

## Réseau Régional Auvergne

### Etat des lieux sur les lignes interrégionales

Nota : (1) – Les investissements évoqués dans le tableau ci-après sont des investissements qui pourraient être réalisés selon l'objectif à déterminer sur le tronçon de ligne. Le financement de ces investissements n'est pas prévu à ce jour par RFF.

Nota : (2) La réalisation effective des opérations de maintien de la performance, évoquées ci-après, est directement tributaire des conditions de ressources (financières et de main-d'œuvre SNCF pour l'essentiel) qui seront affectées chaque année au réseau régional. Si les ressources allouées ne sont in fine pas en adéquation avec le besoin estimé et qu'aucune opération lourde d'investissement n'y est programmée, les lignes à faible circulation (réseau non structurant), à coût de maintenance élevé et état de l'infrastructure problématique (cases rouges), risquent de nécessiter à court ou moyen terme des mesures conservatoires pour des raisons de sécurité (mise en place de ralentissements, voire suspension d'exploitation).

Tronçon	Coût moyen de la maintenance programmable et évolution prévisible	Etat de la voie	Proposition de traitement et estimation des travaux : - Investissement (1) - Maintien de la performance (2)	Evolution des ralentissements
Montluçon à Vallon (direction de Bourges) 16 trains 22 km	Coût faible et stable 	Voie moderne de génération ancienne. Sa conformité est mise en cause par l'évolution des référentiels techniques	Un remplacement des traverses et un relevage de la voie sur 4,6 km permettraient de retrouver la conformité technique. Pas d'alerte sur les ouvrages d'arts et ouvrages en terre. Estimation travaux : 3,5 M€	
Montluçon à Lavaufanche (direction de Gueret) 6 trains 25 km	Coût moyen et stable 	Ligne globalement vétuste dont la pérennité n'est pas assurée à long terme. Pérennité 2020 dans des conditions identiques de ressources affectées à la maintenance.	Nécessité de poursuivre l'injection de traverses en maintenance (11000 prévues en 2014) sur l'ensemble du tronçon. Un investissement prévu en 2014 à proximité de Montluçon va permettre la modernisation de la voie sur 1400 mètres. Un renouvellement complet de la voie sur 22 km permettrait la modernisation du tronçon et la pérennisation de la ligne. Estimation travaux : 15 M€	Les opérations réalisées sur la convention d'entretien ces dernières années sur ce tronçon ont permis de rattraper le retard de maintenance et de lever le ralentissement à 75 Km/h qui était en place de 2008 à 2010.
Laqueuille à Eygurande (direction Ussel) 6 trains 25 km	Coût élevé et stable 	Ligne vétuste. En l'absence d'investissement la suspension d'exploitation est prévisible en juillet 2014.	21000 traverses et un relevage de la voie seront nécessaires pour retrouver la performance initiale. Cette intervention permettrait de réduire le problème de pérennité du tronçon : 7 M€. <b>Les ressources financières allouées aux opérations de maintenance ne permettent pas de réaliser cette opération.</b> Des confortements de murs de soutènement et de remblais sont à prévoir, le diagnostic est en cours.	Plusieurs renoncements de remplacements de traverses au cours de la dernière décennie sont la cause des ralentissements à 40 et 60 Km/h en place sur l'ensemble de ce tronçon.
Volvic à Le Mont Dore 10 trains, puis 4 trains (Laqueuille-Mont Dore) 40 km	Coût moyen et stable 	Les investissements réalisés depuis 2006 ont permis de rattraper le retard de maintenance. Le plancher et le ballast sont corrects entre Volvic et Laqueuille. Une injection de traverses a été réalisée sur la zone des Rosiers au PRAU 2013 (fret)	Poursuivre le remplacement des rails entre Volvic et Laqueuille : 5 M€ Remplacer 2 tabliers en métal à La Bourboule : 1 M€ Poursuivre l'injection de traverses en maintenance entre Laqueuille et Le Mont Dore (prochain cycle prévu en 2018). Diagnostic des ouvrages d'arts et ouvrages en terre en cours.	Le gros effort de remise à niveau réalisé depuis 2006 a permis de supprimer les ralentissements qui étaient en place de 2006 à 2011.
Viescamp à Lamativie (direction Brive) 9 trains 34 km	Coût moyen et stable 	Ligne dont la voie est vétuste. La pérennité de la ligne n'est pas encore assurée. Le PRAU 2013 permet de traiter les ouvrages d'arts et les ouvrages en terre les plus urgents.	L'injection de traverses sur le tronçon permettrait la remise à niveau de la voie : Estimation travaux : 7 M€ Sécurisation tranchée du tunnel de Roquelade par pose de filets détecteurs : 1 M€	Ralentissement à 10 Km/h hors région Auvergne sur la tranchée de Roquelade.
Bagnac à Aurillac (direction de Toulouse) 19 trains, puis 10 trains (Viescamp – Bagnac) 50 km	Coût moyen et en baisse (effet positif PRAU) 	La voie est moderne entre Bagnac et Viescamp. La ligne est pérenne. Le PRAU 2012 a permis le renouvellement de la voie entre Maurs et Viescamp et de conforter les ouvrages d'arts et les ouvrages en terre. La remise à niveau de la voie entre Bagnac et Maurs date de 2008.	Modernisation de la voie entre Viescamp et Aurillac : Estimation travaux : 8,5 M€. Création de Long Rails Soudés entre Bagnac et Maurs : 1 M€ Confortement de 2 tabliers métalliques et mise en peinture : 4 M€	Les ralentissements à 55 Km/h en place depuis 2007 disparaîtront grâce aux travaux réalisés en 2008 et 2012.

Tronçon	Coût moyen de la maintenance programmable et évolution prévisible	Etat de la voie	Proposition de traitement	Evolution des ralentissements
Neussargues à Loubaresse (direction Béziers) 6 trains 42 km	Coût élevé et stable  	Ligne globalement vétuste malgré les interventions de 2007 et 2011. L'électrification en 1500 V est inutilisée et vétuste. Le sujet des ouvrages d'arts et des ouvrages en terre pourrait devenir critique (Garabit et nombreux autres ouvrages). Le PRAU (fret) en 2011 a permis de consolider les appuis du viaduc de Garabit. La pérennité de cette ligne n'est pas assurée et se reposera à l'horizon 2020.	Renouvellement de la portion de voie en rails « double champignon » : Estimation travaux : 18 M€. Peinture viaduc de Garabit. La régénération des tunnels et le confortement des ouvrages d'arts et des tranchées rocheuses seraient à estimer. Prochaines maintenances prévues en 2015 et 2017 (coût élevé).	Les travaux de 2007 ont permis de rétablir les circulations à 55 Km/h sur 26 Km où le rail double champignon a été conservé. La vitesse normale avait été rétablie sur la portion de voie « vignolisée » située sur les 16 Km au nord près de Neussargues.
Brioude à Langogne (direction Nîmes) 14 trains, puis 6 trains (Saint Georges d'Aurac – Langogne) 89 km	Coût moyen et en baisse. (effet positif du Plan de sauvegarde)  	Ligne Globalement vétuste malgré les interventions du Plan de Sauvegarde 2010 et 2013.	Un renouvellement complet de la voie permettrait la modernisation du tronçon. La zone entre Monistrol et Chapeauroux serait à réaliser en priorité : 15 M€ .A défaut, nécessité de poursuivre l'injection de traverses en maintenance (2015, 2017). La peinture du viaduc de La Madeleine est programmée en 2015. Confortement OT : 4 à 6 M€ selon urgences. Confortement de 4 tunnels supplémentaires: 3 M€. Confortement OA : 5 M€	Le Plan de sauvegarde 2012/2013 a permis la modernisation de 9 Km de voie avant St Georges d'Aurac et le maintien de la performance actuelle de St Georges à Chapeauroux. Sur cette zone un ralentissement à 30 Km/h a été levé en 2010. Le remplacement du rail prévu en 2013 entre Chapeauroux et la limite de région permettra d'agir sur le ralentissement à 40 actuellement en place sur cette portion de ligne.
Le Puy en Velay à Firminy 21 trains 64 km	Coût élevé et en baisse. (effet positif prévisible du PRAU 2014)  	Actuellement la ligne est vétuste. Elle sera en cours de modernisation à partir du PRAU 2014 (43 km seront modernisés sur 2 tronçons), néanmoins la pérennité de la totalité du tronçon ne sera pas encore assurée sans un complément d'investissement sur les 30 Km restants. Des interventions d'urgence en 2012 ont permis d'éviter certains ralentissements.	Poursuivre la modernisation entre Vorey et Bas Monistrol (30 km) en complément du PRAU 2014. Confortement des OA/OT et tunnels non traités sur le tronçon.	Le ralentissement à 60 Km/h actuellement en place près de la limite de région disparaîtra à l'issue des travaux de voie du PRAU 2014. Un ralentissement à 70 Km/h est en place entre Le Puy et Vorey depuis mi 2013.
Thiers à Noiretable (direction Saint Etienne). 10 trains 26 km	Coût moyen et stable  	Ligne globalement vétuste entre Thiers et Boën. La pérennité de la ligne n'est pas assurée. Les travaux 2013 du plan de sauvegarde redonnent 10 ans de durée de vie à la voie sur la zone traitée entre Thiers et Chabreloche.	2 scénarios possibles : 1 – Le renouvellement complet de la voie entre Thiers et Boën autoriserait une durée de vie supérieure à 50 ans et une forte baisse du coût de maintenance. Travaux estimés à 34 M€. 2 - A défaut 12 M€ seraient nécessaires pour retrouver la performance de la ligne. Dans ce cas l'effet sur les coûts de maintenance ne serait pas visible et la question de la pérennité de la ligne serait repoussée de 10 ans. Confortement de tranchées et de 11 tunnels : 5 M€ Remise en peinture d'ouvrages : 1 M€.	RAL 60 en place entre Thiers et Boën. RAL 100 entre Boën et Montbrison.