



Événement

La LGV Est européenne sur les rails de la deuxième phase.

Après 20 ans de projet et 5 années de grands travaux menés par Réseau Ferré de France, la LGV Est européenne a été mise en service le 10 juin. La ligne, longue de 300 kilomètres, s'intègre dans le réseau ferroviaire national qui comprend désormais 1850 km, soit le plus grand réseau à grande vitesse d'Europe. Elle sera exploitée à 320 km/h en vitesse commerciale, aujourd'hui un record. Et ce ne sont pas moins de 26 destinations qui seront reliées à Paris grâce à cette nouvelle liaison en moins de 3h dont 17 en moins de 2h00.



85% de la desserte sont déjà assurés et l'intégralité des liaisons devrait être assurée au printemps 2008. A l'occasion de la mise en service de cette nouvelle liaison, le Premier ministre, François Fillon, a indiqué : *"Mettre Strasbourg à un peu plus de deux heures de Paris, c'était un rêve. Il a été réalisé grâce aux efforts de la SNCF, aux efforts de RFF, grâce aux efforts des collectivités locales et à celui de l'Etat". "C'est un symbole de la France européenne, parce que ce TGV est un TGV européen. C'est pour nous aussi le symbole du savoir-faire des entreprises françaises, du savoir-faire de la SNCF et de RFF. C'est un symbole qui nous donne confiance en l'avenir"*, a-t-il ajouté.

Et l'avenir ? Il se dessine avec le deuxième tronçon de cette liaison, dont le financement est estimé à 1,7 milliard d'euros (valeur 2005), qui mènera la ligne à grande vitesse jusqu'à Strasbourg et qui placera Paris à moins de 1h50 de la capitale européenne. Pour la partie française, la prochaine étape est en effet l'achèvement de cette ligne avec les 106 kilomètres entre Baudrecourt et Vendenheim (Bas-Rhin), près de Strasbourg, qui permettront de gagner encore une demi-heure sur le trajet depuis Paris. Il s'agit de l'un des maillons de la Magistrale pour l'Europe, ce grand axe ferroviaire, long de 1 500 kilomètres, qui reliera à grande vitesse Paris à Bratislava et Budapest en passant par Munich et Vienne, et qui pourrait être achevée pour 2015.

Hubert du Mesnil, président de RFF, a nommé Alain Cuccaroni, directeur des opérations de cette seconde phase. Ce dernier était depuis 1998 adjoint des opérations de la 1ère phase auprès de Patrick Trannoy. Le protocole de financement pour la préparation de cette 2ème étape de 94 millions d'euros a été ratifié par les co-financeurs le 24 janvier dernier et approuvé par le conseil d'administration de RFF, le 8 mars. Cette préparation concerne les études complémentaires, les fouilles archéologiques et les acquisitions foncières en Moselle. Les acquisitions foncières dans le Bas-Rhin sont déjà engagées, le financement équivalent ayant été octroyé dans le cadre de la construction du premier tronçon de la ligne.

Les sondages pour la phase de diagnostic archéologique seront engagés sur le terrain en 2008, sur l'ensemble des 106 kilomètres.

La seconde phase en chiffres :

- >> 106 kilomètres de ligne nouvelle
- >> 1 tunnel sous les Vosges de 3 900 mètres
- >> 63 communes concernées en Lorraine et en Alsace
- >> 320 km/h de vitesse commerciale
- >> 18,5 millions de m³ de déblais
- >> Linéaire de rails : 474 km
- >> Ballast : 1 million de tonnes
- >> Équipements de la ligne en ERTMS pour l'interopérabilité

Ils l'ont dit

>> Nicolas Sarkozy se positionne en faveur d'une nouvelle traversée des Pyrénées.

Lors de sa rencontre avec José Luis Zapatero, le chef du gouvernement espagnol, au mois de mai dernier, le Président de la République a affirmé sa volonté de trouver une solution de connexion ferroviaire par les Pyrénées centrales. Nicolas Sarkozy a souligné que l'Espagne devait être désenclavée géographiquement et que l'intérêt du Sud-Ouest de la France était de profiter de la croissance espagnole. Il a indiqué que cette traversée des Pyrénées était un sujet important du prochain sommet franco-espagnol, en France, à l'automne 2007. « Je dis à mes compatriotes que ce serait tellement mieux d'avoir du ferroutage pour traverser les Pyrénées que de n'avoir que des

A suivre

Point d'étape sur la ligne à grande vitesse Lyon - Turin

Le Parlement européen a voté le 23 mai dernier le financement des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie parmi lesquels figure le Lyon-Turin. Ce vote couvre la période 2007-2013 et porte sur un budget de 8 milliards d'euros, dont 6 sont destinés aux projets prioritaires. D'un coût estimé à 7,6 milliards d'euros, la section transfrontalière Saint Jean de Maurienne - Bussoleno du Lyon - Turin pourrait être financée à hauteur de 30% par l'Union européenne, la France et

camions » a-t-il ajouté.

>> Bernard Soulage compte sur les effets du TGV Est européen.

Bernard Soulage, président de l'association Villes et régions européennes de la grande vitesse et vice-président délégué aux transports de la Région Rhône-Alpes, a souligné, dans le magazine « la Vie du Rail » que le potentiel de développement du TGV Est européen était remarquable en rappelant que les marges de progression étaient énormes. Il a par ailleurs rappelé la mobilisation des Régions sur ce grand projet : « les Régions se sont beaucoup battues pour diffuser le TGV dans tout le territoire » a-t-il indiqué.

>> Jean-Marc Charoud évalue la poursuite de l'expansion du réseau TGV.

Jean-Marc Charoud, directeur des projets de développement de RFF, a indiqué dans les Echos que la poursuite du maillage ferroviaire de la France à l'horizon 2020 impliquait que la France soit capable de mobiliser environ 50 milliards d'euros.

l'Italie assumant les 30% restants. La France et l'Italie doivent produire pour cela devant les instances européennes, le 20 juillet prochain, le traité de 2001, le plan de financement et une revue détaillée du projet.

La France devrait promulguer en fin d'année la déclaration d'utilité publique pour la partie française de la section transfrontalière. Quant à l'Italie, elle doit encore prendre position pour un tracé définitif avant le 30 septembre. A ce titre, le gouvernement italien vient d'annoncer qu'un nouveau tracé pourrait être envisagé afin d'éviter la basse vallée de Suse où les habitants sont mobilisés contre le projet. Si la procédure se poursuit, l'UE devrait s'engager définitivement en fin d'année. La liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon - Turin, dont le coût total est estimé à 12,5 milliards d'euros, ne devrait pas être achevée avant 2020.

Ils s'interrogent

Les questions des parlementaires au Gouvernement sur l'actualité ferroviaire et les réponses des ministres concernés.

>> **Françoise Branget, députée du Doubs**, avait interpellé l'ancien ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer sur le projet de **TGV Rhin-Rhône et sur la réquisition de terrains portant des droits à paiement unique (DPU)** qui en découlait. Elle souhaitait savoir si, pour les emprises résultant d'une déclaration d'utilité publique, il était envisagé de reporter les DPU des terrains réquisitionnés sur les autres terrains de l'exploitation concernée, soit à titre définitif, soit à titre temporaire lorsqu'ils n'ont pas fait l'objet d'une compensation en hectare dans les deux ans.

En réponse, Dominique Perben avait rappelé que dans le cadre de cette nouvelle liaison à grande vitesse, RFF s'assurait de la maîtrise foncière des zones nécessaires pour la réalisation des terrassements soit par acquisitions, soit par conventions d'occupation temporaire. Il a ajouté que RFF s'était engagé à rétrocéder ces zones de dépôt dans un délai de trois ans aux ayants droit afin que les DPU puissent être activés dans les délais et que les exploitants ne soient pas pénalisés.

Question écrite n°88914 du 14/03/2007 - Réponse parue au JO du 06/03/2007 [Pour en savoir plus](#)

>> **Léonce Déprez, député du Pas-de-Calais**, avait attiré l'attention de Dominique Perben, sur l'avis relatif au schéma régional des transports de Nord - Pas-de-Calais et sur les perspectives envisagées pour améliorer les infrastructures existantes avec notamment l'électrification des lignes Boulogne - Dunkerque et Boulogne - Amiens. Le ministre avait précisé que les études de signalisation et d'électrification de la ligne Amiens - Rang-du-Fliers seraient terminées courant 2007 et qu'il avait par ailleurs été retenu, dans le cadre des discussions sur le contrat de projet Picardie, de financer une première tranche des travaux d'électrification de la ligne afin d'améliorer la signalisation entre Abbeville et Rand-du-Fliers. Dominique Perben avait également précisé que l'opération de modernisation, doublement et électrification de la section Calais-Dunkerque faisait partie des projets évoqués dans les négociations sur le futur CPER du Nord - Pas-de-Calais 2007-2013.

Question écrite n°106946 du 17/10/2006 - Réponse parue au JO du 10/04/2007 [Pour en savoir plus](#)

NDLR : Le contrat de projet Etat-région Nord - Pas-de-Calais 2007-2013 prévoit notamment de :

- Compléter la ligne littorale desservant les 3 ports de la région et le Tunnel sous la Manche, par la modernisation de la ligne Calais - Dunkerque en complément de l'électrification de Boulogne - Rang du Fliers ;
- Améliorer la desserte terminale ferroviaire des trois ports, en particulier celle de Calais et Boulogne.

Dans les cartons

Accord sur le financement des études pour la LGV Toulouse - Bordeaux

Les collectivités locales de la région Midi-Pyrénées viennent de trouver un accord pour le financement des études, estimé à 36 millions d'euros par RFF, de la LGV entre Bordeaux et Toulouse qui devra relier à échéance 2016 Toulouse à Paris en 3h00 et connecter Toulouse aux réseaux européens. Elles en assureront le financement pour un montant de 14,4 millions d'euros. Le conseil régional de Midi-Pyrénées participera à hauteur de 5,24 millions d'euros, la communauté d'agglomération du Grand Toulouse à hauteur de 4,5 millions d'euros et le conseil général de Haute-Garonne à hauteur de 3,5 millions d'euros. Les autres collectivités de la région contribueront également au financement.

Martin Malvy, président de la région Midi-Pyrénées, s'est félicité de cet accord et a annoncé avoir l'intention de demander une audience au ministre afin d'évoquer le financement des travaux et la participation de l'Etat. Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse, a, quant à lui, indiqué que cet accord était une étape importante franchie au bénéfice de l'intérêt général.

La liaison entre Bordeaux et Toulouse est le premier maillon d'un projet d'axe à grande vitesse entre Bordeaux et Narbonne reliant l'atlantique à la méditerranée.

Pour en savoir plus :

- [le site du débat public](#)
- [les conclusions du débat public](#)
- [et la décision du maître d'ouvrage](#)

>> **Daniel Reiner, sénateur de Meurthe-et-Moselle,** était intervenu auprès de l'ex-ministre délégué à l'Aménagement du territoire, sur le projet de réouverture de la ligne Gérardmer-Laveline devant Bruyère compte tenu du développement du tourisme en Lorraine. Christian Estrosi avait alors indiqué que dans le cadre du nouveau contrat de projet Etat-région 2007-2013, en concertation avec le conseil régional et les autres collectivités locales, la priorité a été accordée aux investissements permettant de conforter la position stratégique de la Lorraine, notamment grâce à des investissements capacitaires et grâce au développement de l'intermodalité des transports. « Au total, ce sont pratiquement 144 millions d'euros que les différents partenaires investiront sur ces projets dans la période 2007-2013. A cela, au-delà des 20,2 millions d'euros déjà consommés, 8 millions d'euros de financements supplémentaires, hors CPER, seront consentis par l'Etat pour la gare d'interconnexion de Vandières » a-t-il ajouté.

Question écrite n°23332 du 25/05/2006 - Réponse parue au JO du 14/05/2007 [Pour en savoir plus](#)

Régions

RFF au service du développement ferroviaire en Midi-Pyrénées.

Implantée à Toulouse, sous la direction de Kim Regnier, l'équipe régionale de RFF compte 16 collaborateurs pour accompagner l'essor du transport ferroviaire en Midi-Pyrénées.

Dans le cadre du nouveau contrat de projet Etat-région 2007-2013, d'un montant de 359,5 millions d'euros, le développement du transport ferroviaire, aussi bien national que régional, a été fixé comme un objectif prioritaire.

Ce nouveau CPER doit préparer l'arrivée de la LGV Bordeaux - Toulouse à échéance 2016 et moderniser le réseau ferroviaire en consacrant 87 millions d'euros au renouvellement des voies. Il doit également améliorer le transport régional de voyageurs en poursuivant d'une part le développement des dessertes vers Tarbes et l'aménagement de la gare Matabiau et, d'autre part en amorçant un ambitieux programme de développement vers Rodez, Castres et Figeac. Enfin, il doit accompagner l'émergence de nouveaux pôles multimodaux. RFF participe au volet ferroviaire de ce contrat de projet à hauteur de 72,8 millions d'euros.

La direction régionale de RFF, en partenariat avec les acteurs locaux, s'est fixée plusieurs objectifs afin de toujours mieux répondre aux attentes et intérêts des collectivités et des usagers.

Mieux répondre aux besoins de la région

RFF pilote une expertise des infrastructures ferroviaires afin de dresser un état des lieux précis. Cette étude répond à plusieurs objectifs : identifier les besoins spécifiques de renouvellement des équipements, anticiper les évolutions du réseau liées au développement des dessertes, établir une stratégie pérenne et cohérente pour en assurer l'optimisation.

Ouvrir la région Midi-Pyrénées sur la France et l'Europe

RFF participe à la mise en place de la liaison LGV Bordeaux - Toulouse. Ce grand projet permettra de relier Toulouse à Paris en un peu plus de 3h00, au lieu de 5h00 actuellement. Cette future liaison reliera également Bordeaux à Toulouse en 1h00 (au lieu de 2h00 actuellement) et fera bénéficier de ce gain de temps les relations de l'Aquitaine avec le sud-est.

Il améliorera l'accessibilité de Midi-Pyrénées en plaçant Toulouse, à terme, dans le maillage national et international des LGV. Le fret ferroviaire verra les conditions de son développement facilitées grâce aux créneaux horaires de circulation mieux répartis dans la journée, et aux performances améliorées.

Développer le réseau

RFF améliore la performance de la ligne Toulouse - Narbonne et investit environ 130 millions d'euros dans le renouvellement des voies et postes de signalisation ou encore pour la création d'installations permanentes de contre-sens.

Pour en savoir plus :

- [la carte des projets en Midi-Pyrénées](#)
- [la carte du réseau ferré en Midi-Pyrénées](#)

Le réseau ferré en région Midi-Pyrénées : chiffres-clés.

- >> 1 484 kilomètres de lignes
- >> 2 075 kilomètres de voies ferrées principales

- >> 5 928 ouvrages d'art
- >> 1 063 passages à niveau
- >> 534 gares

Brèves

>> Signature de la convention de gestion de l'infrastructure 2007-2010.

Hubert du Mesnil, président de RFF et Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, ont signé le 25 mai dernier la convention de gestion du réseau ferré national 2007-2010, d'un montant de 11 milliards d'euros. Cette nouvelle convention pluriannuelle confirme l'ambition des deux entreprises de dynamiser le ferroviaire, mode de transport pleinement intégré dans le développement durable.

[Pour en savoir plus](#)

>> RFF approuve l'avant projet d'une 1ère phase de modernisation des lignes Nantes-Pornic et Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-vie.

Lors de son conseil d'administration du 7 juin 2007, RFF a approuvé l'avant projet d'une 1ère phase de modernisation des lignes de Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie (84 kilomètres) et de Nantes à Pornic (60 kilomètres). Ces aménagements d'un coût de 51 millions d'euros répondront à trois objectifs : augmenter la capacité de transport, améliorer le confort, réduire les temps de parcours. Cette opération est inscrite dans le nouveau CPER 2007-2013 en Pays de la Loire.

[Pour en savoir plus](#)

>> RFF émet 750 millions d'euros à 15 ans.

Réseau Ferré de France a émis, le 23 mai dernier, 750 millions d'euros à 15 ans en procédant à l'abondement de son émission de référence initialement lancée en mai 2006. Cela porte l'encours total à 2 milliards d'euros. Cette opération signe le retour de RFF, émetteur récurrent sur les marchés internationaux de capitaux avec des programmes de financement annuels de l'ordre de 2 milliards d'euros, sur le marché des émissions publiques en euros cette année.

[Pour en savoir plus](#)

>> RFF s'affirme comme acteur du développement du fret ferroviaire.

Lors du conseil d'administration de l'association Roissy Carex, l'adhésion de RFF comme membre associé a été adoptée à l'unanimité. RFF assurera la conduite des études relatives à l'attribution des sillons, l'étude et la construction des raccordements au réseau à grande vitesse existant nécessaires à ce projet et la coordination des trafics internationaux avec ses homologues européens gestionnaires de réseaux. Créée en 2006, Roissy Carex a pour objectif de fédérer les acteurs intéressés par le concept de gare LGV Fret sur la plateforme aéroportuaire de Paris-Roissy CDG et de soutenir le développement de services de fret à grande vitesse sur les LGV au niveau européen.

>> Nexity et Adyal pour la gestion du patrimoine de RFF.

RFF vient de confier au réseau Adyal et au groupe Nexity la gestion de son patrimoine immobilier et foncier, soit 21 000 bâtiments totalisant plus de 4,5 millions de m² sur 26.000 ha en sites ferroviaires. Ces contrats d'un montant de plus de 38 millions d'euros sur la durée ferme de 5 ans (prorogable de deux périodes de 3 ans) portent sur la gestion du patrimoine foncier et immobilier et les cessions de biens. En outre, RFF a choisi le groupement Adyal-IBM pour la gestion et l'exploitation du référentiel patrimonial.

[voir le PDF à imprimer](#)

Lettre mensuelle éditée par la direction de la communication de Réseau Ferré de France

Directeur de la publication : Patrice Kreis - Rédactrice en chef : Sylvie Gelade

Contact : RFF, 92, avenue de France, 75 648 Paris Cedex 13

Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données personnelles vous concernant.

© 2006, 2007 RFF