



LES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN PACA



**OLIVIER LE PRUNENEC
CHEF DU SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS**

MARSEILLE – ORT – LE 7 NOVEMBRE 2014

Sommaire

- ❑ Chiffres clés
- ❑ Evolutions des investissements
- ❑ Les projets
- ❑ Enjeux et perspectives
- ❑ Point sur la réforme ferroviaire

Chiffres clés

CHIFFRES CLES DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

- 1 257 km de lignes (soit 4,4 % du réseau national) dont 97 km de LGV
- 1 ligne littorale majeure sans itinéraire bis
- 1 réseau qui date de 1860
- 8 200 Ouvrages d'art (ponts-rails, viaducs, ponts-routes et passerelles) soit 11 % du réseau national et 247 tunnels représentant 100 km de longueur cumulée (soit 17 % du total national)
- 147 gares et haltes ferroviaires
- 336 PN dont 7 inscrits au programme de sécurisation nationale
- 154 postes d'aiguillage



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



- 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
- Autre réseau
- Réseau étranger
- Ligne non-exploitée
- Gares

Préfecture de Région : **MARSEILLE**
 Préfecture de Département : **Toulon**
 Sous-Préfecture : **Aix-en-Provence, Castellane**

0 10 20 30 40 50 km

Situation du réseau en juillet 2008

AUTRES CHIFFRES CLES

Quelques chiffres clés en Provence-Alpes-Côte d'Azur

- **3^e région la plus peuplée de France** avec 5 millions d'habitants, 6 millions prévus en 2040
- Une région qui compte **3 des 10 plus grandes agglomérations françaises** :
Marseille - Aix-en-Provence, Nice et Toulon
- **70% de la population** vit sur une frange côtière de 25km de large
- **37 millions de touristes** accueillis chaque année

Le transport dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Un trafic routier qui continue de progresser : +1% par an
- Un doublement du nombre de voyageurs en train depuis 1998 mais une part du ferroviaire qui reste faible : 2% entre Marseille et Aubagne, 12% entre Nice et Cannes
- 600 000 personnes exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs réglementaires
- 6 jours par an en moyenne, par habitant du littoral azuréen passés dans les embouteillages et 10 jours entre Aix et Marseille
- 1,5 fois plus d'accidents routiers qu'ailleurs en France

Evolution des investissements

EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS

Les investissements ferroviaires ont significativement augmenté d'année en année depuis 2009 (96 M€) pour passer un palier à 200 M€ en 2013 et atteindre 240 M€ en 2014.

Le montant du volet ferroviaire du CPER 2007-2013 était proche de 1 milliard d'euros.

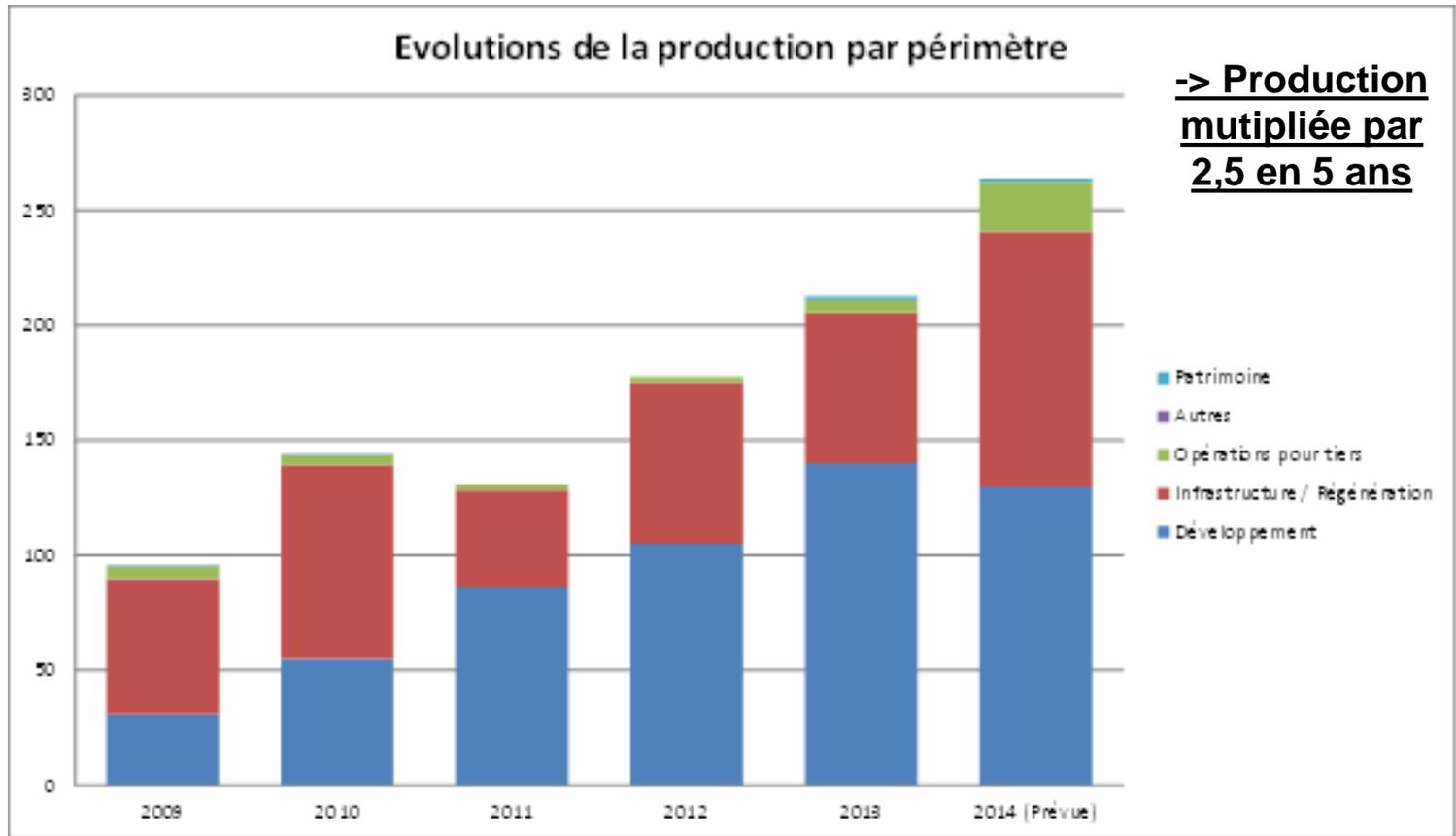
Un pic a été rencontré sur la partie développement en 2013-2014.

400 M€ investis sur la partie régénération sur les 5 dernières années.

Les investissements dans la régénération vont augmenter sensiblement jusqu'à 2020.



EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS

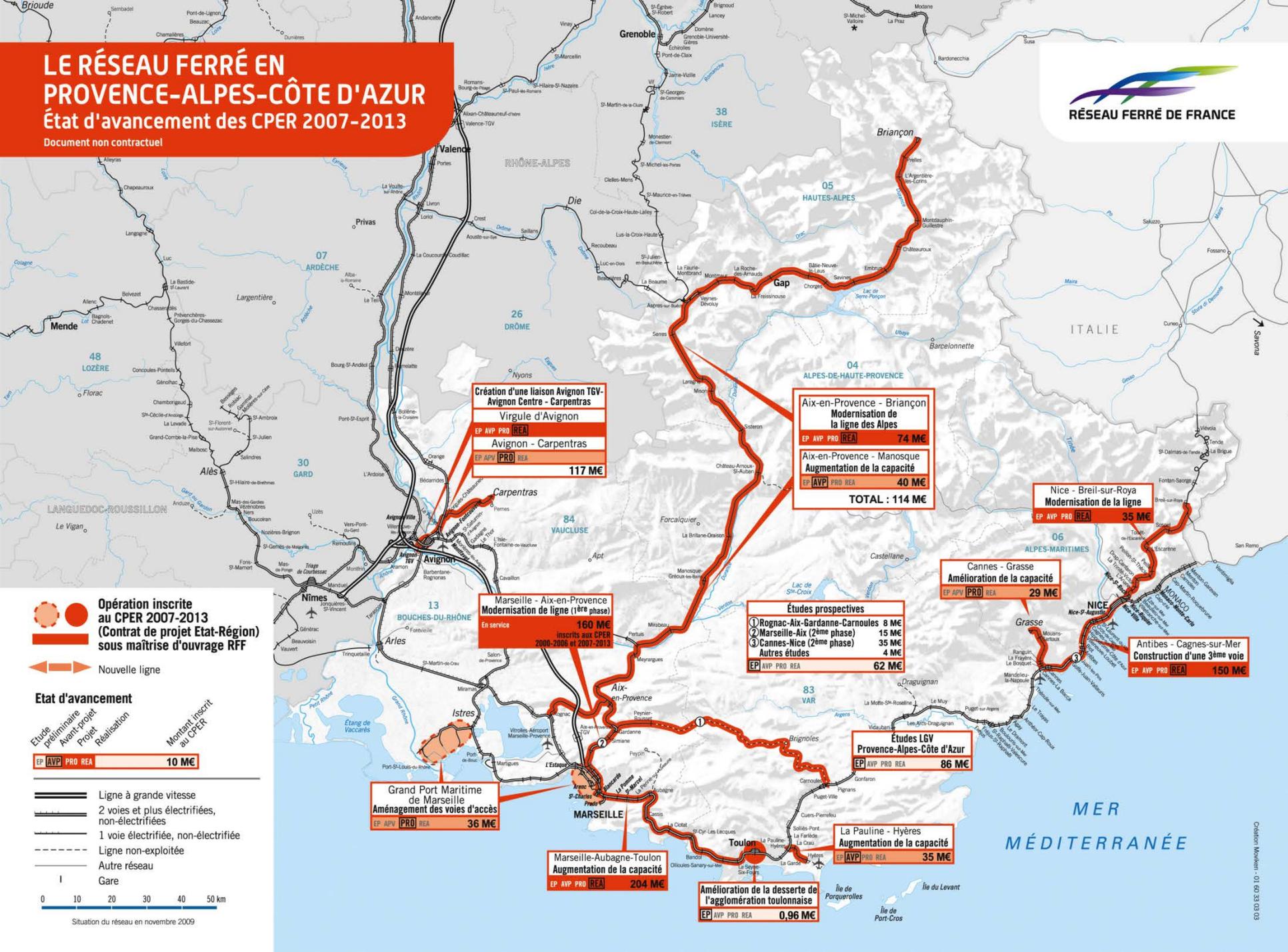


Les projets

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

État d'avancement des CPER 2007-2013

Document non contractuel



Création d'une liaison Avignon TGV - Avignon Centre - Carpentras
Virgule d'Avignon
EP AVP PRO REA 117 M€

Aix-en-Provence - Briançon
Modernisation de la ligne des Alpes
EP AVP PRO REA 74 M€

Aix-en-Provence - Manosque
Augmentation de la capacité
EP AVP PRO REA 40 M€

TOTAL : 114 M€

Nice - Breil-sur-Roya
Modernisation de la ligne
EP AVP PRO REA 35 M€

Cannes - Grasse
Amélioration de la capacité
EP AVP PRO REA 29 M€

Études prospectives

- ① Rognac-Aix-Gardanne-Carnoules 8 M€
- ② Marseille-Aix (2ème phase) 15 M€
- ③ Cannes-Nice (2ème phase) 35 M€
- Autres études 4 M€

EP AVP PRO REA 62 M€

Antibes - Cagnes-sur-Mer
Construction d'une 3ème voie
EP AVP PRO REA 150 M€

Marseille - Aix-en-Provence
Modernisation de ligne (1ère phase)
En service 160 M€
Inscrits aux CPER 2000-2006 et 2007-2013

Études LGV
Provence-Alpes-Côte d'Azur
EP AVP PRO REA 86 M€

Grand Port Maritime de Marseille
Aménagement des voies d'accès
EP AVP PRO REA 36 M€

Marseille-Aubagne-Toulon
Augmentation de la capacité
EP AVP PRO REA 204 M€

La Pauline - Hyères
Augmentation de la capacité
EP AVP PRO REA 35 M€

Amélioration de la desserte de l'agglomération toulonnaise
EP AVP PRO REA 0,96 M€

Opération inscrite au CPER 2007-2013 (Contrat de projet Etat-Région) sous maîtrise d'ouvrage RFF

Nouvelle ligne

Etat d'avancement

Étude préliminaire
Aven-projet
Projet
Réalisation

Montant inscrit au CPER
EP AVP PRO REA 10 M€

==== Ligne à grande vitesse
==== 2 voies et plus électrifiées, non-électrifiées
==== 1 voie électrifiée, non-électrifiée
- - - - Ligne non-exploitée
- - - - Autre réseau
I Gare



Situation du réseau en novembre 2009

LES PROJETS EN RÉGION PACA

Une activité très soutenue grâce à un CPER 2007-2013 ambitieux sur le ferroviaire.

Une enveloppe financière de 1 G€ et un taux de réalisation supérieur à 80 % à ce jour.

Les principales réalisations du CPER sont :

- ▶ Création d'une liaison entre Avignon TGV et Avignon centre
- ▶ Création d'une 3^{ème} voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer
- ▶ Création d'une 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne
- ▶ Importants travaux de régénération sur la ligne des Alpes (140 kms)
- ▶ Modernisation et augmentation de la capacité entre La Pauline et Hyères
- ▶ Réalisation de plusieurs études prospectives (Marseille-Aix Phase 2, Mandelieu - Vintimille, ...)
- ▶ Régénération et augmentation de capacité Nice-Breil

L'ACTIVITÉ EN RÉGION PACA

L'ANNÉE 2014

Priorité donnée à la rénovation du réseau structurant existant (renouvellement, sécurité, performance) et achèvement des projets de développement déjà engagés dans le cadre du CPER actuel.

Les principales réalisations de 2014

Développement du réseau

- Mise en service de la 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne prévue le 14 décembre 2014
- Poursuite des travaux de réouverture de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras
- Lancement des travaux pour l'augmentation de capacité de la ligne de La Pauline Hyères
- Ouvertures de deux nouvelles haltes ferroviaires (Nice Pont Michel, Arenc EuroMéditerranée)

Modernisation du réseau

- Le renouvellement complet de la voie entre Toulon et Vidauban en Suite Rapide
- La poursuite des travaux du tunnel de Monte-Carlo avec la fin des travaux de la zone dite d'urgence 1 et les travaux préparatoires pour le traitement de la zone d'urgence 2
- La réalisation des travaux de confortement d'une première zone dans le tunnel du Mussuguet
- La sécurisation de tranchées rocheuses à l'Estérel
- Le remplacement de nombreux appareils de voies : Avignon, La Ciotat, St Cyr, Bandol, La Seyne, Nice

L'ACTIVITÉ EN RÉGION PACA

PRIORITÉ DONNÉE À LA SÉCURITÉ ET À LA MAINTENANCE DU RÉSEAU

- Deux accidents ferroviaires en 2013 et 2014 : catastrophe de Brétigny sur Orge survenue en 2013 et accident de Denguin le 17 juillet dernier.
- Initiative de RFF et de la SNCF de contrôler toutes les installations similaires avec principe de précaution (en PACA 2 500 boîtiers de commande des systèmes de signalisation répartis sur 1 250 km de voies à vérifier d'ici mars 2015) pour éviter un nouveau Denguin.
- Ces opérations prioritaires sont très consommatrices en techniciens spécialisées et rares SNCF afin de vérifier l'état des installations existantes.
- Lors de son déplacement à Amiens au sein de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche a demandé « que la maintenance de l'Infrastructure devienne la priorité stratégique de la SNCF et RFF. Il s'agit d'un enjeu de sécurité, et plus largement de qualité du service sur le réseau existant. ».
- Pour faire face à cette situation, des arbitrages et des adaptations entre travaux de maintenance, travaux de régénération et projets de développement ont du être réalisés récemment sur l'ensemble du territoire.

Enjeux et perspectives

ENJEUX ET PERSPECTIVES

LES GRANDES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DE SNCF RÉSEAU

La **modernisation du réseau** dans la région PACA se concentre sur les enjeux suivants :

- Sécurité et sûreté
- Fiabilité et performance clients
- Régularité
- Capacité
- Accessibilité des gares
- Environnement



Un **programme important** envisagé à l'**échéance 2020** avec une dépense prévisionnelle de près d'1 Milliard d'euros :

- Renouvellement de la voie (500 M€)
- Investissements sur les ouvrages d'art et ouvrages en terre (300 M€)
- Amélioration de la capacité : installations électriques, signalisation, allongement des quais
- De nombreuses mises en accessibilité de gares
- Des travaux de Grandes Halles Voyageurs
- Suppressions de passages à niveau
- Intégration de plus en plus importante de démarches sécurité et développement durable dans les projets

ENJEUX ET PERSPECTIVES

PERSPECTIVES CPER 2014-2020

Les principaux leviers pour réussir les défis sont les suivants :

- investir massivement sur le réseau existant
- prioriser la maintenance
- travailler par axe sur une logique de long terme
- impliquer toutes les parties prenantes

Avec comme objectifs :

- De renforcer la qualité du service rendu aux usagers, en améliorant notamment la régularité des trains et en repartant des besoins de mobilité des habitants au quotidien,
- De répondre aux besoins de capacité du réseau ferré pour mieux prendre en compte ces attentes de mobilité, en concentrant les efforts sur le réseau classique,
- De renforcer la sécurité du réseau ferré national.

Et aussi en interne :

- De réussir la transition vers le futur SNCF Réseau
- De faire face à un plan de charge durablement élevé
- De gérer les nombreuses études et travaux dans un contexte de production tendu et de ressources rares
- De faire des économies (500 M€ par an) et de la productivité (2 % par an)
- De mener à bien le projet Réseau 2020

LA SECURITE : PRIORITE ABSOLUE

DEPLOIEMENT D'UNE CHARTE SÉCURITÉ CHANTIERS

Les chantiers ferroviaires de développement, de modernisation et de renouvellement doivent être exemplaires en termes d'hygiène et de sécurité. C'est une priorité pour le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France. En signant la présente charte, les principaux intervenants du chantier prennent une part active à cette démarche.

Le maître d'ouvrage s'engage à faire une évaluation périodique de l'application de cette charte pour en garantir la plus grande efficacité (par le biais d'audits, par exemple). Cette charte s'inscrit également dans la démarche de socle commun de prévention du réseau prévention.

- Mise en place d'un groupe de travail régional qui s'est réuni à plusieurs reprises (OPPBTP, CARSAT SE, SNCF, DIRECCTE, RFF, SYSTRA) incluant CSPS et responsables de projets
- Capitalisation du retour d'expérience de la LGV Rhin-Rhône phase 1
- Intégration des particularités régionales et notamment le socle commun du BTP
- Démarrée mi-2012, la charte a été finalisée fin 2013 et est généralisée sur PACA depuis l'été 2014

LA CHARTE SÉCURITÉ CHANTIERS EN RÉGION PACA

OBJECTIFS

POUR UN CHANTIER PLUS SÛR

... pour ceux qui y travaillent

Dès le début de la conception, le maître d'ouvrage a donné des orientations au maître d'oeuvre et au coordonnateur sécurité et prévention de la santé (CSPS), qui ont été portées dans les marchés de travaux. Lors de la réalisation, le maître d'ouvrage leur demande de veiller à leur application. Ainsi les entreprises devront respecter les principes généraux de prévention et tout particulièrement :

- Les travaux seront réalisés avec des protections collectives.
- Les évolutions technologiques améliorent la sécurité. Ainsi, les engins reculant fréquemment seront équipés de caméra de recul. Pour les travaux urbains ou de nuit, les entreprises s'efforceront d'utiliser des dispositifs sonores de recul adapté générant le moins de nuisance possible (système du type basse fréquence « cri du lynx »).
- L'accueil et la formation au poste de travail et à son évolution sont indispensables pour une bonne sécurité. Les entreprises s'engagent à les systématiser et les personnaliser pour chaque salarié ou chaque personne qu'ils feront intervenir sur le chantier : sous-traitants, fournisseurs, etc. Le badge qu'elles remettront garantit cette formation.
- Parce que le travail isolé fait courir des risques, les entreprises s'engagent à l'éviter.
- Accidents de trajet : Pour une mobilité sûre et durable, les entreprises s'engagent à appliquer le code des bonnes pratiques pour la prévention du risque trajet.
- Nombre de sauveteurs secouristes du travail par équipe : Chaque chantier où est effectué des travaux dangereux devra intégrer un nombre suffisant de sauveteurs secouristes.

... pour ceux qui le côtoient

- Le chantier présente des risques pour ceux qui vivent autour. Le maître d'ouvrage et tous les intervenants s'engagent à protéger les tiers (riverains, promeneurs, etc.) des risques du chantier. Chacun est acteur de la sécurité.

POUR UN CHANTIER EN RÈGLE

- Pour lutter contre le travail dissimulé, chaque personne travaillant sur le chantier reçoit de l'entreprise mandataire du groupement un badge qui atteste de la régularité de sa situation. Recevoir un badge garantit aussi qu'on a été accueilli et formé. Chacun doit être en mesure de le présenter.

POUR UN CHANTIER PLUS SAIN

- La qualité des conditions de travail est une priorité. Des installations communes de chantier adaptées seront mises en place. Chacun s'engage à respecter et à faire respecter la propreté des installations mises à disposition.

POUR UN CHANTIER À L'ÉCOUTE

- La sécurité est l'affaire de tous. Chacun doit être en mesure de s'exprimer sur les conditions de son travail en terme d'hygiène et de sécurité. Le maître d'oeuvre et le coordonnateur se tiennent à l'écoute de tous les intervenants. Les collèges inter-entreprises en matière de sécurité, de santé et des conditions de travail (CISST) sont organisés pour permettre l'expression du plus grand nombre.



L'INSERTION SOCIALE, UNE VOLONTÉ DE RFF

Un dispositif d'insertion sociale est une construction collective, qui ne peut fonctionner qu'avec l'implication de tous les acteurs engagés sur un chantier ferroviaire : entreprises ferroviaires, institutions régionales, entreprises du BTP et acteurs de l'emploi (pôle emploi, association d'insertion ...)

- ▶ D'abord testés de manière expérimentale, ces dispositifs se sont étendus à **l'ensemble des grands chantiers ferroviaires**, où ils s'imposent aujourd'hui comme de véritables outils de performance sociétale
- ▶ Les dispositifs d'insertion sociale et professionnelle font aujourd'hui **partie intégrante des projets ferroviaires**.
- ▶ **Un partenariat avec l'association Emergence(s)** a été signée en 2013 afin d'accompagner RFF dans sa volonté de favoriser l'insertion du plus grand nombre. Ce partenariat a été reproduit avec le PLIE de Toulon, la Communauté Agglo Arles Crau Camargue Montagnette, le PLIE Nice Côte d'Azur. RFF conventionne à chaque nouveau marché/projet, avec le PLIE localement compétent

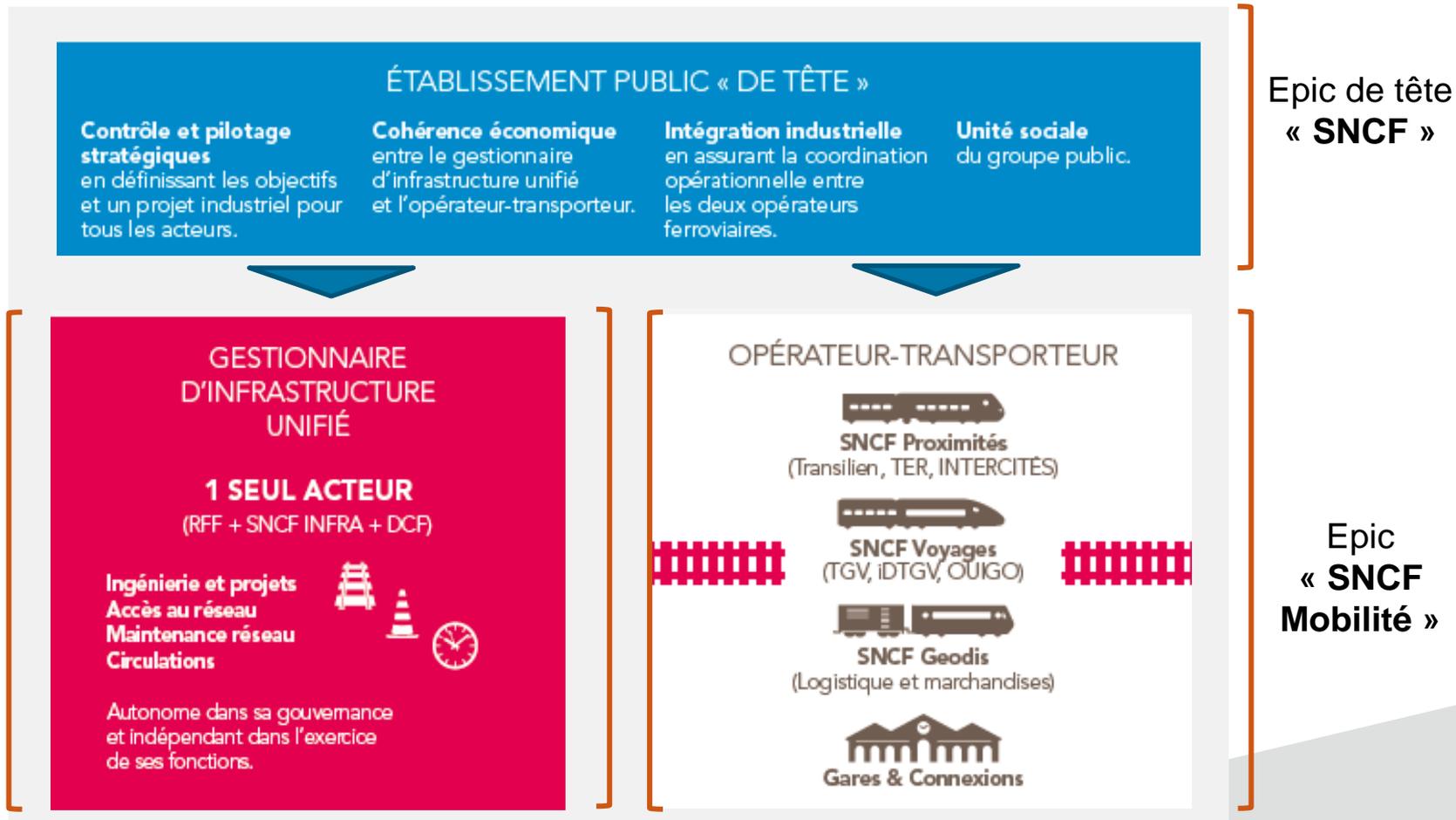


Point sur la réforme ferroviaire

LA RÉFORME FERROVIAIRE

PRÉSENTATION

La loi du 4 août 2014 rénove en profondeur le système ferroviaire national et prévoit la mise en œuvre d'un groupe organisé en 3 EPIC, intégré économiquement



AUJOURD'HUI

3 MISSIONS, 3 ENTITES DISTINCTES



RFF

1 600 collaborateurs développent, modernisent et commercialisent l'accès au réseau, au service des entreprises ferroviaires et des autorités organisatrices de transport, dans une logique de solidarité du territoire aux échelles régionale, nationale et européenne.



Direction de la Circulation Ferroviaire

15 000 collaborateurs construisent les horaires, régulent les trafics et coordonnent les circulations auprès des opérateurs ferroviaires.



SNCF Infra

35 000 collaborateurs surveillent, conçoivent, entretiennent, réparent et modernisent les infrastructures ferroviaires.



DEMAIN – SNCF RESEAU

1 SEUL ACTEUR, 4 METIERS

1 seul acteur

autonome dans sa gouvernance et indépendant dans l'exercice de ses fonctions, rassemblant près de 52 000 collaborateurs

4 métiers :

- **Ingénierie et projets** : optimiser la conduite opérationnelle des projets.
- **Accès au réseau** : garantir, pour toutes les entreprises ferroviaires, la qualité de l'allocation des capacités en régulant la demande de sillons et les plages travaux.
- **Maintenance et travaux** : mettre à disposition un réseau sûr, fiable, et disponible et assurer le pilotage des travaux, garantissant un haut niveau de sécurité et une plus grande efficacité.
- **Circulation** : gérer en toute sécurité les circulations ferroviaires, améliorer la régularité et la ponctualité grâce à une gestion optimale des incidents.

Des fonctions transverses communes (RH, finances, SI, Communication, ...)

12 directions territoriales rassemblant les équipes en régions

LA RÉFORME FERROVIAIRE

L'ÉCHELON TERRITORIAL DE SNCF RÉSEAU

En PACA :

- 1 Directeur SNCF Réseau et 1 représentation des 4 métiers de l'infra
- 1 Directeur SNCF Mobilité
- 1 prestataire unique immobilier



MERCI DE VOTRE ATTENTION