

EXPOSE de Monsieur Jean Gabriel AMPEAU

Chef de Service de Gestion du Réseau RFF

Région CENTRE LIMOUSIN

le samedi 21 février 2009

RFF a été créé en 1997 afin de cantonner la dette de la SNCF. Son effectif est de 1000 personnes au niveau national et son organisation répartie sur 12 régions.

Cet établissement public est le propriétaire des Infrastructures et le maître d'ouvrage des opérations d'investissements. Il confie l'entretien du réseau par délégation à la SNCF.

Ses principales missions portent sur:

- la régénération des voies et des caténaires
- les opérations de développement (électrification ou construction de lignes nouvelles)
- les opérations pour le compte de tiers (installation de pont-rail)

Une convention de gestion lie l'INFRA à RFF (dotation de 1,8 MM d'euros par an) qui en retour perçoit des péages. Deux logiques lient les deux entités client fournisseur dans le premier cas et l'inverse dans l'autre.

La Direction Centre Limousin est installée rue de la République à Orléans et regroupe 20 personnes. Que coûte un RVB? 1 M d'euros le kilomètre avec la suite-rapide. Lors d'importants travaux la voie est totalement fermée à la circulation en journée (cas de l'électrification de Tours à Vierzon) ou sur plusieurs jours ou plusieurs semaines (cas de la section de ligne de Bourges à Montluçon) ce qui permet de réduire la facture de 35%. Le recours à des opérations nocturnes ne concerne plus que le remplacement de tabliers. En 2010 le vieux rail DC aura disparu de la région. (hors lignes dédiées au Fret) D'ailleurs 20 M d'euros seront consacrés à l'entretien de ces voies (on y circule à 30 ou 40 km/h) par la mise en place de rails de réemploi.

Quels sont les travaux prévus?

- Chartres Orléans: projet inscrit au contrat de projet qui se heurte à deux obstacles de taille: la suppression du PN 3bis à Chartres encastré sous l'estacade de l'A11 et en sortie d'un carrefour giratoire; la traversée de la base aérienne de Bricy Boulay la voie se situant en bout de piste il serait nécessaire de modifier le plan de vol des Transalls. Il faut savoir que la DUP ne peut se réaliser par étape.
- Joué les Tours Chinon: BAPR et gares en voies de gauche (sauf à Joué où les aiguilles seront motorisées) à l'horizon 2011/2012 ; investissements de 2M d'euros en 2009 et de 3 en 2010. Les travaux du tunnel de Chinon sont financés par le pôle Ouvrage d' Art. Le rail DC sera déposé du côté de Druye et les traverses métalliques disparaîtront en 2013. Il sera créé un évitement circulation à Saint Benoît la Forêt et un relevage des installations.
- Joué les Tours Loches: fin de la Vignolisation en 2010. (coût 1,8 M d'euros)
- Chateaudun La Membrolle: crédit de 47 M d'euros: la partie ouest sera traitée en premier.
- Orléans Gien: pont de Sully une pile menace de s'effondrer (nécessité de refaire les têtes de pieux) Le projet de péri-urbain (desserte voyageurs jusqu'à Châteauneuf) est actuellement étudié. La ligne est fercamisée depuis le 10 décembre 2007 sauf pour le trafic de SDHF.
- Actuellement elle est desservie par 1 AR les mardis et jeudis (transport de gaz liquéfié) et un autre tous les après midi ouvrables jusqu'à Saint Denis Jargeau.
- Bourges Montluçon: travaux 2009/2012 pour 6M d'euros. Les dernières limitations permanentes de vitesse devraient cesser. Le raccordement de Pont Vert est posé en LRS.
- Bourges Saincaize: travaux d'électrification pour 2009/2011 La ligne sera fermée en journée.
- Dourdan Chateaudun: la vitesse sera relevé à 140 km/h
- Blois Villefrancoeur: la ligne est exploitée pour le compte de Véolia Transport depuis le 11 décembre 2006.
- LGV Limoges Poitiers: pour 2020 en CCVU avec un évitement central (pas de gare intermédiaire)

- Saint Benoît Limoges: CCVID et BAPR dont la mise en service est prévue le 6 avril 2009. Deux RVB sont programmés de Saint Benoît au Dorat et de Bellac à Limoges. La vitesse sera relevée à 140 km/h sur les parties rectilignes et la fréquence des trains augmentée. (le temps de trajet sera réduit à 1h38).

Aujourd'hui on pose plus de traverses monoblocs que de bi-blocs en raison de la corrosion des entretoises et de la fissuration du béton.

Dans le cadre des nouvelles restructurations les agents de l' Infrastructure et ceux des Bureaux Horaires dépendront d'une structure autonome mais non filialisée.

Quels sont les opérateurs privés installés en région Centre?

- ECR (Euro Cargo Rail) trafic de céréales à destination de la Bretagne (silos de Gouessant)
- Seco-Rail: produits de carrière de Thouars vers Gênevilliers.
- Véolia: depuis les silos d' Artenay et de Meung sur Loire
- EWS: trafic de céréales dans la vallée du Cher en Berry et dans la zone de Blois.

Quels sont les nouveaux engins moteurs affectés à ces trafics?

- locos de la class 66
- diesels Vossloh G 2000 de 3600 ch
- Traxx en attente d'homologation.

JP LASSERRE DU ROZEL