



HORAIRES & TRAVAUX

2013 - 2017

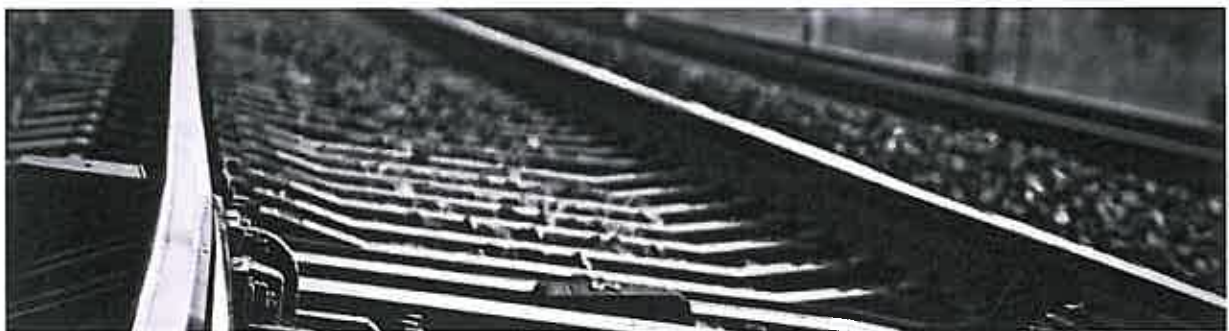


SOMMAIRE

1. LE TRAIN A DE L'AVENIR, LA CROISSANCE DU TRAFIC EN TÉMOIGNE	4
2. DE LA RÉNOVATION AU GRAND PROJET DE MODERNISATION DU RÉSEAU.....	5
3. 2013, MISE EN PLACE DU CADENCEMENT DES TRAVAUX EN RÉGION CENTRE	8
4. HORAIRES 2013 : CE QUI ÉVOLUE EN RÉGION CENTRE	12
5. PRINCIPALES MODIFICATIONS PAR LIGNE	14
6. NOTRE PRIORITÉ : INFORMER LES VOYAGEURS ET LES PUBLICS CONCERNÉS	17

ANNEXES

A. QUI FAIT QUOI	20
B. CARTE DES ZONES TRAVAUX EN RÉGION CENTRE AVEC CONSÉQUENCES SUR LES CIRCULATIONS	23



PRÉFACE

Le 9 décembre 2012, la majeure partie des horaires des trains n'évoluera pas. Certains horaires feront l'objet de quelques ajustements essentiellement liés aux travaux d'infrastructure.

De fait, l'important programme d'investissement de Réseau Ferré de France, d'un montant record de 1,7 milliard d'euros cette année, se poursuit en 2013 pour moderniser le réseau et développer ses performances dans le futur.

En effet, la croissance des trafics ferroviaires s'intensifie sur un réseau qui a besoin d'être rénové et modernisé. Cette sollicitation toujours plus importante du réseau ferré nécessite d'organiser autrement les travaux d'infrastructure sur certains axes afin de concilier à la fois la circulation des trains et la réalisation des travaux.

Le cadencement des circulations des trains dont la première étape a été lancée en 2012 a permis de premières améliorations en terme de régularité.

Les circulations cadencées, mieux organisées, offrent maintenant l'avantage de conjuguer réalisation des travaux et maintien d'un maximum de desserte. Les chantiers sont ainsi planifiés sur des périodes fixes régulières avec les avantages suivants :

- Limitation des variations horaires ponctuelles tout au long de l'année,
- Maintien de la circulation des trains aux heures les plus fréquentées le matin et le soir,
- Anticipation de l'information aux voyageurs sur les modifications des dessertes dans le cadre des travaux.

À terme, ces travaux contribueront à améliorer durablement la sécurité et la qualité des circulations au bénéfice des utilisateurs du train.

1. LE TRAIN A DE L'AVENIR, LA CROISSANCE DU TRAFIC EN TÉMOIGNE

Plus de trains, plus vite, plus loin, plus près... la demande des Français, attachés à ce mode de transport, ne cesse de croître. Avec une hausse de 40 % du trafic pour TER en huit ans et 27 % pour Transilien en dix ans, les indicateurs de trafic témoignent d'une évolution durable, qui concerne aussi bien les usages liés au travail qu'aux loisirs.

Et cela ne devrait pas s'arrêter là puisque les études de marché tablent sur une augmentation de 30 % du nombre de voyageurs à l'horizon 2020.

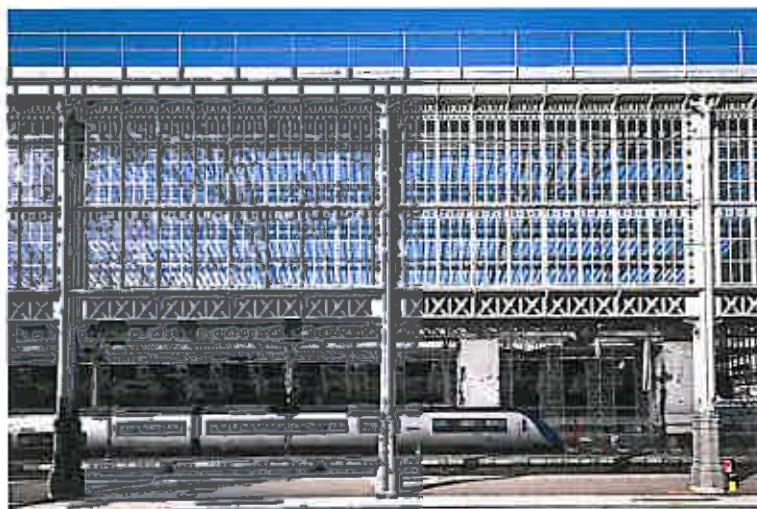
Économique et écologique, le transport ferroviaire consomme moins d'énergie que le transport routier et ne consomme que 1,7 % de l'énergie utilisée pour les transports, ne produisant que 0,5 % des émissions de gaz à effet de serre. D'un coût d'entretien courant moins élevé que pour une autoroute, le train est également imbattable en matière de sécurité des personnes : 52 fois plus sûr que la voiture, selon les dernières statistiques d'accidentologie.

↳ Chiffres clés :

2002 - 2012 : + 40% de trafic TER

Perspective 2020 : +30 % de voyageurs

Le train consomme 1,7% de l'énergie nécessaire pour l'ensemble des modes de transports et 0,5% des gaz à effet de serre.



2. DE LA RÉNOVATION AU GRAND PROJET DE MODERNISATION DU RÉSEAU

Le réseau ferroviaire français est composé de 30 000 km de lignes, dont 2 000 de lignes à grande vitesse. En région Centre, près de 500 trains circulent chaque jour sur les 31 lignes, soit près de 2 000 km de voies.

Le plan de rénovation du réseau ferroviaire français

Réseau Ferré de France renouvelle et développe le réseau pour améliorer la qualité des circulations sur le réseau.

RFF a poursuivi et accéléré le renouvellement du réseau depuis 2008 grâce au Contrat de performance signé avec l'État, ce qui en fait le deuxième investisseur public français.

Ce programme représente un montant total de 13 milliards d'euros prévus entre 2008 et 2015. Grâce à un niveau d'investissement record en 2012 – 1,7 milliard d'euros – RFF a réussi une montée en charge décisive, passant à plus de 1000 kilomètres de voies rénovées contre 500 en 2005.

Jamais RFF n'avait mobilisé autant de fonds pour mettre à disposition de ses clients un réseau capable de répondre à leurs besoins de mobilité et d'assurer une desserte attractive des territoires, tout en conciliant les attentes des marchés : le transport de proximité périurbain, les liaisons intercités, la grande vitesse et le transport de marchandises.

**1,4 milliard
d'euros**
d'investissements
en 2011

**1,7 milliard
d'euros**
d'investissements
en 2012

**2 milliards
d'euros**
d'investissements
en 2013

85 millions d'euros investis pour rénover le réseau ferroviaire en région Centre

En 2013, 85 millions d'euros seront investis sur le réseau régional Centre.

Les principaux travaux se positionneront sur les lignes suivantes :

- Paris - Orléans ,
- Orléans - Tours ,
- Orléans - Vierzon - Châteauroux - Limoges ,
- Tours - Saumur.

Voici quelques exemples qui seront réalisés en région Centre en 2013 :

- Renouvellement Voies-Ballast (RVB) : à Artenay pour 1,3 millions d'euros et Port-de-Pile pour 1,3 million d'euros.
- Remplacement d'appareils de voie (aiguillage) à St Cyr.
- Maintenance ou remplacement de la signalisation (signaux placés tout le long de la voie et commandés par le poste d'aiguillage) : à Orléans, renouvellement du circuit de voie.
- Maintenance ou remplacement de caténaires (équipements d'alimentation électrique) : à Orléans, remplacement de 24 tirs caténaires pour 2 millions d'euros.
- Maintenance ou rénovation des ouvrages d'art et en terre (tunnels, ponts rail) : remplacement d'un pont route pour 1,4 million d'euros à Droué sur Drouette.
- Travaux de raccordement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) – Prolongement de la LGV Atlantique - longue de 302 km, cette nouvelle ligne raccordera Tours et Bordeaux et mettra Paris à deux heures de Bordeaux en 2017.

Des travaux réalisés pour la satisfaction des voyageurs

Ces travaux de rénovation de l'infrastructure ferroviaire contribueront à terme à :

- Un réseau plus fiable : moins de pannes ou de dysfonctionnements.
- Un réseau plus sûr : des infrastructures performantes pour assurer la sécurité des circulations.
- Des temps de trajet plus courts en permettant une circulation des trains à la vitesse optimale offerte par les infrastructures.
- Une ponctualité renforcée et un meilleur confort grâce à des circulations plus fluides.
- Davantage de capacités de circulation sur les voies, donc davantage de trains sur certaines lignes.

Zoom sur la rénovation du réseau ferroviaire

Alors qu'en 2005, l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) avait dressé un bilan préoccupant de l'état du réseau et dénoncé le risque consécutif de dégradation pouvant aller jusqu'à la fermeture de la moitié des lignes, l'audit constate aujourd'hui les importants efforts réalisés par RFF.

En effet, il observe un net ralentissement du vieillissement du réseau. Il recommande de poursuivre et d'amplifier cet effort et de le concentrer sur les grandes lignes du réseau structurant. L'EPFL salue également dans son rapport l'industrialisation de l'offre ferroviaire et la mise en place du cadencement. Il invite enfin à poursuivre l'amélioration des processus industriels.

Le grand projet de modernisation des infrastructures ferroviaires

En réponse à ce nouvel audit, le ministre des transports, Frédéric Cuvillier, a souhaité qu'une nouvelle étape de cette modernisation du réseau soit engagée et a demandé à RFF de construire un grand projet dans cette perspective.

Dans cette perspective, RFF proposera au ministre des transports un plan opérationnel dans les 6 mois fondé autour des orientations suivantes :

- Renforcer la qualité du service rendu aux usagers, notamment en améliorant la régularité des trains et en repartant des besoins de mobilité des habitants au quotidien ;
- Répondre aux enjeux de capacité du réseau ferré pour mieux prendre en compte les besoins de mobilité de tous, notamment en concentrant les efforts sur le réseau classique ;
- Renforcer la sécurité du réseau ferré national ;
- Travailler avec les régions, autorités organisatrices des transports au plan local ;
- Mobiliser les industries françaises et participer ainsi directement à la préservation et à la création d'emplois dans la sphère industrielle.

Au-delà de l'effort de renouvellement du réseau qui devra être maintenu (plus de 1 000 km par an renouvelés), une montée en charge des travaux est souhaitable pour garantir la qualité et la pérennité des dessertes ferroviaires. Ainsi l'effort financier sur le réseau existant devra passer de 1,7 milliard d'euros à environ 2 milliards d'euros par an jusqu'en 2020.

Pour réaliser tous ces travaux aujourd'hui et demain, il est désormais primordial de les planifier au mieux pour minimiser leur impact.

3. 2013, MISE EN PLACE DU CADENCEMENT DES TRAVAUX EN RÉGION CENTRE

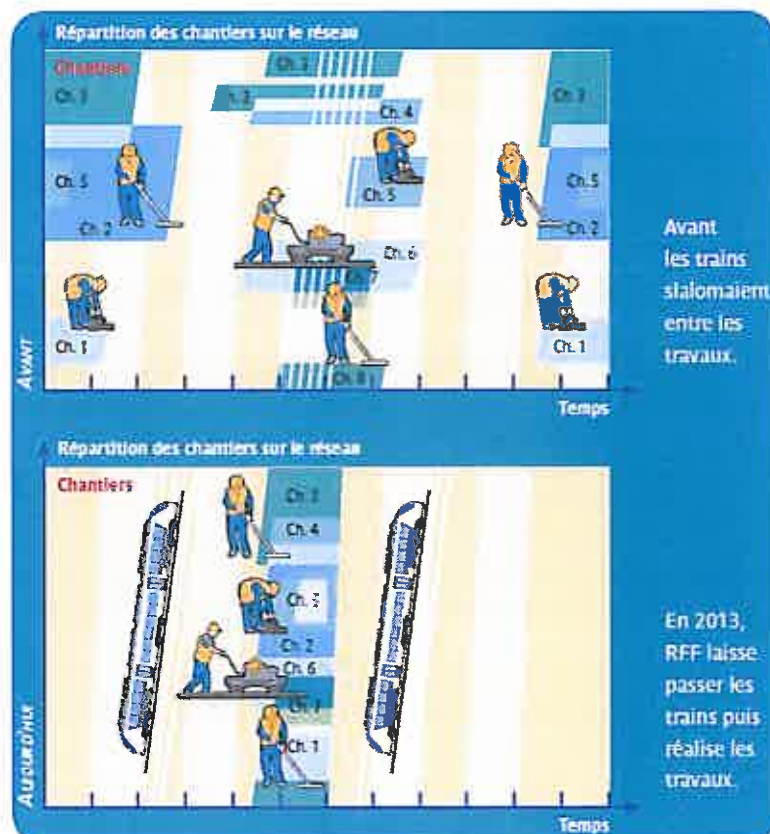
En 2013, les travaux seront mieux planifiés et organisés sur les lignes principales du réseau régional pour limiter au maximum les variations d'horaires ponctuelles en cours d'année.

Habituellement, différentes organisations se combinent pour permettre de maintenir au maximum les circulations nécessaires aux voyageurs. Cette organisation au cas par cas nécessite des modifications des horaires des trains à chaque fois différentes.

Pour remédier à cela, une nouvelle planification cadencée des travaux s'applique progressivement :

↳ « Les fenêtres travaux » :

Il s'agit de planifier les travaux sur une même période de la journée toute l'année, de manière à éviter les variations trop fréquentes d'horaires pour les voyageurs.



Exemples des avantages des fenêtres travaux en région Centre

1. Axe Orléans-Blois-Tours

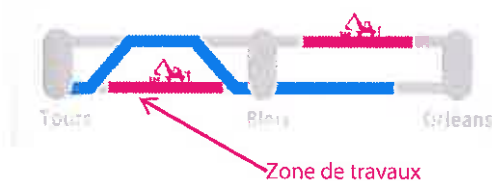
En 2012, une fenêtre de 2 heures était prévue toute l'année pour réaliser les travaux avec quelques créneaux supplémentaires positionnés, chantier par chantier, en dehors de cette fenêtre.

Inconvénients :

- Les 2 voies étaient fermées pendant 2 heures, ne permettant aucune circulation des trains
- Les travaux supplémentaires se positionnaient dans des horaires variables d'où une mauvaise visibilité des impacts par les entreprises ferroviaires et une anticipation difficile des modifications et de l'information à faire aux voyageurs.

En 2013, les travaux seront réalisés pendant 5 heures, en milieu de la journée, avec une seule voie travaillée sur les 2 et un point de croisement à Blois, permettant ainsi la circulation des trains sur l'autre voie.

Schéma de circulation alternée des trains :



À titre d'exemple : en 2012, le train Tours-Orléans 14h04-15h20 a dû être supprimé du fait de l'interruption totale des circulations pendant 2 heures pour la réalisation des travaux.

En 2013, grâce aux fenêtres de 5 heures et la possibilité de faire circuler alternativement les trains sur une des 2 voies, ce train Tours-Orléans circulera de nouveau, départ à 14h03 de Tours, arrivée à 15h18 à Orléans.

Bénéfices :

- Le service est continu car les trains peuvent circuler sur la voie qui n'est pas travaillée,
- Une meilleure maîtrise et visibilité des impacts par les entreprises ferroviaires et donc pour les voyageurs qu'il devient plus facile d'informer en amont,
- La fenêtre travaux de 5 heures permet de réaliser les chantiers tout en ayant le minimum d'impact sur les circulations.

il n'y a pas plus d'heures de travaux en 2013, ils sont simplement mieux organisés sur le réseau :

- 2012 : 2 039 heures de travaux/an,
- À partir de 2013 : 2 000 heures de travaux/an.

2. Axe Orléans-Vierzon

En 2013, les travaux sont réalisés de jour en heures creuses, dans des fenêtres de 4 heures réservées exclusivement aux travaux, limitant ainsi les conséquences sur les trains les plus empruntés. Un point de croisement à Lamotte-Beuvron permet la circulation des trains sur l'autre voie. Pendant 9 semaines, les 2 voies seront travaillées simultanément pendant 2h10, avec interruption de la circulation des trains sur ce court intervalle.

3. Axe Vierzon-Brive

En 2013, à la différence des deux autres axes, les travaux seront effectués en milieu de journée, dans une fenêtre de 4 heures pendant 45 semaines.

Faute d'Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS)

- dispositif qui permet la circulation en sens inverse des trains, sur les 2 voies d'une section de ligne lorsque l'une des voies n'est pas utilisable - les 2 voies seront simultanément en chantier, impliquant une interruption du trafic pendant cette intervalle. Les circulations seront ainsi préservées aux heures de pointe.

En 2013, tous les chantiers ne seront cependant pas réalisés en « fenêtre travaux », ils pourront être organisés selon d'autres méthodes :

- Travaux de nuit, comme sur les lignes Paris-Chartres ou Tours-Bordeaux pour limiter les conséquences sur les circulations des voyageurs de jour.
- Interruption totale ponctuelle des circulations pendant quelques heures en journée pendant les heures creuses.
- Interruption partielle ponctuelle des circulations sur une voie et circulation alternée sur la voie contigüe pendant certaines heures, notamment sur les lignes Orléans-Tours et Orléans-Vierzon.
- Opérations « coups de poing » : interruption totale des circulations de 24 à 55 heures pour permettre la réalisation de travaux particulièrement délicats (changement d'appareils d'aiguillages, suppression de passages à niveaux).
- Massifications : chantier intégrant plusieurs types d'interventions simultanément (Renouvellement Voie-Ballast +renouvellement d'appareils de voie + renouvellement de la signalisation).
- Travaux ponctuels de réparation d'avaries : il s'agit de réparations en urgence, suite à un aléa (chute d'arbre sur caténaire lors de tempête).

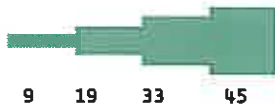


2013: UNE NOUVELLE ORGANISATION DES TRAVAUX SUR ORLEANS-TOURS ET ORLEANS - CHATEAUROUX - LIMOGES

CADENCEMENT DES TRAVAUX

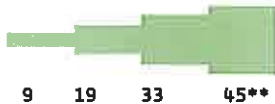
Planification des travaux qui seront toujours au même endroit, à la même heure, et ayant la même durée. Les travaux sont positionnés de jour, en heure creuse, avec des fenêtres de 4 à 5 heures par jour, pendant 9 à 45 semaines par an.

Travaux réalisés de jour, sur une voie, permettant ainsi la circulation des trains sur l'autre voie



- 4H00 entre Orléans et Vierzon avec un point de croisement à Lamotte-Beuron
- 5H00 entre Orléans et Tours avec un point de croisement à Blois.

Travaux réalisés simultanément sur les deux voies, impliquant une interruption des circulations faute d'IPCS*



- 4H00 entre Vierzon et Brive sans IPCS*

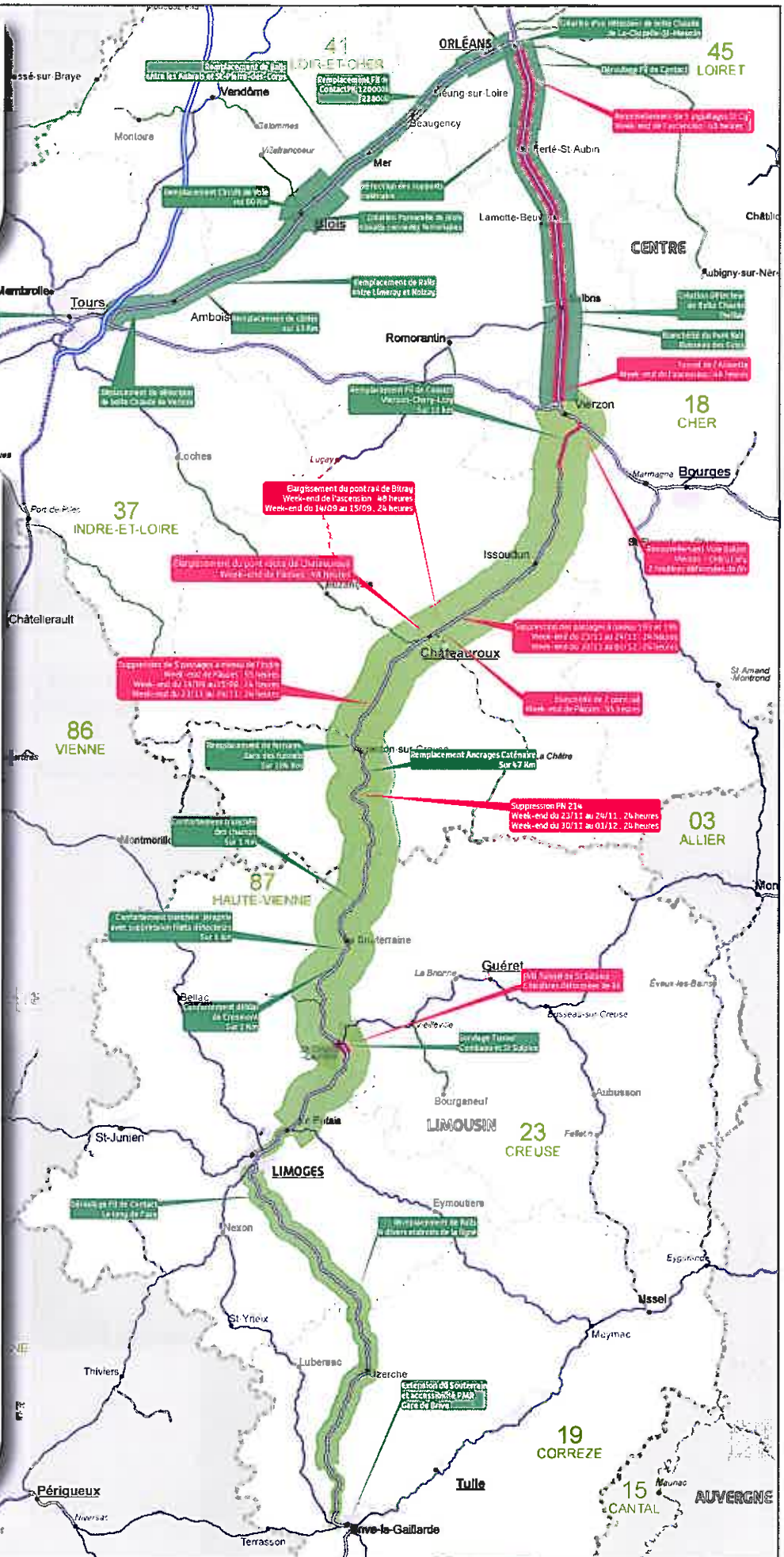
*IPCS: Installation Permanente de Contre-Sens Dispositif qui permet la circulation en sens inverse des trains, sur les deux voies d'une section de ligne lorsque l'une des voies n'est pas utilisable. Une étude est en cours sur Vierzon - Brive

** En 2014 le nombre de semaines de travaux impactants les circulations ne sera plus que de 25 (vs 45 en 2013)

TRAVAUX EXCEPTIONNELS



Variable selon les besoins et les années



4. HORAIRES 2013 : CE QUI ÉVOLUE EN RÉGION CENTRE

En 2012, 100 % des horaires des trains en région Centre ont été changés pour mieux organiser la circulation des trains et permettre la réalisation des travaux.

Le 9 décembre 2012, la majeure partie des horaires des trains n'évoluera pas lors de la mise en place de la nouvelle offre de transport.

Cependant, sur certaines lignes, des horaires ont été modifiés pour intégrer :

- les demandes des Autorités Organisatrices (État/Régions) et les recommandations de la médiatrice suite à la mise en place des nouveaux horaires 2012,
- l'évolution de l'offre TGV consécutive aux travaux de la ligne Sud Europe Atlantique (Tours – Bordeaux) et la prise en compte de certaines demandes des voyageurs,
- la réalisation des travaux de régénération des infrastructures ferroviaires.



Principales modifications horaires 2013 acquises à ce jour sur la région Centre suite aux horaires 2012.

Des offres TER, TGV et Intercités en majeure partie reconduites à l'identique de 2012 avec des premières adaptations intégrant les recommandations de la médiatrice, en accord avec les Autorités Organisatrices ainsi que les impératifs liés aux travaux :

- Arrêts supplémentaires pour certains TER :
 - Au départ de Saint-Ay et Chaingy vers Blois par un TER le matin et retour le soir,
 - Au départ de Chissay-en-Touraine et Thésée desservis par deux TER vers Tours le matin.
- Nouvelles possibilités de correspondance ou amélioration de celles-ci :
 - Deux TER Chinon - Tours du matin conçus pour permettre la correspondance à Tours sur des TGV pour Paris Montparnasse,
 - Les correspondances TER / Intercités à Orléans se feront en 10 min au lieu de 8 min actuellement pour permettre un changement de train en toute quiétude,
 - Un TER matinal Port-de-Piles - Tours permet la correspondance avec les TGV à destination de Paris.
- Pour les TGV :
 - Remise en place d'un TGV Tours-Paris vers midi (12h01),
 - Arrivée à Saint-Pierre-des-Corps du premier TGV en provenance de Paris à 7h45.





5. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS PAR LIGNE

Pour l'ensemble de la région Centre, la programmation des travaux a été conçue de manière à limiter, dans la mesure du possible, les conséquences sur l'offre ferroviaire aux heures de pointe : programmation en milieu de journée ou de nuit.

L'importance du volume des travaux à réaliser ainsi que la complexité de certaines phases de régénération nécessitent également l'interruption totale des circulations certains week-ends pour des opérations dites « coups de poing ».

SNCF s'engage à donner aux voyageurs des lignes concernées une information anticipée sur ces interruptions exceptionnelles du trafic.



1. Ligne Paris - Les Aubrais/Orléans - Blois - Tours

> Du lundi au vendredi

Pour **préserver les circulations aux heures de pointe, Réseau Ferré de France a programmé des plages horaires fixes quotidiennes dédiées aux travaux en milieu de journée, de 8 h 30 à 13 h 30, avec les conséquences suivantes :**

• Le **temps de parcours des trains suivants sera allongé, du fait de la circulation alternée sur les zones de chantier :**

- Trains n°16812 10 h 03 Tours > Orléans 11 h 24
- Trains n°14058 11 h 24 Tours > Paris 13 h 46
- Trains n°860005 11 h 27 Orléans > St Pierre-des-Corps 12 h 40
- Trains n°16813 11 h 35 Orléans > Tours 12 h 55
- Trains n°16816 12 h 37 Tours > Orléans 14 h 19
- Trains n°14047 12 h 38 Paris > Tours 14 h 57
- Trains n°16817 12 h 44 Orléans > Tours 14 h 05
- Trains n°860006 12 h 56 St Pierre-des-Corps > Orléans 14 h 00
- Trains n°860213 13 h 33 Blois > Tours 14 h 21
- Trains n°860262 13 h 45 Blois > Orléans 14 h 36

De plus :

- Le train n° 860261 Orléans-Blois (12h10 - 12 h 56) ne circulera plus que le samedi.
- La correspondance pour Paris ne pourra plus être assurée entre le train n° 16816 (départ de Tours à 12h37 - arrivée à Orléans à 14 h 19) et le train n° 14060 (départ d'Orléans à 13h28).

Modification d'un train :

L'horaire du train n° 16818 Tours-Orléans (13h00 - 14h20) sera modifié. Désormais numéroté 16820, il partira à 14h03 de Tours pour arriver à 15h18 à Orléans, permettant ainsi la correspondance pour Paris avec le train n° 14062 au départ d'Orléans à 15h28.

> 5 week-ends de travaux exceptionnels

Certains chantiers plus complexes nécessiteront l'interruption des circulations entre Paris et Orléans les week-ends suivants :

Du samedi 30/03/13 à 11 h 00 au lundi 01/04/13 à 11 h 00

Du jeudi 09/05/13 à 09 h 00 au samedi 11/05/13 à 16 h 00

Du samedi 14/09/13 à 11 h 00 au dimanche 15/09/13 à 11 h 00

Du samedi 23/11/13 à 11 h 00 au dimanche 24/11/13 à 11 h 00

Du samedi 30/11/13 à 11 h 00 au dimanche 01/12/13 à 11 h 00

Seuls circuleront les trains entre Orléans et Tours.

Ces travaux sont organisés tout en préservant les départs et retours de week-end.

> Des améliorations de desserte sur la ligne :

- Le train n° 860253 au départ d'Orléans et à destination de Blois desservira les gares de Chaingy-Fourneaux-Plage (8h16) et de St-Ay (8h19).
- Le train n° 860266 au départ de Blois et à destination d'Orléans desservira les gares St-Ay (17h39) et de Chaingy-Fourneaux-Plage (17h42)
- Pour favoriser les correspondances à Orléans de et pour Paris, la plupart d'entre-elles se feront en 10 minutes au lieu de 8 minutes actuellement.



2. Ligne Paris – Orléans – Vierzon – Châteauroux – Limoges – Toulouse

> Du lundi au vendredi

Pour préserver les circulations aux heures de pointe, Réseau Ferré de France a programmé des plages horaires fixes quotidiennes dédiées aux travaux en milieu de journée, de 10 h 30 à 15 h 50, avec les conséquences suivantes :

- Le temps de parcours de certains trains sera allongé, du fait de la circulation alternée sur les zones de chantier.
- Un aller-retour Paris - Limoges ne circulera pas en semaine : au départ de Paris à 12 h 42 et au départ de Limoges à 15 h 06.
- Un aller-retour Paris - Brive ne circulera pas les vendredis : au départ de Paris à 11 h 53 et de Brive à 18 h 00.
- Les 7 trains suivants ne circuleront pas :
 - 861427 10 h 50 Orléans Argenton sur Creuse 12 h 54
 - 861426 11 h 06 Argenton sur Creuse Orléans 13 h 10
 - 861457 11 h 30 Vierzon Limoges 13 h 37
 - 861428 12 h 06 Argenton sur Creuse Orléans 14 h 10
 - 861315 12 h 15 Orléans Bourges 13 h 26
 - 861458 12 h 23 Limoges Vierzon 14 h 27
 - 861390 12 h 39 Nevers Orléans 14 h 45

Pour les trains Paris - Bourges - Montluçon :

- L'horaire du train n° 3914, habituellement au départ de Bourges à 11 h 49 pour Paris - Austerlitz, sera modifié.
- Le train n° 3909, habituellement au départ de Paris - Austerlitz à 12 h 29 pour Bourges - Montluçon, sera terminus Bourges pendant certaines semaines avec liaison par autocar depuis Vierzon et Bourges pour Montluçon. Sur les mêmes périodes, le train n°3918 partira de Bourges à 18h49 au lieu de Montluçon. Des autocars de substitution seront mis en place à Montluçon pour Bourges.

> 5 week-ends de travaux exceptionnels

Certains chantiers plus complexes nécessiteront l'interruption des circulations sur la ligne les week-ends suivants :

Du samedi 30/03/13 à 11 h 00 au lundi 01/04/13 à 11 h 00

Du jeudi 09/05/13 à 09 h 00 au samedi 11/05/13 à 16 h 00

Du samedi 14/09/13 à 11 h 00 au dimanche 15/09/13 à 11 h 00

Du samedi 23/11/13 à 11 h 00 au dimanche 24/11/13 à 11 h 00

Du samedi 30/11/13 à 11 h 00 au dimanche 01/12/13 à 11 h 00

Ces travaux sont organisés tout en préservant les départs et retours de week-

end.

3. Ligne Paris Chartres – Nogent – Le Mans

Les travaux de rénovation et de modernisation de la ligne permettront notamment :

- Le remplacement d'aiguillages dans la zone de Versailles
- L'aménagement de l'accessibilité en gare de Rambouillet
- La maintenance préventive et courante de l'ensemble de la ligne.

Ces différents chantiers nécessiteront quelques modifications des circulations principalement en avril et octobre 2013 :

La nuit : les chantiers réalisés lors de « fenêtres -travaux » nocturnes pour préserver le trafic de journée, ne permettront pas la circulation de 3 TER de fin de soirée : le départ de Chartres pour Paris à 22h34 et les départ de Paris pour Chartres à 23h20 et 00h20.

Dans la journée : pour certains chantiers sensibles, nécessitant une réalisation en journée, 8 trains TER ne pourront pas circuler entre 10h et 14h pendant 8 semaines. Ces travaux ont été programmés en milieu de journée pour préserver les circulations en heures de pointe.

Certains week-ends :

Ascension : du vendredi 10 mai à 23h au dimanche 12 mai à 16h, le remplacement d'aiguillage Au Perray ne permettra pas les circulations entre Rambouillet et Paris. Des autocars assureront la liaison avec Paris, en correspondance avec les Transilien.

Pentecôte : des travaux sur ouvrage d'art à Connéré interrompront les circulations entre Nogent – Le – Rotrou et Le Mans du samedi 18 mai au soir au lundi 20 mai matin.

4. Ligne TGV Tours - Saint-Pierre-des-Corps - Vendôme - Massy - Paris Montparnasse

Certains besoins des voyageurs ont pu être pris en compte tout en intégrant des modifications dues aux travaux de la ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique.

Malgré les contraintes imposées par les travaux de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, l'axe TGV Atlantique a pris en compte certaines attentes des voyageurs et recommandations de la médiatrice Nicole Notat pour la conception de son offre Paris - Vendôme - Saint-Pierre-des-Corps - Tours :

- Remise en place d'un TGV Tours - Paris vers midi (12h01),
- Arrivée à Saint-Pierre-des-Corps du premier TGV en provenance de Paris à 7h45.

Ces évolutions nécessitent quelques modifications marginales de l'offre TER au départ et à l'arrivée en gare de Tours pour favoriser les correspondances.



6. NOTRE PRIORITÉ : INFORMER LES VOYAGEURS ET LES PUBLICS CONCERNÉS

Consciente des conséquences des modifications d'horaires liées aux travaux pour les voyageurs, SNCF s'engage à renforcer son dispositif d'information.

Pour permettre aux voyageurs d'intégrer au plus tôt les modifications horaires consécutives aux travaux, cette information sera anticipée et accentuée lors d'opérations exceptionnelles (« coups de poing » - fermeture de ligne pendant quelques jours).

1. En gare :

En novembre et décembre 2012, seize points d'informations seront organisés dans les gares les plus concernées par les travaux. Les voyageurs pourront y trouver l'ensemble des renseignements détaillés sur les travaux et leurs conséquences sur leurs trains.

- 200 agents pour informer et orienter les voyageurs,
- 100 Volontaires de l'Information lors des interruptions exceptionnelles,
- Affichage trimestriel des travaux à venir sur l'ensemble des lignes de la région,
- Affichage des modifications horaires dues aux travaux, au moins 15 jours avant le début du chantier,
- Rencontres avec les voyageurs (Rencontres TER) : diffusion des informations horaires, explications sur la nature et l'organisation des travaux,
- Annonces sonores pour orienter les voyageurs vers les substitutions routières le cas échéant,
- Distribution ponctuelle de flyer d'information au départ de certains trains, notamment lorsque les horaires de départ sont avancés ou des trains supprimés.



2. Dans les trains :

- Information par les chefs de bord (contrôleurs) auprès des voyageurs par annonce sonore ou au cas par cas,
- Diffusion de flyer d'information (banquetage).

3. En ligne :

- Espace d'information travaux sur le site national www.sncf.com,
- Espace d'information horaires et travaux régionaux sur le site internet TER Centre : www.ter-sncf.com/centre,
- Espace d'information horaires et travaux Intercités sur le site : www.intercités.sncf.com
- Information et dialogue sur les travaux sur les blogs de ligne : <http://maligne-intercites.com/tours-orleans-paris/>
- TER Tours – Orléans : www.maligne-ter.com/orleans-tours
- Intercités Paris - Orléans - Tours : www.maligne-intercites.com/tours-orleans-paris
- Communauté TGV Tours-Paris : www.imagnetgv.com/tgvatlantique/categories/tours-vendome-paris)
- www.rff.fr/centre-limousin

4. Par téléphone :

- Information par le numéro Vert Contact TER : 0.800.83.59.23,
- Application TER mobile info trafic mise à jour avec les informations horaires & travaux,
- Envoi de SMS d'information travaux aux abonnés de la ligne concernée.

5. Dans la presse :

- La communication régionale SNCF Centre diffuse un communiqué de presse avant les travaux, une information sur la nature des travaux et les modifications horaires consécutives de ceux-ci,
- Des visites de chantier pour la presse sont organisées par RFF et SNCF pour montrer la nature des travaux et expliquer la particularité des travaux en milieu ferroviaire,
- Dans le cas de fermetures ponctuelles de ligne ou de non circulation d'un nombre important de train lors de certaines opérations de travaux, des encarts peuvent être réservés dans la presse pour informer largement le public.

6. Auprès des élus et représentants de l'État :

- RFF Centre Limousin et SNCF région Centre informent régulièrement par courrier les élus concernés par la réalisation de travaux ferroviaires.
- RFF Centre Limousin et SNCF participent aux CLAD (Comité Local d'Animation et de Développement) organisés par la Région Centre pour présenter les travaux à venir et répondre aux questions des voyageurs.

7. Auprès des associations de voyageurs :

Les responsables de ligne rencontrent régulièrement les représentants des associations de voyageurs et les pré-informent des évolutions de desserte à venir, notamment lors de travaux de régénération des voies.

8. Auprès des riverains des zones de ligne en travaux :

En cas de travaux de nuit en zone habitée, de fermeture de passage à niveau avec déviation routière, RFF et SNCF mettent en place des mesures d'information des riverains :

- Courrier aux élus et à la préfecture,
- Affichage,
- Insertion presse,
- Tractage dans les boîtes aux lettres,
- Réunions publiques.

ANNEXES

A. QUI FAIT QUOI ?

- Les Autorités Organisatrices (État pour les Intercités, Régions pour les TER) financent et définissent le niveau de desserte de service public, investissent sur le matériel roulant et participent aux investissements de la rénovation des installations.

- Réseau Ferré de France (RFF) : propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, il bâtit une nouvelle trame horaire de circulation avec pour objectif de développer, moderniser et commercialiser l'accès au réseau ferré.

- SNCF (et autres transporteurs ferroviaires) produit le service ferroviaire dans le respect du cadrage financier des Autorités Organisatrices et des capacités de circulation allouées par RFF.



Réseau Ferré de France, développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période 2008 – 2015. RFF est ainsi pourvoyeur de 35 000 emplois annuels pour plus de 1000 chantiers de rénovation chaque année. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, RFF met en oeuvre la politique nationale de déploiement d'infrastructures nouvelles.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

La Direction régionale Centre Limousin, dont le siège se situe à Orléans, est en charge du dispositif ferroviaire sur ces deux régions, soit 3 000 km de lignes. Elle investira près de 85 M€ en 2013, en région Centre dans la gestion des projets ferroviaires inscrits aux contrats de projet de la région Centre et dans ses différents programmes de renouvellement.

WWW.RFF.FR/CENTRE-LIMOUSIN



DOSSIER DE PRESSE

31 OCTOBRE 2012

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, avec une présence dans 120 pays, 32,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires dont 23% à l'international et 245 000 collaborateurs en 2011.

Groupe public à vocation de service public, fort de son socle ferroviaire français, SNCF élargit l'offre des services de transport afin de proposer une mobilité fluide et de porte à porte à ses clients, voyageurs, chargeurs ou Autorités Organisatrices.

Afin de conquérir les marchés transfrontaliers et internationaux, le groupe s'appuie sur 5 branches d'activité : gestion, exploitation, maintenance et ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (SNCF Infra), transport public de voyageurs urbain, périurbain et régional (SNCF Proximités), transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse (SNCF Voyages), transport et logistique marchandises (SNCF Geodis) et gestion et développement des gares (Gares & Connexions).

www.sncf.com



CONTACTS

Réseau Ferré de France

Direction régionale Centre Limousin

Fleur TOUZI DIT TERZI

Tél. : 02 38 80 99 11

Mail : fleur.touzi@rff.fr

SNCF

Direction régionale Centre SNCF

Laurence GAILLOT

Tel. 02 47 32 18 18

laurence.gaillot@sncf.fr