



RESEAU FERRE DE FRANCE EN MIDI-PYRENEES

2014 PRIORITE A LA RENOVATION ET A LA SECURITE DU RESEAU

Vœux aux médias

29 JANVIER 2014



Contenu

I. COMMUNIQUE	3
II. LES CHIFFRES CLES	4
III. LE GRAND PLAN DE MODERNISATION DE LA LIGNE TOULOUSE-TARBES	5
1. Le défi de l'articulation entre les travaux et les circulations	5
2. Une base de logistique et de maintenance à Lannemezan	5
IV. LE PLAN RAIL MIDI-PYRENEES	6
1. La rénovation du Viaduc du Viaur	6
2. Matabiau : les travaux continuent	6
3. Un nouveau système de signalisation et d'espacement des trains entre Muret et Bousens	7
V. LES AUTRES PRINCIPAUX TRAVAUX	8
1. Sur Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	8
2. Sur l'axe Bordeaux-Narbonne	8
3. Sur Toulouse-Tarbes-Bayonne	8
VI. GPSO / AFNT : L'ENQUETE PUBLIQUE EN PREPARATION	9
1. Rappel	9
2. Où en sommes-nous ?	10
3. Les étapes à franchir	10
VII. LES PASSAGES A NIVEAU : DES PARTENARIATS RENFORCES	11
1. Les passages à niveau en Midi-Pyrénées	11
2. Prévenir, sécuriser et supprimer	11
3. Accidentologie en Midi-Pyrénées	12
4. 13 Passages à niveaux prioritaires	12
5. Des partenariats renforcés	13
VIII. VERS LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE UNIFIE	13



I. COMMUNIQUE

2014 PRIORITE A LA RENOVATION ET A LA SECURITE DU RESEAU

En 2014, Réseau Ferré de France continue de relever avec ses partenaires le défi de la rénovation du réseau avec plus de 90 M€ d'investissements en 2014 et quelques grands chantiers comme la rénovation du Viaduc du Viaur, la modernisation du système de gestion des circulations à Matabiau et la mise en service d'un nouveau système de signalisation entre Toulouse et Muret. 2014 sera aussi l'année de la programmation du grand plan de modernisation de la ligne Toulouse-Tarbes avec l'objectif d'accélérer sa mise en œuvre.

Le Plan Rail Midi-Pyrénées se terminent et trois grands chantiers vont marquer 2014 : la rénovation du Viaduc du Viaur qui nécessitera une interruption des circulations du 31 mars au 28 septembre 2014 afin de traiter le tablier de l'ouvrage inscrit à la liste supplémentaire des monuments historiques ; la création de la voie 1C à Matabiau à la place du bâtiment du tri postal développer la capacité de la gare ; et les travaux de mise en service d'un système de signalisation et d'espacement des trains entre Muret et Boussens qui permettra d'augmenter la capacité et la fluidité de la ligne.

Une année décisive pour le grand plan de modernisation de la ligne Toulouse-Tarbes

RFF prévoit de rénover la totalité de la ligne Toulouse-Tarbes dans les prochaines années dans le cadre d'un grand plan de modernisation de plus de 300M€. Dès 2014, 11 km de rails vont être renouvelés entre Longages et Carbonne, ainsi que sur le pont-rails de Valentine (près de St-Gaudens). Mais l'objectif de RFF est d'accélérer la mise en œuvre de ce programme de modernisation en faisant notamment appel à des trains-usine comme celui actuellement utilisé entre Dax et Pau. RFF s'appuiera sur une base de logistique et de maintenance à proximité des chantiers et accélèrera en 2014 les études en cours autour du site de Lannemezan. Pour être en mesure de réaliser rapidement les différents chantiers de ce grand plan de modernisation, RFF devra aussi trouver avec ses partenaires en 2014 la meilleure articulation entre circulations et période de fermeture pour travaux sur cet axe structurant du réseau ferré national.

La rénovation sera aussi d'actualité sur les autres grands axes de la région comme l'axe POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) qui connaîtra cette année encore 5 grands week-ends de travaux et plusieurs millions d'euros d'investissement en Midi-Pyrénées. RFF terminera aussi fin 2014 la rénovation de la voie entre Villefranche-de-Lauragais et Castelnaudary.

GPSO / Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse à l'enquête

2014 sera aussi l'année des enquêtes publiques pour la future LGV Bordeaux-Toulouse dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et les Aménagement ferroviaires au Nord de Toulouse. RFF est en train de finaliser les dossiers d'enquête pour ces deux projets qui auront deux enquêtes distinctes mais concomitantes.

RFF continuera en 2014 de mener sa politique en matière de sécurisation des passages à niveau autour de trois actions : prévenir, sécuriser et supprimer. Les partenariats vont se renforcer avec la mise en place de nouvelles conventions entre RFF, l'Etat et les collectivités, et l'accélération du programme de réalisation des diagnostics de sécurité et des mesures qui en découlent.



II. LES CHIFFRES CLES

Les grands chiffres du réseau

- 1560 km de lignes
- 454 km de doubles voies
- 1106 km de voies uniques
- 756 km de lignes électrifiées
- 804 km de lignes non électrifiées

- 162 gares et points d'arrêts

- 66 Installations Terminales Embranchées
- 959 passages à niveau public
- 1216 km de fils de contact caténaire
- 42 sous-stations



III. LE GRAND PLAN DE MODERNISATION DE LA LIGNE TOULOUSE-TARBES

RFF va rénover la totalité de la ligne Toulouse-Tarbes dans les prochaines années dans le cadre du Grand Plan de Modernisation du Réseau élaboré à la demande de l'Etat. Tous les constituants de la voie (rails, traverses et ballast) vont être renouvelés entièrement. Ce chantier d'envergure nécessitera des moyens industriels importants et un investissement de plus de 300 millions d'euros, entièrement financé par RFF.

Dès 2014, 11 km de rails vont être remplacés entre Longages et Carbonne, ainsi que sur le pont-rail de Valentine (près de St-Gaudens). L'objectif de RFF est d'accélérer la mise en œuvre de ce programme de modernisation et de faire appel à des trains-usine comme celui actuellement utilisé entre Dax et Pau.

1. Le défi de l'articulation entre les travaux et les circulations

La ligne Toulouse-Tarbes est une ligne structurante du réseau ferré national. En moyenne, ce sont une cinquantaine de trains et plus de 10 000 voyageurs qui l'empruntent chaque jour. Pour arriver à mettre en œuvre ce plan de modernisation le plus rapidement possible, il est nécessaire de faire coexister des périodes de circulation des trains avec des périodes réservées aux travaux.

Actuellement, les travaux sur les voies de cet axe sont réalisés lors de plages de maintenance de quelques heures par jour en heures creuses sur certaines semaines ou la nuit. Ces créneaux horaires ne seront pas suffisants pour permettre une rénovation rapide de la ligne. Réseau Ferré de France et ses partenaires (Région, Etat, entreprises ferroviaires...) étudient les moyens d'optimiser l'articulation travaux/circulations en faisant appel le cas échéant à des périodes d'interruption des services ferroviaires afin d'accélérer la réalisation des opérations de modernisation.

2. Une base de logistique et de maintenance à Lannemezan

Pour permettre la réalisation de travaux d'une telle ampleur, RFF s'appuiera sur une base de logistique et de maintenance. En effet, l'utilisation de trains-usine nécessite la mise en place d'une base servant à la maintenance des engins et à toute la logistique du chantier : stockage des matériaux, constitution et stationnement des trains de travaux, etc...

RFF envisage de l'implanter à Lannemezan à proximité des chantiers.

Ce projet, conçu en partenariat avec les collectivités concernées, va contribuer au développement économique du territoire. On estime ainsi que plus de 500 personnes devraient travailler autour des chantiers de rénovation de la ligne dont environ 200 à la base de logistique et de maintenance.



IV. LE PLAN RAIL MIDI-PYRENEES

Lancé en 2007, le Plan Rail Midi-Pyrénées a vu son chantier le plus emblématique (le doublement de la voie entre Toulouse et St-Sulpice) se terminer en 2013. Il reste en 2014, 3 chantiers :

- La rénovation du Viaduc du Viaur
- La réorganisation des circulations par bloc à Matabiau
- La mise en service d'un nouveau système de signalisation et d'espacement des trains entre Muret et Bousens

1. La rénovation du Viaduc du Viaur

Dernier grand chantier de renouvellement, l'opération consiste à repeindre l'ensemble de l'ouvrage, effectuer quelques réparations métalliques et remplacer les rails et les traverses. Un chantier titanesque qui nécessitera 6 mois de fermeture de ligne, du 31 mars au 28 septembre 2014.

Composé de 3 800 tonnes d'acier, d'une longueur de 460 mètres, le Viaduc du Viaur est un ouvrage monumental conçu en 1902 par l'ingénieur Bodin, à la limite des départements du Tarn et de l'Aveyron. L'opération de rénovation de l'ouvrage, inscrite au Plan Rail Midi-Pyrénées, devait être réalisée en 2012 concomitamment aux importants travaux réalisés entre Toulouse et Saint-Sulpice (doublement de la voie, renouvellement de la voie existante et travaux de quais). Mais les évolutions de la réglementation en matière d'amiante ont conduit RFF à repousser ce chantier et à mener des études complémentaires pour mieux appréhender les conséquences de ces nouvelles règles plus restrictives sur les travaux de décapage des anciennes peintures. Un chantier test a eu lieu en juillet 2012 pour s'assurer de la faisabilité de l'opération.

Les travaux préparatoires commenceront en mars 2014 avec la mise en place d'échafaudages nécessaires au décapage et à la remise en peinture de l'ouvrage. Les travaux de rénovation débuteront le 31 mars prochain, date de fermeture de la ligne à la circulation ferroviaire commerciale. Après la dépose de la voie ferrée sur l'ouvrage, des zones de confinement seront réalisées permettant de décapage et de repeindre les structures métalliques en toute sécurité. La protection anticorrosion sera constituée de 3 couches de peinture de couleur « gris lumière ». Les travaux de rénovation des arches seront réalisés sous circulations commerciales d'octobre 2014 à fin décembre 2015.

Suite à l'appel d'offres lancé en février 2013, le marché de rénovation du Viaduc du Viaur a été attribué au groupement Lassarat/ Maes / Baudin Chateauneuf dont le mandataire est l'entreprise Lassarat. RFF a confié à Systra la maîtrise d'ouvrage déléguée et à Ingerop la mission de maîtrise d'œuvre. Cette rénovation représente un investissement de plus de 26M€ financé par la Région Midi-Pyrénées (59,2%), l'Etat (7,5%), et Réseau Ferré de France (33,3%).

2. Matabiau : les travaux continuent

La gare de Toulouse Matabiau est le noeud ferroviaire de la région Midi-Pyrénées. Avec le développement attendu du trafic au cours des prochaines années, l'optimisation de la gestion des circulations représente un enjeu majeur. Pour répondre à ce défi, Réseau Ferré de France met en place une organisation des circulations en créant des blocs indépendants selon la provenance des trains :

- bloc « Nord-Est » pour les trains à destination ou en provenance de Saint-Sulpice,
- bloc « Sud-Ouest » pour les trafics vers l'Ariège, le Gers ou les Hautes-Pyrénées,
- bloc « Central » pour les circulations de la transversale Sud (Montauban-Toulouse-Carcassonne).



Depuis l'ouverture, fin 2009, du quai n°6, le bloc accueillant les trains en provenance du Quart Nord-Est est opérationnel.

En 2013, les travaux se sont accélérés pour l'aménagement des blocs Sud-Ouest et Central (pour un investissement global de 34 millions d'euros) et vont continuer en 2014. **La création d'une nouvelle voie dite de « robustesse », en gare de Toulouse-Matabiau permettra d'optimiser le fonctionnement de la gare et de mieux gérer le trafic, notamment dans les situations perturbées.** Des premiers travaux liés à la libération d'emprises RFF ont eu lieu en 2013 avec la démolition des bâtiments Wagons-Lits et Tri-postal. La suite de cette opération avec les travaux de génie civil, de pose de la nouvelle voie, de quai, et de caténaires, se déroulera de février à octobre 2014. Ils seront suivis des travaux de signalisation qui se termineront en février 2015 pour une mise en service de la nouvelle voie en septembre 2015.

3. Un nouveau système de signalisation et d'espacement des trains entre Muret et Boussens

Longue de 45km, la section de ligne Muret-Boussens est actuellement équipée d'un système de signalisation, de type « bloc manuel », qui ne permet plus de développer le trafic sur la ligne. L'objectif de l'opération est d'augmenter la capacité de la ligne afin de répondre aux besoins définis par le Conseil régional Midi-Pyrénées. Cet investissement de 11 millions d'euros est cofinancé par l'Union européenne dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional – FEDER (45%), l'Etat (31%), Réseau Ferré de France (18%) et le Conseil régional Midi-Pyrénées (6%).

L'opération consiste à déployer un système automatisé de signalisation et d'espacement des trains, appelé Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR). Ce système permet une augmentation de la capacité de la ligne. Grâce à cette modernisation, il sera possible, dans les années qui viennent, de faire circuler plus de trains par heure dans chaque sens entre Boussens et Muret. De plus, la régularité des trains devrait être sensiblement améliorée.

La mise en service est prévue début 2015



V. LES AUTRES PRINCIPAUX TRAVAUX

1. Sur Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Sur cet axe structurant du réseau Ferré national, RFF investira plusieurs millions d'euros en 2014 dans des travaux de modernisation divers touchant autant la voie que les caténaires où les ouvrages d'art. Ainsi, un renouvellement complet de la voie sera réalisé en 2014 sur le viaduc du Lot à Cahors. Un rail de sécurité sera aussi installé sur ce viaduc. Ce type d'équipement avait permis d'éviter le déraillement complet du train lors de l'éboulement dans la tranchée de Mercuès en 2012.

5 Week-ends « coup de poing »

Comme en 2013, Réseau Ferré de France procédera à la fermeture de la ligne « au cœur » de 5 week-ends dans l'année (en préservant les départs et les retours en début et fin de week-end) afin de massifier les travaux à réaliser sur l'ensemble de l'axe et pénaliser le moins possible les voyageurs.

Il s'agit des week-ends du :

- 30 mai au 1^{er} juin (Ascension) : 55h de fermeture
- 7 au 9 juin (Pentecôte) : 48h de fermeture
- 6 au 7 septembre (24h)
- 20 au 21 septembre (24h)
- 27 au 28 septembre (24h)

2. Sur l'axe Bordeaux-Narbonne

Le ballast et des appareils de voie seront changés à Valence d'Agen entre mars et mai 2014.

Entre Toulouse et Montauban, RFF renouvellera aussi des supports caténaires et des fils de contact.

RFF finalisera aussi le renouvellement complet de la voie entre Villefranche-de-Lauragais et Castelnaudary à partir de novembre 2014.

3. Sur Toulouse-Tarbes-Bayonne

En 2014 11 km de rails seront renouvelés entre Longages et Carbonne entre mars et avril.

Un renouvellement complet de la voie sera aussi réalisé sur le pont rail de Valentine près de Saint-Gaudens entre septembre et novembre.

Le pont rails du Toulicou près de Lourdes bénéficiera quant à lui d'une rénovation pour un investissement de 3.6 M€ en 2014.

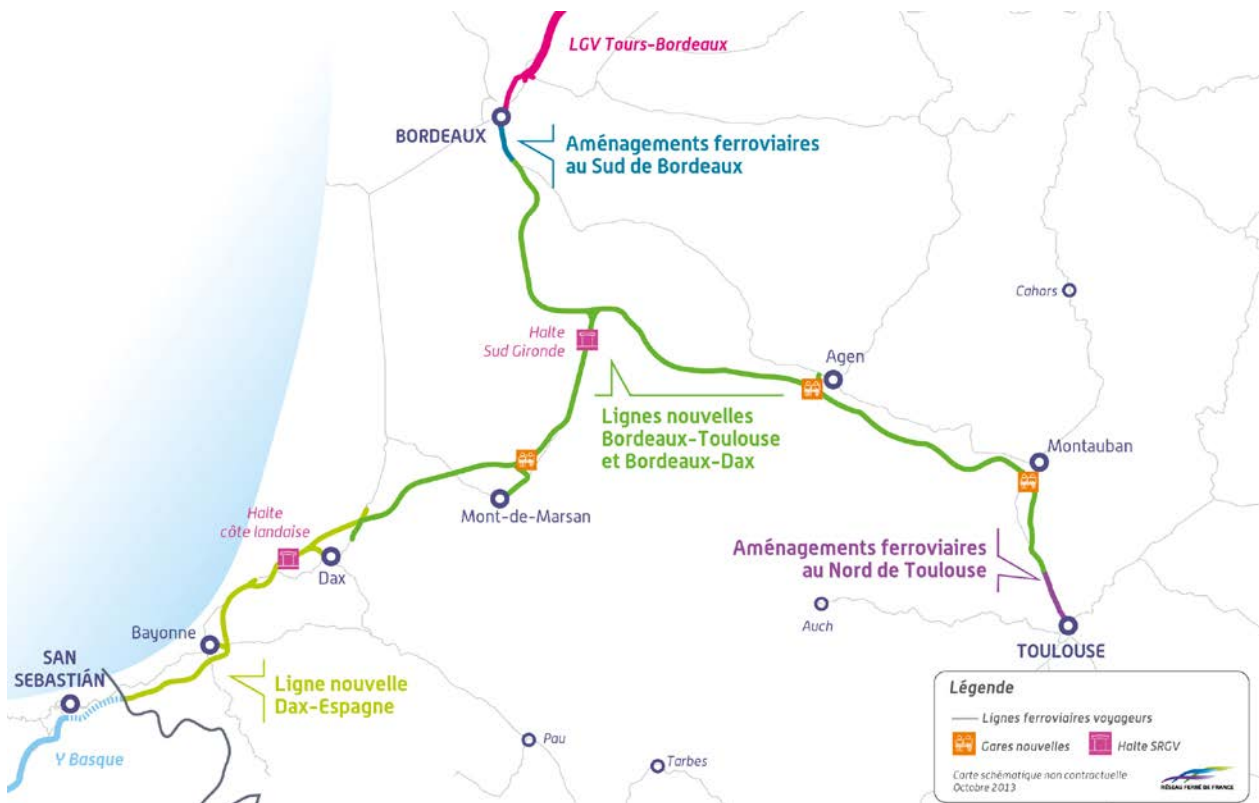


VI. GPSO / AFNT : L'ENQUETE PUBLIQUE EN PREPARATION

1. Rappel

Quatre opérations constituent le programme du GPSO :

- Lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (327 km)
- Ligne nouvelle Dax-Espagne (91 km), mixte voyageurs/fret
- Aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse (19 km)
- Aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux (12 km)





2. Où en sommes-nous ?

Les derniers choix de tracés des lignes nouvelles ont été validés en 2013, par décision ministérielle du 23 octobre 2013, qui acte un schéma de réalisation en deux phases, avec une mise à l'enquête publique des projets les plus prioritaires (1^{ère} phase) en 2014 :

- ✓ Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax (327 km)
- ✓ Aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux (mise à 3 voies sur 12 km)
- ✓ Aménagements de la ligne existante au Nord de Toulouse (mise à 4 voies sur 19 km)

La section Dax-Espagne (2^{ème} phase) fera quant à elle l'objet d'une enquête publique ultérieure.

La décision fixe également des objectifs de mise en service : 2024 pour Bordeaux-Toulouse, 2027 pour Sud Gironde-Dax, 2032 pour Dax-Espagne.

3. Les étapes à franchir

Les trois projets auront trois enquêtes publiques distinctes en 2014 sous l'égide des autorités suivantes :

- ✓ Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse /Bordeaux-Dax : Préfet coordonnateur Préfet de Gironde
- ✓ Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux : Préfet de Gironde
- ✓ Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse : Préfet de Haute-Garonne

Au total 111 communes sur 5 départements des deux régions Midi-Pyrénées et Aquitaine seront concernées par cette phase d'enquête.

Au premier semestre, RFF finalisera les dossiers soumis à la phase d'enquête publique et recueillera tous les avis nécessaires. Une décision ministérielle devra ensuite approuver le dossier pour mise à l'enquête, le calendrier des enquêtes publiques étant alors précisé.

A l'issue du travail d'élaboration mené depuis plusieurs années, avec une concertation locale approfondie, la phase d'enquête d'utilité publique constituera une étape majeure d'expression du public, qui pourra faire part à nouveau de ses observations ou avis.



VII. LES PASSAGES A NIVEAU : DES PARTENARIATS RENFORCES

1. Les passages à niveau en Midi-Pyrénées

	PN SAL	PN avec croix de Saint André	PN gardés	PN Privés	PN piétons	TOTAL par département
Ariège	55	3	0	0	3	61
Aveyron	103	17	0	0	4	124
Haute-Garonne	196	13	1	3	5	218
Gers	74	25	0	8	1	108
Hautes-Pyrénées	92	8	2	3	5	110
Lot	74	4	1	1	1	81
Tarn	167	1	2	1	4	175
Tarn et Garonne	67	12	0	2	0	81
TOTAL	829	83	6	18	23	958

2. Prévenir, sécuriser et supprimer

La politique de RFF en Midi-Pyrénées sur les passages à niveau repose sur 3 types d'actions :

Prévenir par des campagnes de communication et des actions de sensibilisation comme la Journée mondiale de sécurité routière ;

Sécuriser grâce à plusieurs types d'aménagements apportés aux passages à niveau en concertation avec les collectivités.

Supprimer en collaboration avec l'Etat et les collectivités concernées, en ciblant des passages à niveau prioritaires.



3. Accidentologie en Midi-Pyrénées

Sur les dix années de 2002 à 2011, on dénombre :

- 372 accidents,
- 62 blessés (usagers de la route, agents et passagers)
- 34 tués.

En 2012 : 1 usager de la route tué et 3 blessés;

En 2013: 8 accidents avec 6 usagers de la route tués, 2 blessés graves et 6 blessés légers.

4. 13 Passages à niveaux prioritaires

Une nouvelle liste répertoriant les passages à niveau dits prioritaires et inscrits au programme de sécurisation national (ex PN préoccupants) a été diffusée fin novembre 2012. On compte 13 passages à niveau concernés par ce programme en Midi Pyrénées. Tous ont déjà fait l'objet d'études préliminaires ou détaillées. **Les études de suppression des PN 19 de Muret et 189bis de Toulouse sont parmi les plus avancées et se poursuivent en 2014.**

N°	Commune	Ligne	Voirie
1	Lapanouse (12)	Sévérac – Rodez	RN 88
19	Montrozier (12)	Sévérac – Rodez	RN 88
196	Escalquens (31)	Bordeaux - Sète	RD 79
19	Muret (31)	Toulouse - Bayonne	RD 3
1	Portet sur Garonne (31)	Portet – Latour de Carol	RD 120
2	Toulouse (31)	Empalot - Auch	RD 15
3	Toulouse (31)	Toulouse - Bayonne	VC
7	Toulouse (31)	Empalot - Auch	VC
11	Toulouse (31)	Empalot - Auch	VC
189 bis	Toulouse (31)	Bordeaux – Sète	VC
201	Montgiscard (31)	Bordeaux - Sète	RD 16
15	Aigefonde (81)	Castres-Bédarieux	VC
132	Lamagistère (82)	Bordeaux - Sète	RN 113



5. Des partenariats renforcés

RFF a signé à l'été 2012 un protocole pour une politique de sécurité sur les passages à niveau de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole avec la Communauté Urbaine et l'Etat. Ce protocole portant l'ambition commune des partenaires pour l'amélioration de la sécurité de 29 passages à niveau s'appuie sur deux axes principaux, à savoir des visites de sécurité et des actions spécifiques à certains PN. **Un projet de protocole similaire va être signé en 2014 avec le Département du Lot. D'autres sont en cours d'élaboration notamment avec les Départements du Tarn & Garonne et de la Haute-Garonne. L'objectif de ses partenariats est d'accélérer la réalisation des diagnostics de sécurité et la mise en œuvre des actions correctives en découlant.**

VIII. VERS LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE UNIFIE

2014 sera l'année de la réforme du ferroviaire avec la création du Gestionnaire d'Infrastructure Unifié telle que proposée au parlement dans le projet de loi sur la réforme ferroviaire. En Midi-Pyrénées, le Gestionnaire d'infrastructure Unifié va rassembler les équipes de :

- La direction régionale de RFF
- SNCF Infrapole
- SNCF Infralog
- Pôle Régional d'Ingénierie
- Pôle Maîtrise d'ouvrage mandatée
- Etablissement Infracirculation
- La Direction Infra régionale

Au total, ce sont près de 1900 personnes qui sont concernées en Midi-Pyrénées.