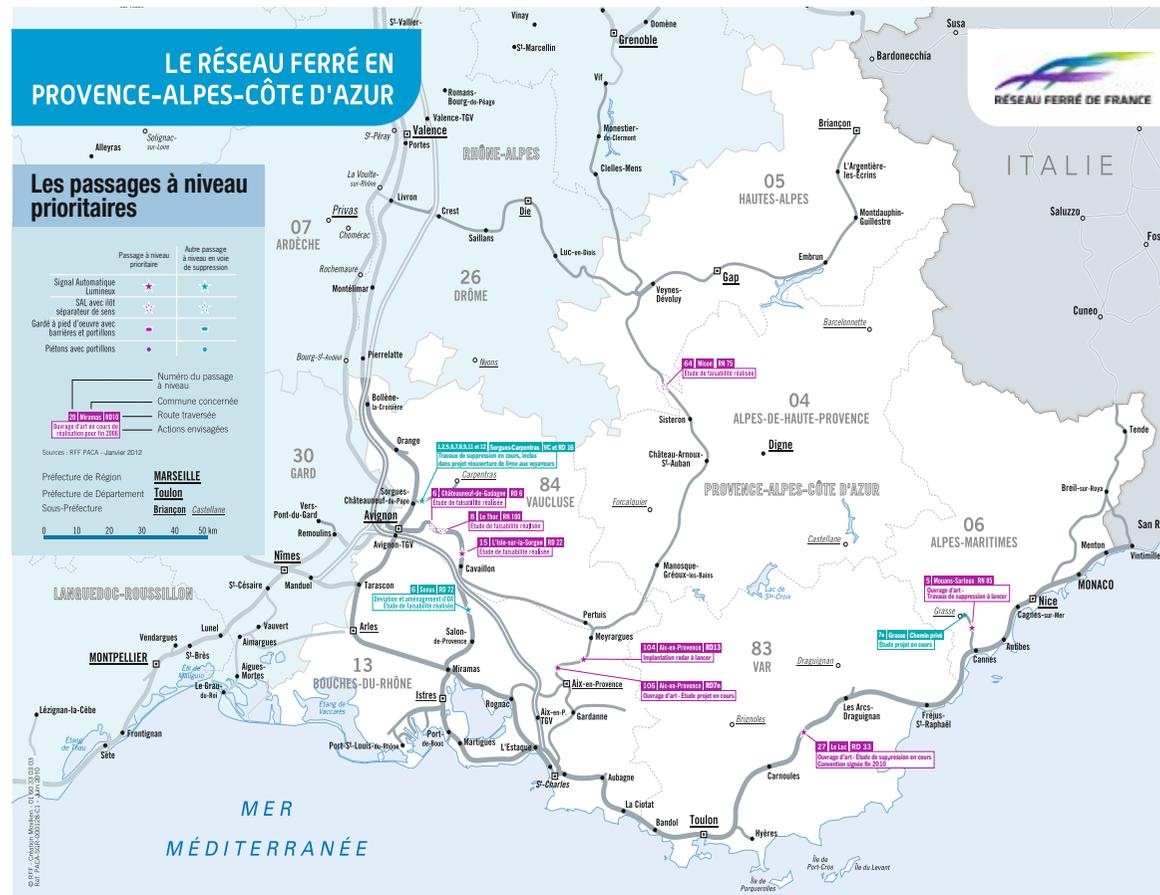
La sécurité aux abords des voies ferrées est une priorité pour Réseau Ferré de France.

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. 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 les plus prioritaires, 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 2012, 8 passages à niveau sur un total de 210 sont classés prioritaires 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 jugés prioritaires : les travaux en cours

Département des Alpes-de-Haute-Provence

- **Ligne Lyon-Marseille via Grenoble, PN 64 (commune de Mison)** : étude de faisabilité réalisée.

Département des Alpes-Maritimes

- **Ligne Cannes - Grasse, PN 5 (communes de Mouans-Sartoux et Mougins)** : Lancement des travaux en 2012 pour une suppression du passage à niveau en 2013.

Département des Bouches-du-Rhône

- **Ligne Lyon - Marseille via Grenoble, PN 104 (Venelles RD 13)** : une convention de partenariat avec le gestionnaire de la voirie (département des Bouches-du-Rhône) a été signée. Une demande visant à équiper ce PN de radars de contrôle de vitesse a été réalisée en vue d'une implantation courant 2012.
- **Ligne Lyon - Marseille via Grenoble, PN 106 (La Calade)** : les études projet sont en cours de finalisation et la réalisation sera engagée en 2012 en vue d'une suppression en 2013, après réalisation par le département des Bouches-du-Rhône de la

déviations routières et du pont route permettant le franchissement des emprises ferroviaires.

Département du Var

- **Ligne Marseille - Vintimille, PN 27 (commune du Luc)** : une convention de financement a été signée fin 2010 entre le département du Var et RFF. Les études en vue de la suppression du passage à niveau ont été engagées début 2011 (étude avant projet pour la partie routière et étude de faisabilité pour la partie ferroviaire). Ces études seront achevées en 2012.

Département de Vaucluse

- **Ligne Avignon - Miramas, PN 2 et 3 (commune d'Avignon)** : ces deux PN ont été supprimés, le premier en 2010, le second en 2011.
- **Ligne Avignon - Miramas, PN 6 (commune de Châteauneuf-de-Gadagne)** : l'étude de faisabilité en vue de la suppression du passage à niveau est achevée.
- **Ligne Avignon - Miramas,**



Chiffres clé 2012

- Nombre de PN au plan national : **18 364**
- Nombre de PN en PACA : **345**
- **8 PN prioritaires** en PACA sur 210 au plan national

PN 8 (commune du Thor) et PN 15 (commune de L'Isle-sur-la-Sorgue) : courant 2011, les négociations ont été menées avec le département de Vaucluse pour la mise au point des conventions de financement de la phase avant-projet. Ces conventions sont en cours de signature en vue d'un lancement des études en 2012.

Autres travaux :

- **Ligne Rognac-Aix, PN2 (commune de Velaux) et PN 481 à Vitrolles (ligne PLM)** : suppressions réalisées en 2011.
- **Ligne Lyon-Marseille via Grenoble, PN89 (commune de Manosque)** donnant l'accès au nouvel hôpital et à l'école Internationale : une convention de financement pour les études en vue d'une suppression a été signée en 2011. Les études seront réalisées en 2012.
- **Ligne Sorgues-Carpentras (Vaucluse)** : entre 2012 et 2014, suppression de 9 PN (+1 piéton) dans le cadre du projet de remise en service pour les voyageurs.

En 2012, la suppression des PN 7 (Montmaur - Département 05) et 10 (La Roche des Arnauds - Département des Hautes-Alpes) est envisagée.

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 2012 : pose de plus de 7000 m de clôtures pour un budget de près de 650 000€ (notamment entre Sisteron et Manosque et entre La Ciotat et Sanary).

La sécurité

une priorité pour RFF



La Prévention, l'affaire de tous

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

Réseau Ferré de France organise également des actions de communication afin de sensibiliser les usagers aux dangers qu'ils encourent en ne respectant pas la réglementation en vigueur aux abords d'un passage à niveau. Ainsi, **une**

journée mondiale de sensibilisation et de prévention aux abords des passages à niveau est organisée depuis 4 ans en partenariat avec les acteurs régionaux, à l'initiative de RFF, pour rappeler aux usagers de la route les consignes de vigilance et les règles à observer. **En 2012, cette journée sera reconduite le 7 juin et rentrera dans un programme complet d'information et de prévention des citoyens sur ce thème, déroulé sur l'année.**



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 juin 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 sera 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.

Le patrimoine de RFF, acteur du développement du territoire



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 4,4 millions d'euros.

09

Sur ses terrains non utiles au ferroviaire, 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



1 million d'euros de cessions ou de revenus locatifs = 1 km de voie ferrée renouvelée

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.

La contribution à la production de logements sociaux

RFF participe activement à l'effort national pour le logement, dont notamment le logement social et le logement pour étudiants. En 2011, les cessions réalisées ont permis, au plan national, la production de 1 200 logements sociaux.



- En PACA, dans le 10^e arrondissement de Marseille, on peut noter à titre d'exemple, un projet de 69 logements locatifs sur une emprise inutile aux besoins ferroviaires. Le permis de construire, délivré, a fait l'objet d'un recours.
- Au cœur de la ville d'Arles, RFF, aux côtés de la SNCF, achève les

dernières cessions des anciens ateliers ferroviaires. La cession d'un foncier pour un projet de logements et activités viendra clôturer notre contribution foncière à ce vaste projet de reconversion urbaine que représente la ZAC des Ateliers d'Arles.

La valorisation du patrimoine en PACA

- En 2011, RFF a réalisé plus de 20 cessions en PACA, pour un montant global de plus de 6 millions d'euros. Exemple : les cessions niçoises Surface totale cédée : 1 563 m² pour un montant de 4,5 M€ dans le quartier de la gare de Nice-ville. Ces cessions réalisées en septembre 2011 permettent la poursuite du projet de réaménagement de la gare.
- 104 Conventions d'Occupation Temporaire (COT) supplémentaires ont été signées en 2011, pour un montant de près de 522 000 € portant le revenu locatif à 4,4 millions d'euros.

Le patrimoine de RFF, acteur du développement du territoire

09



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 2012, les actions en faveur du développement 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 12 000 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 signé. Dans la foulée, des études urbaines pour définir les contours précis du projet ont été engagées et achevées fin 2011. La cession devrait intervenir à court terme et le projet sera inscrit par la Ville dans la révision du prochain Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Energies Nouvelles et Renouvelables (ENR)

Réseau Ferré de France a choisi de produire de l'électricité photovoltaïque sur des terrains lui appartenant, ne présentant pas

d'intérêt urbain ou agricole. En PACA, une première phase d'identification des sites s'est déroulée pendant 12 mois afin de valider une solution technique photovoltaïque en lien avec des expertises écologiques sur le terrain permettant d'établir une liste de projets potentiels au niveau régional.

RFF a remis début février 2012 à la Commission de Régulation de l'Énergie deux dossiers, en réponse à l'appel à projet lancé par l'État :

- projet Durançà à Avignon
- le projet Mûriers sur les communes de Lapalud et Lamotte du Rhône

Planter des espèces mellifères

RFF a identifié en PACA des terrains pour la plantation d'espèces mellifères. À terme, ces terrains pourront abriter des ruches et surtout, apporter le bol alimentaire nécessaire à la survie des abeilles.

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.

Annexe

Liste des dossiers de presse



> 2010

- Plan d'actions 2010
- Pose de passage sous-terrain en gare de Biot – 27/03/2010
- Modernisation de la ligne Nice-Breil sur Roya – 01/04/2010
- Renouvellement Berre-Pas-des-Lanciers – 26/05/2010
- Journée mondiale de prévention aux passages à niveau – 22/06/2010
- Modernisation de la ligne des Alpes du Sud – 30/08/2010
- Journée de la modernisation du réseau en PACA – Viaduc de Caronte – 14/10/2010

> 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

