



Trafic ferroviaire interrompu
durant 30 heures autour
de Metz les 4 et 5 avril.



Mercredi 25 mars 2015

Metz





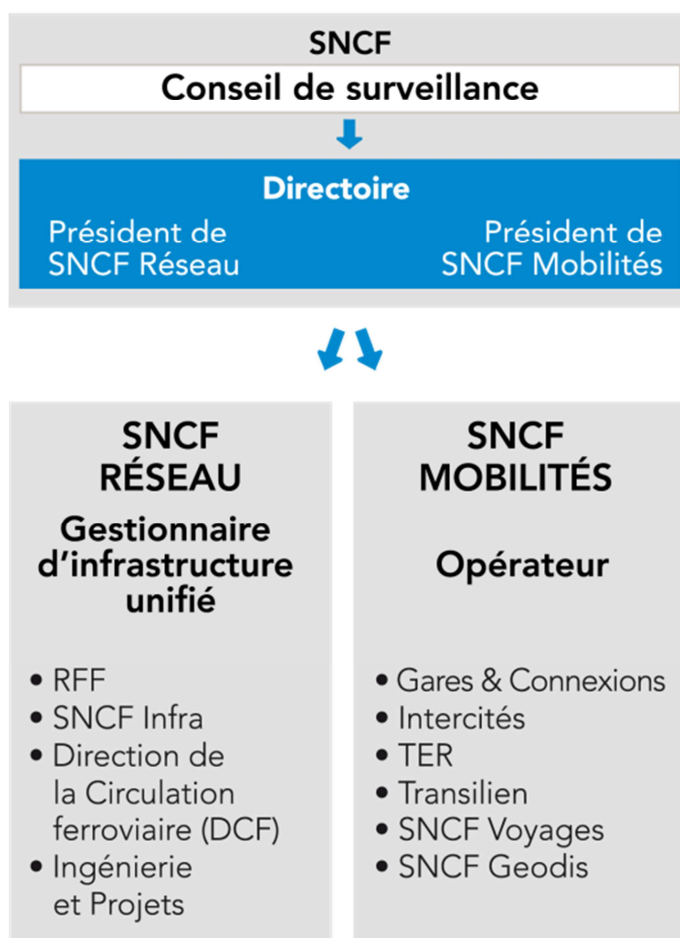
SOMMAIRE

LA NOUVELLE SNCF	3
RELEVER LE DEFI DE LA MODERNISATION DU RESEAU	5
RELEVER LE DEFI DE LA MODERNISATION DU RESEAU LORRAIN	7
CARTE DES PRINIPAUX CHANTIERS EN LORRAINE	8
LA MISE EN SERVICE DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE LA GARE DE METZ	9
LA COMMANDE CENTRALISEE DU RESEAU LORRAIN	11
LA MISE EN SERVICE DE LA COMMANDE CENTRALISEE DU RESEAU LORRAIN	14
UNE MOBILISATION HUMAINE SANS PRECEDENT	15
TRAFIC FERROVIAIRE INTERROMPU DURANT PLUS DE 30 HEURES AUTOUR DE METZ	16
LES CONSEQUENCES SUR LA CIRCULATION DES TGV, DES TER ET DES TRAINS DE NUIT	17
LE DISPOSITIF D'INFORMATION DES VOYAGEURS	20
CONTACTS PRESSE	21

La nouvelle SNCF

Depuis le 1^{er} janvier 2015, le système ferroviaire français a ouvert une nouvelle page de son histoire. L'entrée en vigueur de la loi portant sur la réforme ferroviaire a créé un groupe public ferroviaire intégré articulé autour d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (SNCF Réseau) et d'un opérateur de transport (SNCF Mobilités).

GRUPE PUBLIC FERROVIAIRE INTÉGRÉ



Cette réforme répond à un triple objectif :

- Rendre plus performant le système ferroviaire, en particulier par un meilleur arbitrage travaux/circulation des trains
- Restaurer les conditions d'un équilibre économique de long terme
- Conclure un nouveau « pacte social ».

Le défi de la performance économique

Depuis plusieurs années, l'équilibre économique du Gestionnaire d'Infrastructure s'est dégradé. Les recettes n'ont pas suffisamment augmenté contrairement aux dépenses, essentiellement du fait de l'effort massif de renouvellement du réseau engagé en 2008. Le système ferroviaire connaît aujourd'hui un déficit annuel de financement d'1,5 milliard d'euros, ce qui signifie que la rénovation est en fait largement financée par un endettement. La réforme doit permettre de stabiliser la dette et de réaliser des économies à hauteur d'1,5 milliard d'euros par an.

SNCF Réseau s'engage ainsi à améliorer son efficacité, notamment par :

- Le renforcement de l'efficacité industrielle dans la gestion de l'infrastructure
- La mise en œuvre d'une stratégie d'achat renouvelée
- Le rapprochement des structures permettant de supprimer des interfaces, simplifier les processus et gagner en efficacité.

Le défi de la performance industrielle


La Nouvelle SNCF, c'est surtout des hommes et femmes réunis autour d'un projet commun : construire ensemble un champion industriel pour un réseau performant, innovant et toujours plus sûr, au service de nos clients.

Les objectifs majeurs sont les suivants :

- Stopper puis inverser le vieillissement du réseau par le renouvellement prioritaire accéléré de sa partie structurante
- Améliorer significativement la performance en zones denses, en particulier en Ile-de-France
- Mettre en œuvre une politique industrielle fondée sur le long terme
- Créer une dynamique d'innovation dans notre culture, nos méthodes et nos outils.

La sécurité et la maintenance restent les priorités absolues

Lancé en octobre 2013, le programme Vigirail doté d'un budget de 410 millions d'euros sur 4 ans, a **pour but de renforcer la sécurité des aiguillages et de moderniser la maintenance.**



Un des objectifs clefs du programme Vigirail est de passer d'environ 300 aiguillages renouvelés par an, à 500 en 2017, avec un doublement en Ile-de-France. Cela nécessite l'industrialisation des processus de renouvellement. Depuis 2013 en Lorraine, entre 15 et 20 appareils de voie sont remplacés chaque année.

Des technologies de pointe renforcent le processus de surveillance et sa traçabilité. Dans le cadre du plan Vigirail, de nouvelles technologies sont utilisées à l'image du projet nomade. Il consiste à équiper les agents du terrain avec des terminaux mobiles (tablettes, smartphones, phablettes) facilitant la communication, le partage et l'exploitation des informations. Les agents peuvent ainsi identifier correctement les anomalies repérées lors de la tournée de surveillance précédente.

Les technologies numériques sont également mises au service des systèmes d'exploitation comme la Commande Centralisée du Réseau, dont le bâtiment se trouve à Pagny-sur-Moselle pour la Lorraine et qui est mise en service le week-end des 4 et 5 avril 2015.



Relever le défi de la modernisation du réseau

SNCF Réseau exploite, modernise et développe **près de 30 000 km de lignes** pour mettre à la disposition de ses clients un réseau sûr, efficace et adapté à leurs besoins.

- Le vieillissement du réseau ferré touche aujourd'hui plus de la moitié des voies, la totalité des ouvrages d'art et certaines installations de signalisation du réseau.
- En France, 15 000 trains circulent chaque jour sur le réseau, soit 5 millions de voyageurs. En 2014, par exemple, le réseau ferré national a transporté 50 % de voyageurs de plus qu'il y a 15 ans.

C'est pour ces raisons que, depuis 2008, SNCF Réseau a accéléré son effort de modernisation du réseau grâce au Contrat de performance signé avec l'Etat. Ce programme de 13 milliards d'euros entre 2008 et 2015 a permis de renouveler plus de 1000 km de voie chaque année (contre 500 km en 2005).

Cet effort se poursuivra sur la période 2013-2020 puisque plus de 2,5 milliards d'euros par an seront investis dans le « **Grand Projet de Modernisation du Réseau** », sur la période considérée afin de répondre à quatre engagements :

- Avoir un réseau plus performant
- Avoir plus de capacité pour les trains sur le réseau
- Maintenir un haut niveau de sécurité du Réseau
- Rendre les voyages plus faciles, les infrastructures plus accessibles.

En 2015, ce défi se traduit au niveau national par 1500 chantiers, notamment sur les axes les plus circulés du réseau, dont 130 en Lorraine.



Relever le défi de la modernisation du réseau Lorrain

En 2015, près de **230 millions** d'euros sont investis en Lorraine :

- 116 millions d'euros pour moderniser et développer le réseau ferré classique (hors LGV) dont 63 millions consacrés au renouvellement de voie
- 113 millions d'euros pour la maintenance du réseau.

Les principaux chantiers en Lorraine en 2015



Légende des travaux

- OUVRAGES D'ART ET EN TERRE
 - DÉVELOPPEMENT : LGV EN CONSTRUCTION
 - RENOUVELLEMENT DE VOIE
 - SIGNALISATION ET COMMANDE DU RÉSEAU
 - GARES
 - AIGUILLAGES
-
- LGV**
- LGV
 - LIGNES VOYAGEURS ET FRET
 - 2 ou plusieurs voies électrifiées
 - Voie unique électrifiée
 - 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
 - Voie unique non-électrifiée
- LIGNES FRET**
- 2 ou plusieurs voies électrifiées
 - Voie unique électrifiée
 - 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
 - Voie unique non-électrifiée
- LOCALITÉS**
- Gares
 - Villes
 - Metz : Préfecture de région
 - Nancy : Préfecture
 - Sarrebourg : Sous-préfecture
 - Metz : Commune
 - Metz : Zone urbaine
- SNCF Réseau est l'entreprise publique propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national
Janvier 2015
Document non contractuel

De nouvelles infrastructures en gare de Metz



Afin d'anticiper l'évolution du trafic et répondre aux besoins des voyageurs, d'importants travaux ont débuté en 2012 en gare de Metz. L'objectif est d'améliorer la capacité et la fluidité de la circulation des trains et de faciliter les correspondances. Trois ans plus tard, la gare de Metz dévoile ses nouveaux atouts et s'apprête à offrir un potentiel de 35 % de circulations supplémentaires.

Dotée de deux nouvelles voies (voie 4 et 5) destinées à la circulation des trains voyageurs, de nouveaux aiguillages et de nouveaux signaux, la gare de Metz dispose d'avantages indéniables lui permettant de gagner en fluidité.

- Les voies circulables dans les deux sens du nord de la gare jusqu'à Montigny-lès-Metz et de nouveaux itinéraires permettent plusieurs arrivées et départs en simultané.
- Les nouveaux aiguillages offrent la possibilité d'augmenter la vitesse en entrée et en sortie de gare, ce qui libère de la place pour les trains suivants et améliore la régularité ;
- Accessibles par tous grâce à des ascenseurs et des escaliers mécaniques, les deux nouveaux quais destinés aux trains voyageurs permettent d'accueillir plus de trains et d'augmenter le trafic.

Une signalisation informatisée pour mieux gérer le réseau :

Afin de moderniser les installations de signalisation et de communication, le poste d'aiguillage électronique datant de 1953 est remplacé par un nouveau poste d'aiguillage informatisé (P.A.I) commandé depuis le poste de Commande Centralisée du Réseau Lorrain dont le bâtiment est situé à Pagny-sur-Moselle.

Un projet cofinancé par l'Etat et la Région lorraine :

Le projet de modernisation ferroviaire de la gare de Metz est un projet partenarial de 133 millions d'euros (hors taxes) (Etat : 33,42 M€ ; Région lorraine : 23,29 M€ et SNCF Réseau : 76,36 M€) dont :

- 63,45 Millions d'euros sont financés au titre du renouvellement de la signalisation et du programme de Commande Centralisée du Réseau (100% SNCF Réseau).
- 69,72 millions d'euros sont financés au titre du Contrat de projets Etat-Région Lorraine 2007-2013

Les chiffres clés de l'opération en gare de Metz :

76 nouveaux signaux

24 aiguillages neufs

2 nouveaux quais

60 nouveaux poteaux de traction électrique

105 km de câbles posés (câbles électriques, de signalisation et de télécommunication)

370 itinéraires gérés par le nouveau poste d'aiguillage informatisé au lieu des 226 avec l'ancien poste

900 000 heures de travail au total et 150 personnes sur le chantier pendant les 3 années de travaux

La Commande Centralisée du Réseau Lorrain, véritable tour de contrôle ferroviaire située à Pagny-sur-Moselle



Pour faire face à la croissance attendue du trafic ferroviaire, SNCF Réseau a engagé une réorganisation de grande ampleur du système de gestion des circulations consistant à :

- centraliser et automatiser la commande du réseau ferroviaire
- regrouper les opérateurs sur de mêmes lieux pour simplifier la chaîne d'intervention
- gagner en réactivité et résoudre plus rapidement les incidents sur les lignes

Aujourd'hui :

En cas d'incident, le conducteur du train entre en contact avec le régulateur, qui transmet les informations aux postes d'aiguillage en aval et en amont de l'incident pour réguler le trafic en cours et à venir. La circulation des informations par téléphone est complexe.




Demain avec la commande centralisée :

En cas d'incident, la gestion est simplifiée. Les opérateurs des différents postes et les régulateurs sont regroupés dans un même lieu, les infrastructures techniques des postes restent en place : le rapprochement des opérateurs permet des décisions mieux éclairées et des solutions plus rapides.



Le projet vise à rassembler la commande de 1500 principaux postes d'aiguillages et la régulation des circulations dans seize centres régionaux.



En Lorraine, les premiers secteurs commandés depuis un poste unique situé à Pagny-sur-Moselle dans un nouveau bâtiment sont ceux Metz Ville, Metz Sablon, Onville et Novéant, pour lesquels des travaux de modernisation ont été réalisés : construction de nouveaux centres de signalisation.

D'autres secteurs seront progressivement intégrés à Pagny-sur-Moselle. Des études sont en cours pour les secteurs de Thionville, Nancy et Blainville.

D'un montant de 137 millions d'euros (76 M€ pour la régénération et la commande des secteurs de Metz (déjà évoqués dans la partie Gare de Metz) ; 51 M€ pour la régénération et la commande du secteur Onville-Novéant et 10 M€ pour la construction du bâtiment), ce programme de modernisation technologique est financé à 100% par SNCF Réseau.



Les mises en service de ces nouvelles installations les 4 et 5 avril prochains

Les mises en service des nouvelles infrastructures en gare de Metz et au niveau de la CCR consistent à basculer et à tester 226 aiguilles, 209 signaux, et autres équipements techniques... Ainsi, pour des raisons logistiques et de sécurité, ces opérations nécessitent l'interruption totale de la circulation des trains du samedi 4 avril 06h30 au dimanche 5 avril 13h00.

Les grandes étapes des mises en service de ces nouvelles infrastructures :

Samedi 4 avril :

De 6h30 à 16h00 : Basculage des installations (connexions des nouvelles installations et déconnexions des anciennes) et démasquage des signaux

De 16h00 à 21h30 : Essais des aiguillages

De 21h30 à 06h30 : Essais des panneaux lumineux

Dimanche 5 avril :

De 06h30 à 10h30 : Circulation du train d'essai entre Metz, Novéant, Onville, et Conflans-Jarny



500 personnes mobilisées jour et nuit pendant un week-end

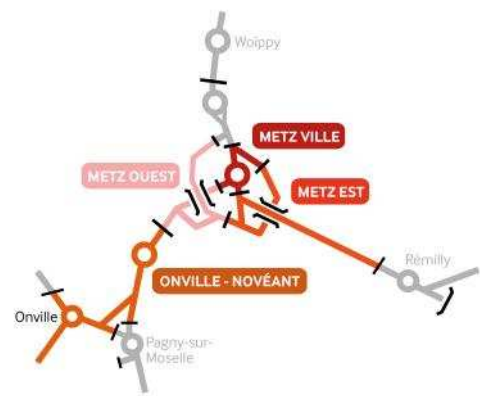
Pour mener à bien cette opération délicate en un minimum de temps afin d'impacter au minimum les voyageurs, plus de 530 techniciens spécialisés (430 agents SNCF et une centaine d'agents d'entreprises externes) venant de la Région Lorraine et de toute la France vont se relayer pendant plus de 30 heures pour mettre en œuvre l'ensemble des opérations techniques permettant la circulation des trains dans cette nouvelle configuration dès le dimanche 5 avril à 13h00. Il s'agit d'un véritable exploit, aussi bien technologique qu'humain.

Trafic ferroviaire interrompu durant plus de 30 heures autour de Metz

Pour permettre la mise en service des nouvelles infrastructures en gare de Metz et du Poste de Commande Centralisée du réseau lorrain à Pagny-sur-Moselle, la circulation des trains sera interrompue en gare de Metz pendant plus de 30 heures du samedi 4 avril 6H30 au dimanche 5 avril 13H.

➤ Lignes impactées par les travaux :

Plusieurs tronçons de lignes seront interdits à toute circulation ferroviaire dans les secteurs de Metz-Ville, Metz-Sablon, Onville et Novéant du samedi 6H30 au dimanche 13H nécessitant d'adapter le plan de transport.



Principales conséquences pour les voyageurs à Metz :

Le trafic ferroviaire sera interrompu et remplacé par des autocars, en partie ou sur la totalité des parcours vers Nancy, Strasbourg, Thionville, Luxembourg, Forbach, Sarreguemines, Trèves, Bar-le-Duc, Verdun, Longwy, du samedi 06H30 au dimanche 13H00. Les modifications horaires des TGV et InterCités sont d'ores-et-déjà prises en compte sur Internet et signalées lors de l'achat des billets.

Conséquences sur la circulation des TGV, des TER et des trains de nuit

Aucune circulation ne sera possible en gare de Metz, du samedi 06h30 au dimanche 13h00 :

➔ TER Lorraine

- Axe "Nancy – Metz – Luxembourg" :
les circulations (aller/retour) seront réalisées en autocars entre Metz et Pagny-sur-Moselle et entre Metz et Thionville et en train entre Pagny-sur-Moselle et Nancy et entre Thionville et Luxembourg.
- Axe "Metz – Conflans – Verdun " :
les circulations seront réalisées en autocars entre Metz et Hagondange (aller/retour) et en train entre Hagondange et Conflans et/ou Verdun.
- Axe "Metz – Forbach – Saarbrücken" :
les circulations seront réalisées en autocars entre Metz et Forbach (ou Saarbrücken en fonction des horaires de certains TER) et en train entre Forbach et Saarbrücken.
- Axe "Metz – Strasbourg" :
les circulations (aller/retour) seront réalisées en autocars entre Metz et Sarrebourg et en train entre Sarrebourg et Strasbourg (aller/retour).
- Axe "Metz – Rémilly – Sarrebourg " :
les circulations seront réalisées en autocars entre Metz, Rémilly et Sarrebourg.
- Axe "Metz – Béning – Sarreguemines" :
les circulations seront réalisées en autocars entre Metz et Béning (aller/retour) et en train entre Béning et Sarreguemines.
- Axe "Metz – Bar-le-Duc – Epernay" :
les circulations seront réalisées en autocars entre Metz et Bar-le-Duc (aller/retour).

- Axe "Nancy – Longwy " :
les circulations (aller/retour) seront réalisées en autocars entre Pagny-sur-Moselle et Longwy et en train entre Pagny-sur-Moselle et Nancy (aller/retour).
- Axe "Metz – Trèves" :
Pas de circulations TER.
- Les autres lignes ne seront pas impactées.

➤ TGV Est

- Les TGV « Paris – Metz » aller/retour ne desserviront pas la gare de Metz (mais celle de Lorraine TGV) et seront tous origine/terminus gare Lorraine TGV. Des correspondances en autocars assureront les trajets entre Lorraine TGV et Metz (aller/retour).
- Les TGV « Paris – Luxembourg » aller/retour ne desserviront pas la gare de Metz (mais celle de Lorraine TGV) et seront tous origine/terminus gare Lorraine TGV. Des correspondances en autocars assureront les trajets entre Lorraine TGV, Metz, Thionville et Luxembourg (aller/retour).

➤ TGV Sud-Est

- Le TGV 6820 « Metz – Nice » sera origine Nancy les 04 et 05/04
- Le TGV 6822 « Metz – Marseille St Charles » sera origine Nancy le 04/04
- Le TGV 6824 « Metz – Montpellier » sera origine Nancy les 04 et 05/04
- Le TGV 6864 « Nice – Metz » sera terminus Nancy le 04/04
- Le TGV 6866 « Marseille St Charles – Metz » sera terminus Nancy le 04/04
- Le TGV 6868 « Montpellier – Metz » sera terminus Nancy le 04/04

➤ InterCités de nuit

- Les trains 4751 (Luxembourg – Metz – Nice), 4251 (Luxembourg – Montpellier – Port Bou), 4350 (Cerbère – Montpellier – Luxembourg) et 4882 (Nice – Metz – Luxembourg) **ne circuleront pas** :
 - la nuit du Ven. 03/04 au Sam. 04/04
 - la nuit du Sam. 04/04 au Dim. 05/04



➤ **Grandes Lignes**

- Les trains 90 (Bâle - Bruxelles Midi) et 91 (Bruxelles Midi – Bâle) ne circuleront pas les 04, 05/04. Des correspondances autocars assureront les trajets entre Lorraine TGV et les gares de Metz, Thionville et Luxembourg.
- Les trains 96 (Bâle – Bruxelles Midi) et 97 (Bruxelles Midi – Bâle) ne circuleront pas le samedi 04/04. Des correspondances autocars assureront les trajets entre Lorraine TGV et les gares de Metz, Thionville et Luxembourg.

Emplacements autocars de substitution en gare de Metz

En gare de Metz, les autocars de substitution seront stationnés rue aux Arènes – Sortie Sablon.

Le dispositif d'information des voyageurs

Où trouver l'information

En gare

- Affichage dans les gares et points d'arrêts concernés
- Annonces sonores
- Un espace Horaires & Travaux dédié
- Des équipes renforcées et disponibles en gares pour informer les voyageurs

Internet Information accessible depuis nos sites Internet et blogs des responsables de lignes : site TER Lorraine, sncf.com, Infolignes.com

Se connecter :

www.ter-sncf.com/lorraine pour le trafic du TER LORRAINE (rubrique « état du trafic »)

www.sncf.com et www.infolignes.com pour tous les trains TGV et Intercités.

www.ter.sncf.com/lorraine/aide/blogs-de-ligne pour l'information sur votre ligne.

Téléphone TER Lorraine : 0 800 870 529 (SA : 7H – 20H ; DI : 8H – 14H)
Appel gratuit depuis un poste fixe

TGV et InterCités : 36 35*

* 0,34 € TTC/mn, hors surcoût éventuel de votre opérateur

Smartphone Avec les applications **SNCF**, **SNCF DIRECT** et **TER Mobile** à télécharger gratuitement sur smartphone (Iphone, Blackberry, Android), consultez l'affichage des trains « au départ » en gare.

- Par ailleurs, des Email et des SMS sont envoyés aux abonnés inscrits, afin de les aviser des perturbations et de leur rappeler les canaux d'information.
- Des personnels SNCF seront mobilisés dans les principales gares de la région pour orienter et informer les clients.

SNCF conseille à ses clients de prendre en compte ces informations pour organiser leurs déplacements.

Contacts presse



Contact presse

Aurélie CAILLARD

Chargée de communication

SNCF Réseau

Direction Régionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

Tél. +33 (0) 3 90 20 44 07/ Port. + 33 (0) 6 85 24 34 81

aurelie.caillard@rff.fr

Contact presse

Marc MATHEY

Attaché de Presse

SNCF Mobilités

Direction Régionale Lorraine

Tél. +33 (0) 3 54 73 43 06 / Port. +33 (0) 6 22 83 19 19

marc.mathey@sncf.fr / www.sncf.com