

## POINT 3: Régénération du réseau ferroviaire

### Introduction Président DAVIN

Si la création de lignes nouvelles fait l'objet de la plus grande attention pour l'OITC, on oublie trop souvent la régénération du réseau en estimant que lorsqu'il est construit, on peut passer à autre chose. Après un rapport sur ce sujet un peu vite oublié, les problèmes rencontrés par la SNCF viennent rappeler qu'un réseau a aussi besoin de rénovations lourdes.

L'Etat prend conscience de cet enjeu et vient de signer un contrat de performance avec RFF dans lequel il apportera 13 milliards d'ici à 2015, soit 2 milliards par an contre 900 millions en 2006 et 2007.

L'OITC se réjouit de cette décision. On connaît, par exemple, la vétusté du réseau fret en Auvergne. Le protocole signé en début d'année pour le Plan rail Auvergne 2009-2013, qui prévoit un investissement de 213 millions d'euros, pour accélérer la remise à niveau du réseau ferroviaire, a été remis en commission.

La rénovation et la modernisation du réseau revêtent une importance particulière puisque le Grenelle I prévoit un accroissement des moyens dévolus par l'État.

RFF présente les modalités d'application de ce contrat de performance 2008-2012.

### Intervention, Bruno FLOURENS, Directeur Régional de RFF Rhône-Alpes / Auvergne

**OUVRIRE, RENOVER, EQUILIBRER**  
Le contrat de performance État-RFF pour 2008-2012

**Moderniser les infrastructures et améliorer les performances du réseau**

Commission transport ferroviaire OITC  
Le 05 novembre 2009

**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

1 / Moderniser les infrastructures et améliorer les performances du réseau - 05 novembre 2009

## L'enjeu du contrat de performance

### Pour RFF

- Voir ses missions et ses responsabilités d'entreprise publique confortées et inscrites dans la durée
  - Contribution au développement durable des territoires à l'échelle régionale, nationale et européenne
  - Mise à disposition d'infrastructures ferroviaires modernes, fiables, accessibles, adaptées, efficaces
  - Ouverture à l'Europe, à l'innovation, à la concurrence
- Sens à son action, mobilisation collective et individuelle sur des objectifs économiques, opérationnels et contrôlables, progrès vers l'équilibre financier durable

### Pour l'Etat

- Définir le cadre stratégique de l'utilisation de ses contributions (objectifs de service public) et traduire ses ambitions à travers la responsabilisation de RFF
- Préciser le pilotage de l'infrastructure, notamment la régulation économique
- Traduire et concrétiser les engagements du Grenelle relevant de la responsabilité de RFF

### Un principe fondateur :

Aller vers l'équilibre économique durable de la gestion de l'infrastructure

## Rénover le réseau, le développer et moderniser son exploitation pour améliorer sa performance

### Le développement du réseau

- Projets de développement (LN, CPER...) : 400 à 600 M€ par an jusqu'en 2013-2014
- Qualité de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage
- Responsabilité de conseil et de mise en œuvre, outils de conception et d'expertise
- Diversification/innovation

### La rénovation du réseau et de son exploitation

- La poursuite et l'amplification du plan de rénovation 2008-2012(-2015)
- Enjeux de la pluri-annualité : adaptation des politiques de maintenance aux usages du réseau, vision industrielle permettant la maîtrise des coûts d'investissement, meilleur équilibre renouvellement-entretien
- Des services adaptés à l'évolution des mobilités : accessibilité, sécurité, ERTMS,
- L'engagement du programme CCR

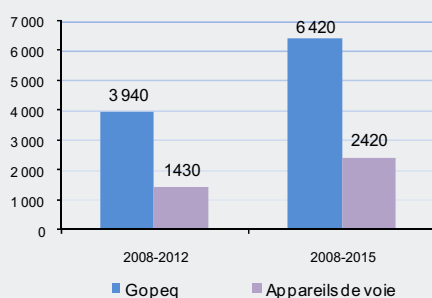
La stratégie foncière et immobilière mobilisée pour la rénovation du réseau (produits de cession et de location)

## Les engagements nationaux

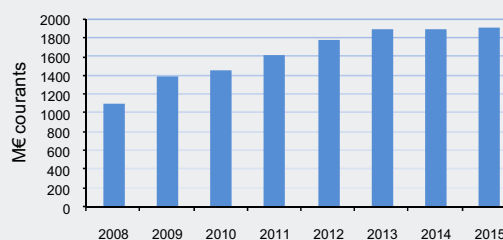
## Plan de rénovation 2008-2012(-2015)

**Engagement 7** : La rénovation du réseau est un grand enjeu national, et une priorité pour l'action de RFF : sur la période 2008-2012, RFF renouvellera 3940 km de voies et 1430 appareils de voie pour 7,3 Mds€...

Objectifs physiques pour la voie



Investissements de renouvellement

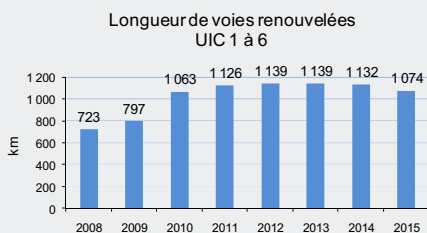
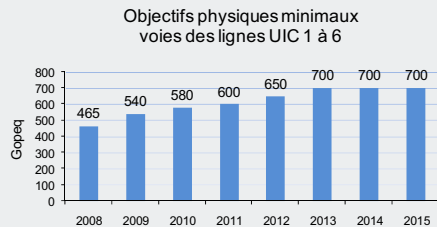


... L'objectif industriel sur 2008-2015, établi à 13 Mds€ pour 6 420 km de voies et 2 420 appareils de voie, pourrait être porté à 14 Mds€ en fonction de l'atteinte d'objectifs de productivité par RFF et l'industrie ferroviaire.

## Plan de rénovation 2008-2012(-2015)

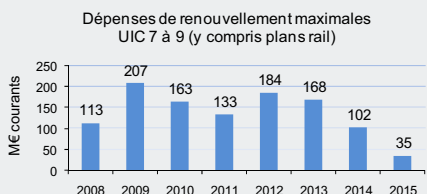
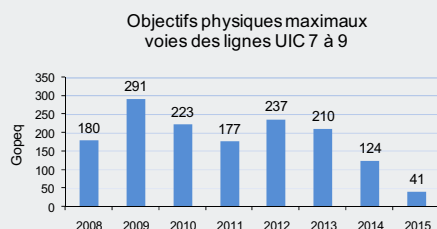
En M€ courants	2008	2009	2010	2011	2012	∑08-12	∑08-15
Voie	740	989	997	1 045	1 183	4 954	8 691
Signalisation & Télécom	127	169	209	299	307	1 111	2 090
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	152	163	174	185	197	871	1 537
Traction électrique	49	51	52	60	61	273	492
Autres	21	23	23	24	25	116	194
<b>Total</b>	<b>1 089</b>	<b>1 394</b>	<b>1 455</b>	<b>1 612</b>	<b>1 773</b>	<b>7 323</b>	<b>13 004</b>

## Plan de rénovation : lignes UIC 1 à 6



- Stabiliser globalement le nombre de km de ralentissements fret sur les UIC 1 à 6 tout en assurant une diminution de ces ralentissements sur le réseau orienté fret
- Attention particulière au réseau Ile-de-France (futur contrat STIF-RFF)
- Sur 2008-2012, **au moins 2 835 Gopeq** sur les UIC 1 à 6
- Une partie des renouvellements sur lignes des groupes UIC 5 à 6 sous fermeture au trafic

## Plan de rénovation : lignes UIC 7 à 9



- Sur 2008-2012, **au plus 1 100 Gopeq** sur les UIC 7 à 9
- Renouvellements sous fermeture au trafic
- Toute action sur les lignes 7 à 9 sera réalisée dans l'esprit d'une optimisation globale du réseau en recherchant dans chaque cas les solutions plus avantageuses.
- Les opérations de rénovation seront mises en regard des aménagements nécessaires sur certaines lignes
- L'Etat demande à RFF de conduire une action d'ensemble sur ces réseaux en séquençant ses interventions et en assumant la responsabilité d'une optimisation des actions notamment en dialogue avec les régions

## Plan de rénovation : visibilité pluriannuelle

**Engagement 10** : la visibilité pluriannuelle de la programmation financière des travaux constitue une condition nécessaire de la réussite du plan de rénovation

- Etablir les schémas directeurs de renouvellement des principaux axes du réseau
- Signer des conventions de programme pluriannuelles et non plus annuelles
- Reconstruire le processus plages-travaux pour une meilleure planification en amont

## Sécurité, régularité et accès aux trains (1/2)

**Engagement 8** : RFF met en œuvre les programmes de sécurité, d'accessibilité, de sûreté et de mise aux normes techniques (...), sous réserve de l'obtention des cofinancements (...).

### ■ Traitement des PN

- supprimer **50 PN préoccupants** d'ici fin 2012,
- améliorer la sécurité des PN à croix de Saint André (SAL2 ou SAL0 pour une partie de ces PN) ; enjeu de réduction des coûts d'équipement,
- remplacer les feux de PN par des feux à diodes ; enjeu de réduction des coûts de mise en œuvre,
- participer aux diagnostics routiers des PN dans le cadre de la circulaire du 11 juillet 2008
- poursuite des actions de prévention (journée européenne PN du 25/06/2008).

### ■ Accessibilité des points d'arrêt voyageurs

- objectif du contrat de performance 2008-2012 : **250 points d'arrêt accessibles** d'ici 2012,
- en 2008, approbation par l'Etat du SDNA, mise au point par RFF de sa politique d'équipement en matière d'accès aux trains,
- en 2009, publication des derniers SDRA et établissement de la programmation des opérations en lien avec la SNCF et le Ministère.

### ■ Sûreté

- PSO de RFF en cours de validation
- politique et programme sûreté

## Sécurité, régularité et accès aux trains (2/2)

- **Autres actions Sécurité**
  - clôture des lignes : diffusion de la politique en 2008 , identification des zones à risque en 2009,
  - fin de la sécurisation des 31 tunnels,
  - programme traversée des voies (TVP),
  - etc.
- **Programme Gestion opérationnelle des circulations (GOC)**
  - fin du déploiement des outils OLERON et SAAT en 2009-2010,
  - lancement en 2009 du développement de nouvelles fonctionnalités pour l'outil OLERON, pour l'aide à l'exploitation sur les voies uniques et les voies uniques temporaires prévues.
- **Programmes Qualité**
  - notamment zones denses (IDF).

M€ courants	2008	2009	2010	2011	2012	∑08-12
Sécurité (PN, tunnels, TVP, sûreté, ...)	55	74	87	103	125	444
Accès aux trains	41	58	91	114	150	454
Régularité (GOC, qualité)	38	40	56	58	60	252

## La CCR

**Engagement 14 :** Sur la partie du réseau qui connaît les plus forts trafics, le projet de commande centralisée du réseau (CCR) est engagé par phase, en justifiant les gains de productivité par phase.

- Un projet de réorganisation profonde de l'exploitation du réseau :
  - améliorant son efficacité opérationnelle et économique,
  - un investissement important de modernisation des installations de signalisation.
- Actions conduites en 2009 :
  - CCR Rhône-Alpes
  - CCR Bourgogne

## L'avancement physique en région

## En 2009 : Travaux de renouvellement en Rhône-Alpes

### 80 kms de renouvellement

St Fons- Chasse sur Rhône : 27km (avec la section ci-dessous)

- Renouvellement de V1 et V2 bis
- Du 8 février au 28 mars 2009

St Priest – St Quentin Fallavier

- Renouvellement de V1
- Du 22 mars au 11 avril 2009

St Germain l'Espinasse – Balbigny : 22km

- Renouvellement de V2 entre St Germain et Roanne
- Renouvellement de V1 et V2 entre St Cyr et Balbigny
- Du 13 avril au 29 mai 2009

Trèves-Givors : 12 km

- Renouvellement de V1 et V2
- Du 2 mars au 20 mars 2009

Moirans- Grenoble et Grenoble-Gières :

- Renouvellement de V1 et V2
- Du 5 janvier au 17 janvier 2009

15 / Moderniser les infrastructures et améliorer les performances du réseau – 12 janvier 2009



## L'indicateur renouvellement du contrat de performance

### Situation à fin septembre 2009

	Réalisé Secteur Sud Est en 2009	Réalisé national en 2009	Cible nationale pour 2009
Kms de voie renouvelées	250 kms	560 kms	760 kms

\* Seul les résultats à fin 2012 en cumulé sur 2008-2012 sont contractuels avec l'état

16 / Moderniser les infrastructures et améliorer les performances du réseau – 12 janvier 2009



Bruno FLOURENS précise que **l'investissement pour la modernisation du réseau est en forte hausse** par rapport aux années les plus mauvaises, telle que 2005, où l'investissement avait été de 700 millions d'euros. En 2009, l'investissement sera supérieur aux prévisions, car des investissements dans le cadre du plan de relance de l'économie se sont ajoutés au programme initial de renouvellement, en particulier sur les réseaux de l'Auvergne et de PACA. Sur le Sud-Est de la France, le montant alloué au renouvellement de voies pour 2009 s'élève à 260 millions d'euros sur les 989 millions d'euros prévus sur l'ensemble de la France. En 2010, le niveau de renouvellement prévu est similaire.

Le contrat de performance demande également à RFF **d'avoir une lisibilité pluriannuelle**, par le biais de Schémas directeurs de renouvellement des principaux axes du réseau, notamment d'avoir un schéma de renouvellement de la voie de la rive droite du Rhône, afin de pouvoir prévoir quelle section sera renouvelée et à quel horizon, et ce sur tous les principaux axes.

RFF a également signé des **conventions de programme pluriannuel avec la SNCF** pour lui donner une visibilité plus grande ; ainsi a-t-il procédé à une réorganisation complète du processus plage travaux pour répondre aux demandes de toutes les entreprises ferroviaires d'améliorer l'organisation des travaux sur le réseau. Ainsi, la coordination des travaux se fera sur un axe entier (de 500 à 1000 km) plutôt que sur une portion plus réduite (de 100 km).

Concernant **les actions dans le Grand Sud-Est**, Bruno FLOURENS ajoute également que la commande centralisée du réseau est en cours de mise en place à Dijon. Celle-ci va commander la LGV Rhin-Rhône –Branche Est- et tout le nœud ferroviaire dijonnais.

En Rhône-Alpes, la **commande centralisée du réseau** sera mise en place à partir de 2010, avec le nouveau poste qui va commander Part Dieu en cours de construction. La commande centralisée du réseau sera mise en service en juin 2010, nécessitant l'interruption du trafic pendant tout un week-end, déviant le trafic sur Perrache et Saint Exupéry.

Une autre commande centralisée sera installée à Marseille, avec une possibilité de commande pour toute la façade méditerranéenne. L'installation d'une commande à Montpellier n'est pas arrêtée pour le moment.

L'ensemble du réseau Sud-Est sera donc commandé à partir de quatre points. Ce projet prendra une quinzaine d'année pour être mis en place.

RFF insiste sur l'importance du **renouvellement des lignes** par rapport à la création de lignes nouvelles. Il est nécessaire de maintenir la qualité du réseau. Actuellement un renouvellement important de rails et de ballast est en cours sur la LGV Paris-Lyon pour un montant de 60-70 millions d'euros afin de maintenir les performances de la ligne.