

**100 jours après le début des travaux,  
le point sur l'avancée du chantier  
de la LGV Rhin-Rhône Branche Est**

**En présence de M. le Ministre des Transports et de l'ensemble des cofinanceurs, l'inauguration du 3 juillet dernier a marqué le lancement des travaux de construction de la LGV Rhin-Rhône Branche Est. Depuis cette date, l'activité va croissant sur l'ensemble du tracé, notamment sur les travaux de terrassement, d'ouvrages d'art et de déviation de réseaux.**

**Un chantier en pleine vitesse**

Les travaux sont en cours sur les lots dits prioritaires (A4, B3, B2/B4...) pour **environ 70 km**, dont le terrassement conditionne l'avancement des ouvrages d'art. La situation en chiffres :

- **10 lots sur les 15 que compte le chantier ont été attribués ;**
- **Près de 1000 personnes travaillent à ce jour pour le chantier :** environ 700 pour les lots prioritaires, une centaine sur les lots venant d'être attribués (OPA1, OPA2, OPC1, B1), une centaine pour la maîtrise d'œuvre et une cinquantaine à RFF.

Les consultations de divers lots de génie civil et de terrassement se poursuivent dans le strict respect du calendrier. Le tableau joint en annexe donne un aperçu complet de l'état d'avancement de ces consultations et des attributaires déjà retenus.

Pour les premiers lots principaux, les entreprises GTM Terrassements (mandataire pour le lot B3), GTM Génie Civil et Services (mandataire pour les lots B2 et B4), ainsi que DTP Terrassements (mandataire pour le lot A4), se sont mobilisées.

Les lots OPA1, OPA2, OPC1, B1, C1 et C2 ont été notifiés aux entreprises qui sont dans la période de préparation des chantiers.

Le calendrier à venir prévoit que l'ensemble des entreprises intervenant sur les lots de TOARC (terrassement, ouvrages d'art et rétablissement de circulation) seront désignées au plus tard en avril 2007.

Dans le souci de dialogue et d'information qui guide Réseau Ferré de France, plusieurs réunions ont été organisées avec les maires des communes traversées pour favoriser une installation transparente des entreprises, et avec les acteurs économiques pour favoriser les synergies entre le tissu local d'entreprises et les groupements de travaux. Parallèlement, les entreprises de travaux, sous l'égide des maîtres d'œuvre, mènent des actions de sensibilisation du public aux risques liés aux travaux, et notamment à l'interdiction de pénétrer sur la zone de travaux.

### **Une initiative sociale qui fait son œuvre**

Lors de l'élaboration du cahier des charges pour les entreprises de travaux, Réseau Ferré de France a innové en faveur de l'insertion professionnelle des personnes en difficulté, avec la mise en place d'une clause sociale inscrite dans les marchés de travaux. Cette clause prévoit que les entreprises réservent 7% du temps de travail aux personnes en situation d'exclusion.

Grâce à cette clause, environ 80 personnes en équivalent temps plein ont trouvé un emploi, dans le cadre de plusieurs conventions signées à ce jour.

### **Un appel à projet pour l'environnement**

Lors de la déclaration d'utilité publique de la LGV Rhin-Rhône Branche-Est du 25 janvier 2002, Réseau Ferré de France s'est engagé à la demande de l'État à réaliser des mesures supplémentaires pour l'environnement, en complément des mesures compensatoires qui lui incombent au titre de la réglementation (loi sur l'eau, aménagement foncier, etc.).

Réseau Ferré de France a ainsi réservé un budget global de 4,57 millions d'euros pour la mise en place d'un programme de mesures sur une période d'action de 2006 à 2011. Ces mesures seront sélectionnées parmi les propositions qui seront soumises à un comité scientifique mis en place pour le programme.

La décision finale de financement sera prise par le comité de pilotage du projet LGV Rhin-Rhône sur la base d'un rapport présenté par les Directions Régionales de l'Environnement de Bourgogne et de Franche-Comté.

Chacun peut soumettre ses propositions pour le programme : les collectivités et leurs groupements, les associations, les établissements publics, les personnes privées, les entreprises. C'est le moment de faire des propositions !

Toutes les informations sont sur [www.lgvrhinrhone.com](http://www.lgvrhinrhone.com)

### **Une stratégie matériaux gérée au plus précis**

La ligne nécessite d'importants besoins en matériaux, et donc l'ouverture de plusieurs carrières. Pour une gestion optimale, Réseau Ferré de France avait choisi de proposer aux entreprises de TOARC plusieurs sites d'emprunts situés le plus près possible du tracé de la LGV, pour limiter au maximum les déplacements de véhicules.

Sept dossiers d'autorisation d'exploitation de carrière ont ainsi été présentés. A ce jour, les sites de Vitreux et de Voray-sur-l'Ognon ont obtenu des arrêtés préfectoraux en avril et août 2006, les sites de Saulnot et Fontenois-les-Montbozon en septembre 2006.

Pour ces carrières, comme pour l'ensemble des sites d'emprunts, Réseau Ferré de France est soumis à une réglementation très stricte, qui prévoit notamment la remise en état du site à l'issue des travaux.

Par ailleurs, les entreprises sont également soumises à un ensemble de mesures liées à l'exploitation de ces sites (parcours routiers autorisés, mesures contre les conséquences en matière de bruit et de poussières, sécurité des personnes dans l'accès aux sites).

Si les besoins sont moins importants que prévus, ou les matériaux de moins bonne qualité, certains sites pour lesquels une autorisation a été demandée pourront ne pas être exploités. Dans cette éventualité, Réseau Ferré de France privilégie l'information des élus et le dialogue avec les habitants, pour une gestion au plus près des besoins en matériaux.

### **Des compléments à venir en archéologie**

En Franche-Comté les diagnostics archéologiques sur le tracé sont achevés et les fouilles largement réalisées. Le site de Jallerange a été ouvert au public en août et septembre dernier, où des soubassements d'une ferme gallo-romaine a été mise à jour. Des diagnostics complémentaires sur les zones de dépôt sont demandés. En Côte d'Or, les diagnostics démarrent.

### **Une première étape pour le déboisement**

Les opérations de déboisement sont terminées sur les premiers lots de travaux, soit 350 hectares environ. Les travaux d'abattage et de débardage des bois situés sur les zones où les travaux débiteront en 2007 seront réalisés au cours de cet automne (200 ha).

### **Les acquisitions foncières en voie d'achèvement**

Les acquisitions foncières se poursuivent dans le respect du calendrier général. Les dix propriétés bâties concernées par les travaux ont été acquises à l'amiable.

La mise en oeuvre du protocole dit de « Dommages de Travaux Publics » signé le 5 mai 2006 avec les Organisations Agricoles de Franche-Comté se déroule sereinement.

Les Organisations Agricoles ont demandé que certaines dispositions relatives au paiement de l'indemnité spéciale pour accord rapide soient revues pour que les exploitants et propriétaires puissent percevoir plus rapidement cette indemnité. Cette demande pose quelques difficultés dans le cas d'aménagement foncier avec inclusion d'emprise car elle revient à modifier la répartition de l'indemnité entre les bénéficiaires. RFF est disposé à répondre à cette requête sous réserve qu'il n'y ait aucune contestation ultérieure.

### **Franchissement de la Saône : la préparation avance**

Le franchissement de la vallée de la Saône est certainement parmi les ouvrages les plus importants de la LGV Rhin-Rhône. Il a suscité une attention particulière car il s'appuie sur le champ captant de Poncey-les-Athée alimentant en eau potable une grande partie de l'agglomération dijonnaise et compte tenu de la sensibilité forte aux crues du cours d'eau.

A grand renfort d'études et de concertation, Réseau Ferré de France a rassemblé les conditions nécessaires pour définir et expliquer son projet. Avec la contribution active des services de l'Etat, le projet détaillé a été mis au point et soumis au contrôle des procédures réglementaires puis autorisé le 10 juillet 2006 par arrêté préfectoral au titre de la loi sur l'eau.

Depuis, les représentants de Réseau Ferré de France et leurs maîtres d'œuvre ont expliqué sur le terrain la chronologie des travaux et les garanties apportées. Dans ces conditions, les premiers engins de travaux publics sont entrés en activité au tout début de l'automne.

Pour assurer une sécurité maximum aux riverains et au service d'approvisionnement en eau potable, deux comités de suivi ont été prévus par les autorités de l'Etat. Le premier a été mis en place ce mois-ci avec pour objectif de contrôler l'impact des travaux sur le champ captant de Poncey-les-Athée. Il veillera ainsi à la stabilité qualitative et quantitative de la réserve d'eau potable pendant la construction des ouvrages et, au-delà de la mise en service de la LGV, ces mesures se poursuivront sur plusieurs années.

### **Travaux connexes sur le réseau existant**

La réalisation de la LGV s'accompagne de travaux importants pour, d'une part, la raccorder au réseau ferré existant et, d'autre part, améliorer encore les temps de parcours des liaisons desservies par le LGV.

Aux extrémités de la LGV, le raccordement aux lignes classiques est étudié avec l'appui des compétences techniques de la SNCF. Après cette phase d'étude, les travaux pourront être commandés début 2007 pour l'extrémité Ouest à Villers-les-Pots et, intégrés dans un lot principal de génie civil, pour le raccordement Est à Petit-Croix.

Dans le nœud ferroviaire de Dijon, une amélioration lourde est prévue à Perrigny. Elle favorisera l'acheminement direct des trains de la LGV vers le sud et simplifiera la circulation de l'axe nord sud très utilisé par le fret. Après analyse de l'appel d'offres en cours, Réseau Ferré de France prévoit ces travaux au début de l'année 2007.

A Besançon, Réseau Ferré de France regarde avec la SNCF les aménagements qui seraient utiles au fonctionnement de la gare Viotte à l'arrivée des nouvelles liaisons TGV. Pour raccorder le centre de Besançon à la gare nouvelle du nord de l'agglomération, la ligne de Devecey va être restaurée et modernisée. Les ouvrages d'art seront consolidés, l'intégration en milieu urbain est étudiée avec les autorités locales et l'électrification de la ligne est prise en compte. Les études de conception détaillée comme la conduite ultérieure des travaux seront confiées à un maître d'œuvre que RFF est en train de sélectionner par appel d'offre. Après mise au point complète, le calendrier prévoit les travaux à partir de l'année 2008.

# **Les études avancent sur la 2<sup>ème</sup> tranche et sur les autres branches de la LGV Rhin-Rhône**

## **LGV Rhin-Rhône Branche Est 2ème tranche**

Plusieurs études sont en cours, à l'ouest sur la tranche Genlis/Villers-les-Pots et à l'est sur la tranche Petit-Croix/Lutterbach

- Pour la tranche Genlis/Villers-les-Pots, les études APD se poursuivent. Le franchissement de l'A39 par la LGV a fait l'objet d'une attention toute particulière. Plusieurs options ont été envisagées, les premiers choix sont en cours. En terme de concertation, l'ensemble des communes a été consulté. D'autres réunions auront lieu pour présenter les résultats des études en cours.
- Pour la tranche Petit-Croix/Lutterbach, les études APD de tracé en plan et profil en long seront présentées lors d'une deuxième phase de concertation, à partir du 15 octobre, pour une mise au point définitive avant présentation du dossier en février 2007.

## **LGV Rhin-Rhône Branche Ouest**

Le dossier d'études relatif à la Traversée de l'agglomération dijonnaise a été transmis pour validation au Ministre des Transports.

La décision ministérielle aura pour effet de permettre au Préfet de Côte d'Or de déclarer le projet « d'intérêt général », en vue de retranscrire les emprises dans les plans locaux d'urbanisme.

A la demande du Préfet de Côte d'Or, un groupe de travail rassemblant les différents partenaires de l'opération (Etat, RFF, SNCF, Collectivités) a été constitué pour préciser les modalités opérationnelles et financières de la maîtrise foncière.

Ces réflexions doivent pouvoir progresser pour aboutir aux conclusions en préalable à l'arrêté préfectoral de qualification de « projet d'intérêt général ».

Une analyse foncière est notamment en cours de réalisation par les services de la DDE de Côte d'Or et de la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon.

## **LGV Rhin-Rhône Branche Sud**

Les études préliminaires consistent actuellement en premier lieu en une analyse de la situation existante de l'environnement naturel et humain sur l'ensemble du périmètre. Ce travail, synthétisé ci-après, est réalisé en relation étroite avec les services de l'Etat compétents sur les trois régions concernées. Ce travail sera ensuite présenté aux acteurs institutionnels locaux, avec l'objectif de le compléter par des observations issues du terrain.

Par ailleurs, la situation actuelle du système ferroviaire sur l'ensemble du périmètre est également étudiée et synthétisée ci-après.

Elle permet dès à présent de structurer la réflexion concernant les possibilités d'évolution du réseau (et en particulier le réseau historique, comme les fonctionnalités d'une infrastructure nouvelle).

La méthode employée est d'envisager largement les alternatives possibles sur chaque problématique locale, dans le but d'approfondir progressivement les réflexions sur les plus

pertinentes d'entre elles. Un choix pourra donc être finalement exercé en toute connaissance de cause.

L'organisation des études permet à la réflexion de monter en puissance tout en s'articulant avec une concertation informelle, qui va s'intensifier au mois d'octobre.

Le 12 septembre dernier, une réunion d'échanges et d'information a eu lieu avec les services régionaux et départementaux de l'Etat concernés par les études.

De nombreuses interfaces existent par ailleurs avec les projets touchant le réseau existant, et notamment avec la volonté des Conseils régionaux de cadencer leurs dessertes.

L'étape actuelle de dégrossissage des options, sur la base des diagnostics de l'état initial, devrait s'achever à la fin 2006. Elle permettra de cerner les alternatives pertinentes sur chaque secteur isolé et de les comparer.

Un temps d'assemblage de ces options suivra afin d'obtenir des scénarios alternatifs d'aménagement, portant de manière intégrée sur l'ensemble du périmètre.