



**Réseau Ferré de France lance les travaux de
Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Est**

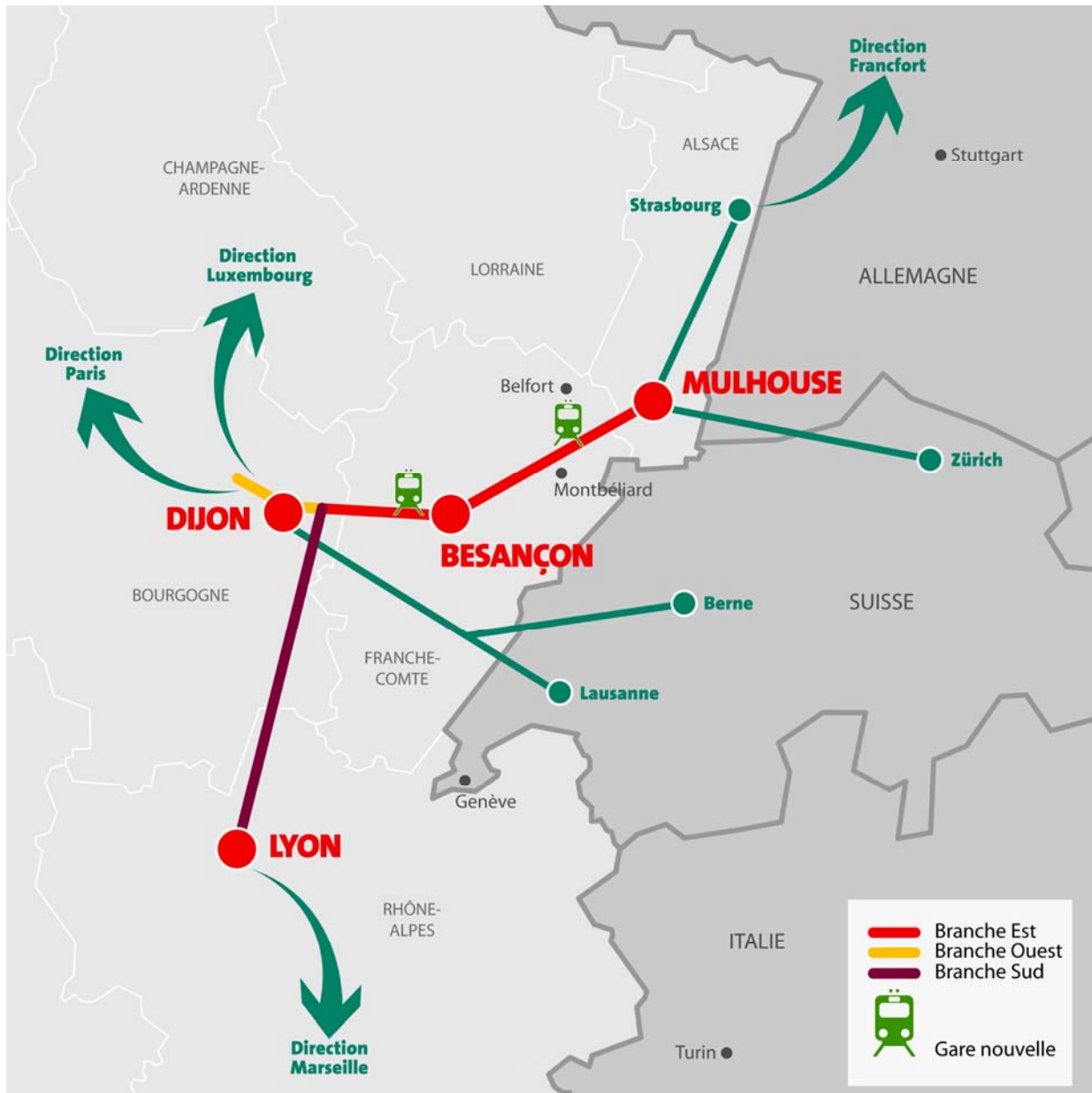
le 3 juillet 2006

Sommaire

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône : le tracé des 3 branches.....	2
Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Est	3
Les enjeux du projet	4
L'historique	5
Les caractéristiques du projet.....	6
La convention de financement RFF	7
Le tracé par lots de travaux	8
Les temps de parcours	9
Le calendrier.....	10
L'impact économique de l'opération	11
Un projet intégré dans son environnement.....	12
L'environnement naturel préservé.....	13
La sécurité chantier	14
Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Ouest.....	16
Ligne à Grande Vitesse Branche Sud	179

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône

Le tracé des 3 branches



La Branche Est

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône - Branche Est

Les enjeux du projet

Une ligne au cœur de l'Europe

La LGV Rhin-Rhône Branche Est contribuera à ancrer davantage l'Hexagone dans une Europe qui s'étend progressivement à l'est. Le projet a reçu l'appui financier de la Suisse et a été retenu par l'Union Européenne comme « liaison prioritaire » au titre des réseaux de transports européens, une double reconnaissance qui atteste de son intérêt au plan communautaire.

- Des liaisons Nord-Sud : depuis l'Allemagne (Francfort), la Suisse alémanique (Bâle, Zürich) et l'Est de la France vers la région Rhône-Alpes, le Midi (Provence, Alpes-Côte-d'Azur, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées) et l'Espagne (Barcelone).

- Des liaisons Est-Ouest : depuis la Suisse alémanique (Bâle, Berne, Zürich), Mulhouse et l'agglomération parisienne, avec des prolongements vers l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et vers Lille, permettant des correspondances à destination de Londres et de Bruxelles

Une dynamique régionale renforcée

Au-delà de sa dimension européenne, et outre le fait que le rail présente l'avantage d'être le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, la LGV a également été conçue pour améliorer les relations est-ouest, entre l'Île-de-France, la Bourgogne, la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et la Suisse. Ce projet inédit de LGV province-province améliorera sensiblement les liaisons régionales. Ainsi, dès la première tranche de la branche Est, le temps de parcours sera considérablement réduit sur de nombreuses liaisons. À terme, le schéma de desserte permettra de relier, par des liaisons à grande vitesse directes, les régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne aux régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Le trafic annuel attendu dans les deux gares nouvelles à Auxon-Dessus (à 10 km de Besançon) et à Meroux (à 15 km de Montbéliard, 10 km de Belfort et 12 km de Héricourt) est estimé à 1,1 millions de voyageurs par an et par gare.

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône - Branche Est

L'historique

10 septembre 1992 : décision du ministre des Transports d'engager les études préliminaires de la branche Est du TGV Rhin-Rhône entre les agglomérations mulhousienne et dijonnaise, en accord avec les régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne.

20 mars 1995 : remise du dossier des études préliminaires, incluant le bilan de la consultation, transmis au ministre des Transports.

9 mai 1995 : choix du fuseau par le ministre des Transports et lancement de l'Avant-Projet Sommaire

27 octobre 1999 : décision du ministre de retenir la 1ère tranche Auxonne/Petit-Croix.

29 mai-29 juillet 2000 : enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique.

25 janvier 2002 : signature de la déclaration d'utilité publique.

4 juin 2002 : convention de financement signée par l'Etat, RFF et les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté lançant les études d'avant-projet détaillé.

2 juin 2003 : rejet par le Conseil d'Etat des 5 recours contre la DUP.

18 décembre 2003 : Le CIADT annonce le lancement des travaux en 2006 pour une mise en service en 2011.

Août 2004 : établissement du dossier ministériel.

Septembre 2004 : lancement des études projet.

28 février 2006 : Signature du protocole financier préalable à la réalisation de la 1^{ère} phase

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône - Branche Est

Les caractéristiques de la ligne

Construction de 190 km de ligne nouvelle : Genlis (21) – Lutterbach (68)

La 1ère phase de réalisation comprend :

- 140 kilomètres de ligne nouvelle entre Villers les Pots (21) et Petit-Croix (90)
- 2 gares nouvelles : sur les communes d'Auxon-Dessus (près de Besançon) et Meroux (dans l'aire urbaine Belfort, Montbéliard, Héricourt)
- 3 raccordements au réseau ferré classique (Villers-Les-Pots, Besançon, Petit-Croix)
- les travaux de confortement et d'électrification de la ligne entre Besançon et Devecey qui permettra la liaison entre la gare nouvelle et la gare Viotte existante
- le raccordement de Perrigny qui assure une liaison directe à la ligne actuelle Dijon - Châlon sur Saône, permettant aux trains venant de Franche-Comté, d'Alsace ou de Lorraine d'aller vers Lyon sans faire le détour par la gare actuelle de Dijon ville.
- les aménagements des gares existantes à Besançon et Mulhouse

Un projet intégré dans son environnement dès les études amont :

- un tracé éloigné des habitations, des mesures de protection acoustique et des aménagements paysagers
- un milieu naturel préservé : pas de plantes protégées et des déplacements de la faune maintenus par des ouvrages et des aménagements
- des mesures supplémentaires pour l'environnement (4,57 M€) au-delà des mesures de réduction ou de compensation prévues dans le cadre du projet

Chiffres clés

- | | |
|---|---|
| > Un tracé de 140 km ,
dont 40% en forêt | > 500 000 traverses |
| > 85 communes concernées | > 2 gares nouvelles |
| > 6000 emplois liés au chantier | > 24 millions de m³ de déblais |
| > 160 ponts | > 18 millions de m³ de remblais |
| > 12 viaducs | > 10 années d'études et d'enquêtes publiques pour préparer le projet |
| > 400 km de clôtures | > Plus de 400 réunions d'information organisées dans les communes du tracé |

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Est

La convention de financement de la 1^{ère} phase

Périmètre RFF

Le financement de la construction de la première tranche de 140 km de ligne nouvelle à grande vitesse Rhin-Rhône Branche Est entre Villers-les-Pots (21) et Petit-Croix (90).

Calendrier :

Conformément aux engagements pris par le gouvernement lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, les travaux de génie civil démarrent aujourd'hui pour une mise en service prévue fin 2011.

Coût total du projet :

Le coût prévisionnel est estimé à 2 312 M€ courants et comprend :

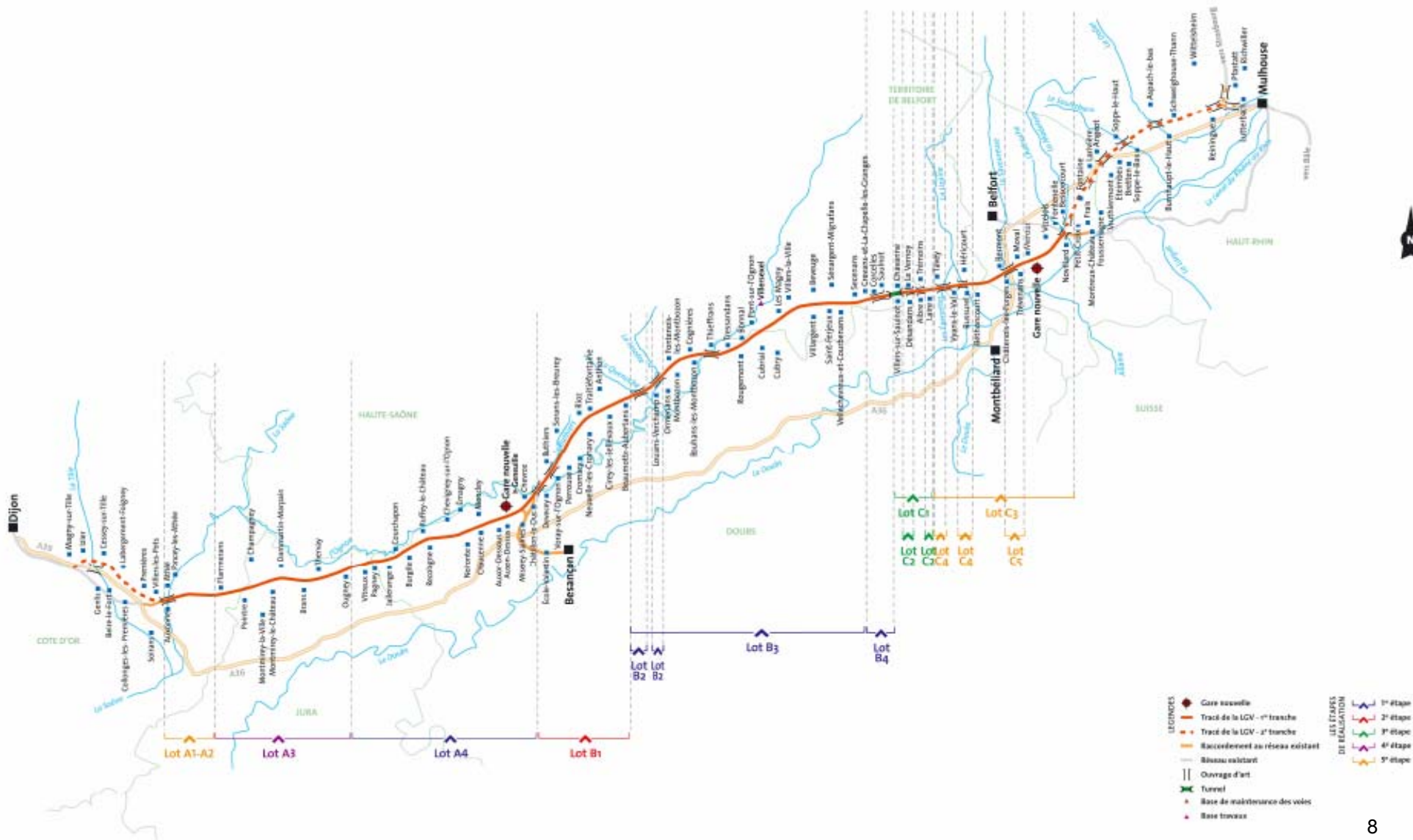
- Le coût des études d'avant-projet détaillé et les travaux préparatoires financés par les conventions de financement du 4 juin 2002,
- Le coût des prestations couvertes par la convention relais signée le 14 novembre 2005.

Financement :

		M€ courants
Alsace		
	Conseil régional d'Alsace	104.7
	Département du Bas-Rhin	12.9
	Département du Haut-Rhin	53.1
	Communauté urbaine de Strasbourg	12.9
	Agglomération de Mulhouse	15.4
	Ville de Colmar	7.0
		206
Franche-Comté		
	Conseil régional de Franche-Comté	189.6
	Département du Doubs	39.0
	Département de la Haute-Saône	17.1
	Département du Territoire de Belfort	25.5
	Communauté d'agglomération de Besançon	13.2
	Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard	9.2
	Communauté d'agglomération belfortaine	9.2
	Tranche conditionnelle	13.3
		316
Bourgogne		
	Conseil régional de Bourgogne	68.1
	Département de Côte d'Or	31.4
	Communauté d'agglomération de Dijon	31.4
		131
État (AFITF)		751
RFF		642
Suisse		66
Europe		200
Total		2312

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Est

Le tracé par lots de travaux



Ligne à Grande Vitesse Branche Est Les temps de parcours

Temps de parcours (<i>estimatif</i>)	2005	2012
• Dijon → Strasbourg :	3h50 →	1h35
• Dijon → Francfort :	6h30 →	3h30
• Besançon → Marseille :	4h15 →	3h35
• Besançon → Zurich :	3h25 →	1h55
• Belfort-Montbéliard → Paris :	3h50 →	2h25
• Belfort-Montbéliard → Dijon :	2h15 →	0h50
• Mulhouse → Barcelone :	12h20 →	6h25
• Mulhouse → Lyon :	3h45 →	2h25

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône - Branche Est

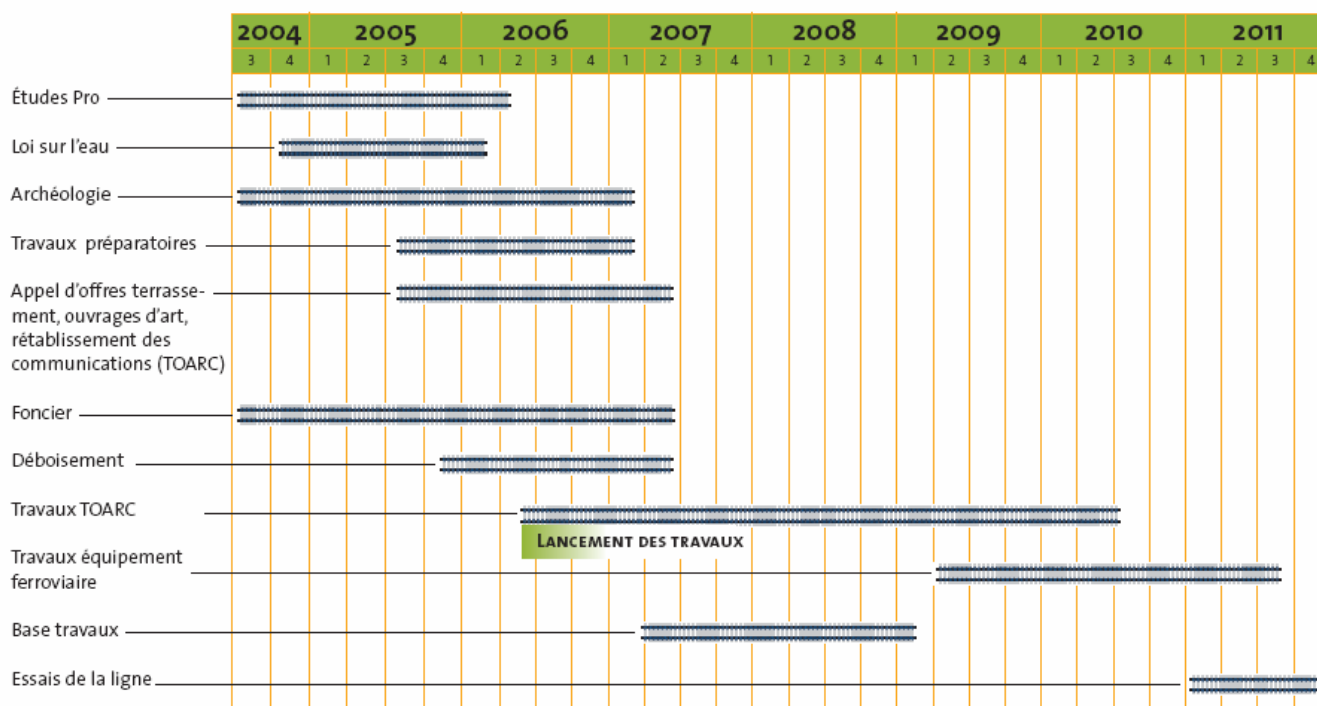
Le calendrier

Les travaux préparatoires menés en 2006 :

- Acquisitions foncières
- Fouilles archéologiques
- Travaux préparatoires
- Déboisement
- Déviations de réseaux

Juillet 2006 : début des travaux de génie civil

Fin 2011 : mise en service



Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Est

L'impact économique de l'opération

Travaux de génie civil et de terrassements

Dans la conception de la ligne, le découpage en lots de génie civil répond aux exigences techniques (cohérence des ouvrages, équilibre des mouvements de terre), aux critères de compétence (moyens des entreprises, expériences grands travaux), mais également à une répartition permettant d'atteindre toutes les tailles d'entreprises. Ainsi, des lots majeurs, d'environ 30 km de long, intéressent les grands groupes de BTP, des lots intermédiaires s'adressent à des entreprises régionales et les entrepreneurs locaux peuvent accéder à des marchés (sous-traitance de lots de génie civil, rétablissements de réseaux et de voiries, clôtures...).

Pour les lots principaux, les groupes adjudicataires réaliseront leurs contrats et compléteront leurs effectifs avec des recrutements locaux. Les marchés de sous-traitances ou de fournitures (carburants, matériaux, services,...) feront directement appel au tissu économique local.

Retombées générales sur l'économie locale

La réalisation de cette infrastructure sollicitera l'économie locale bien au-delà du secteur BTP. Ainsi les besoins d'hébergement, d'entretien, de réparation et nombre de services destinés aux entreprises ou à leurs collaborateurs seront accessibles aux PME des territoires traversés.

Pour organiser au mieux l'offre, une démarche a été menée par l'agence de développement économique de la Haute Saône, Action 70, et Réseau Ferré de France. La Chambre de Commerce et d'Industrie du Doubs s'inscrit également dans cette démarche avec le maître d'ouvrage. Ainsi, l'accueil et la présentation des offres de services seront facilités dès la montée en puissance des travaux.

Retombées en matière d'emploi

La construction de la LGV Rhin-Rhône Branche Est créera près de 6000 emplois durant les 5 années de réalisation. Les deux tiers de ces emplois seront directement productifs sur les chantiers. Le solde sera induit en emplois indirects. Pour la plupart des marchés de TP, les entreprises devront renforcer leurs équipes par des recrutements locaux qui s'adresseront à des populations qu'il faudra former. La durée de l'opération permet d'investir sur des formations solides et complètes au secteur BTP, globalement demandeur de main d'œuvre. L'opération contribuera ainsi au renforcement du secteur et préparera le renouvellement des générations de ces métiers.

Enfin, cette opération de Ligne à Grande Vitesse est l'occasion de soutenir les actions dans le domaine de l'insertion. Ainsi, Réseau Ferré de France a introduit dans ses marchés principaux de terrassements et de génie civil une clause demandant aux entreprises de favoriser, à hauteur de 7 % de leurs effectifs, l'insertion de personnes en difficultés. Ce dispositif est soutenu par les services de l'Etat et les ANPE.

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Est

Un projet intégré dans son environnement

Une préoccupation prioritaire

Dès les premières étapes de conception de la future ligne, la prise en compte de l' environnement a fait l'objet d'une attention toute particulière.

Comme tout projet d'aménagement majeur, la LGV est soumise à de nombreuses procédures réglementaires visant à favoriser son intégration dans le milieu humain et naturel.

Le maintien du cadre de vie et d'activité

La limitation du bruit pour les riverains est une priorité pour Réseau ferré de France : état des lieux, simulations, mises au point des aménagements acoustiques et paysagers avec les mairies, obligation de résultats pour RFF...

Une prise en compte en phase chantier

Clôture des zones à risques, accès sécurisés, réglementation des circulations d'engins intervenant sur le chantier, signalisation routière renforcée... RFF prendra l'ensemble des mesures nécessaires pour une sécurité maximale.

De plus, le chantier sera organisé pour limiter les nuisances, grâce notamment à l'arrosage régulier des pistes pour réduire les émissions de poussières.

Un protocole a été signé avec les organisations agricoles sur l'indemnisation des exploitants pour les difficultés d'exploitations éventuelles liées aux travaux.

Un patrimoine mieux connu

10% de la surface du tracé ont fait l'objet de diagnostics archéologiques : une véritable chance pour mieux connaître notre patrimoine.

L'environnement naturel préservé

L'impact sur l'environnement et sur les activités agricoles a été limité grâce aux différentes études spécialisées lancées dès 1996 : sauvegarde des habitats, reconstitution des axes de déplacement, protection des espèces...

Crapauds sonneurs à ventre jaune, écrevisses à patte blanche, Minioptères de Schreibers, grenouilles rousses... les études environnementales ont notamment permis la découverte d'espèces méconnues jusqu'alors.

La LGV intègre les aménagements nécessaires pour éviter toute aggravation des crues, garantir la qualité de l'eau, et respecter les espèces vivant en milieu aquatique.

Dans les zones sensibles en termes de qualité de l'eau, des dispositifs de protection (géomembranes, filtres à paille ...) seront installés pour recueillir les écoulements et éviter toute altération des sources et nappes souterraines.

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Est

La sécurité chantier

La sécurité des personnes est depuis le début de la conception du projet au centre des préoccupations de Réseau Ferré de France.

Organisation générale de la sécurité

Prise en compte dans les marchés de travaux, la sécurité s'imposera à tous les acteurs. Une charte sécurité lie les engagements du maître d'ouvrage, de ses maîtres d'œuvre et des entreprises. Les principes visent à assurer une protection renforcée aux abords des emprises pour éviter que les populations riveraines soient exposées sur les lieux d'activité et à communiquer une information adaptée à chaque zone.

Mesures de sécurité sur le chantier

Pour garantir un niveau élevé de sécurité sur l'ensemble des travaux, RFF a prévu de badger tous les intervenants (maîtrise d'ouvrage, bureaux d'études, entreprises et visiteurs). La remise du badge sera accompagnée de consignes et d'une sensibilisation aux risques des chantiers.

Avec la Caisse régionale d'Assurance maladie de Franche-Comté, des mesures innovantes ont été étudiées. Ainsi, il sera demandé aux entreprises d'équiper leurs engins de terrassement, au-delà des systèmes sonores obligatoires, de caméra de recul pour que le conducteur contrôle totalement son aire d'évolution.

De même, la très grande majorité des déplacements de matériaux des opérations de terrassement sera assurée par des pistes internes au chantier afin de limiter au maximum la circulation d'engins lourds sur les voiries publiques voisines.

Avec les services locaux de secours, des plans d'accès et d'intervention sont préparés. Ils donneront lieu à des signalétiques complètes.

Sécurité autour du chantier

L'accès du chantier sera interdit à tout public. Pour garantir le respect de cette mesure, des signalisations importantes seront mises en place à chaque intersection de voiries. Les zones d'installation de chantier seront clôturées et si besoin est, un gardiennage sera mis en place en-dehors des heures travaillées.

Dans les zones d'élevage, des clôtures continues seront installées par les entreprises avant le début des travaux pour empêcher les animaux d'entrer sur le chantier.

Pour l'approvisionnement du chantier, des itinéraires autorisés seront définis en accord avec les services compétents des communes ou départements. Ces itinéraires éviteront au maximum la traversée des villages.

Sensibilisation et information

Une information du public a été prévue, en accord avec les communes du tracé. Ainsi, RFF fait installer des vitrines spécifiques pour l'opération dans toutes les mairies pour afficher les recommandations et précautions (opérations sur voirie, avancement des travaux,...). Un suivi avec les élus prolongera la concertation engagée durant la phase d'études pour s'assurer tout au long de l'opération de l'efficacité des mesures prises.

La Branche Ouest

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Ouest

Historique

11 avril 1994 : approbation par le gouvernement du cahier des charges général de l'infrastructure, résultant du débat préalable et du consensus des membres du Comité de Pilotage. Le cahier des charges de la LGV Rhin-Rhône prévoit, parallèlement à la branche Est, l'engagement des études concernant la première partie de la branche Ouest appelée « Traversée de l'agglomération dijonnaise ».

29 avril 2002 : arrêté ministériel retenant le fuseau « Dijon centre » pour la traversée de l'agglomération dijonnaise. Lancement par RFF d'études d'avant-projet sommaire sur ce fuseau.

3 septembre 2003 : signature de la convention d'études d'avant projet sommaire (APS) entre l'Etat, RFF, les 3 Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté.

2004-2006 : Etudes de niveau APS.

Finalités

- Permettre l'augmentation du trafic voyageurs en réduisant les temps de parcours entre Paris et le Sud de l'Alsace
- Mieux desservir l'agglomération dijonnaise
- Participer à la sécurisation du réseau de LGV

Trace

Le fuseau d'études retenu par le Ministre porte sur un itinéraire Turcey/Dijon centre/Genlis.

Consistance

Le projet retenu par le ministre des Transports comprend :

- Doublement de la ligne Dijon-Dole entre Dijon et Genlis (point de raccordement de la branche Est) séparant les circulations des TGV de celles des TER et du fret.
- Traversée de l'agglomération dijonnaise par des ouvrages souterrains longeant la ligne Dijon-Nancy.
- Etude de l'implantation d'une nouvelle gare sur la ligne Dijon-Nancy entre Porte-Neuve et St-Exupéry et dont les fonctionnalités restent à articuler avec celles de la gare actuelle de Dijon-Ville.
- Création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre le Nord de Dijon et Turcey avec un raccordement sur la ligne PLM. L'éventualité d'un prolongement en ligne nouvelle jusqu'au raccordement à la LGV Paris-Lyon sera étudié dans une phase ultérieure.

Etat d'avancement

Depuis la séance du Comité technique du 3 avril 2006, le Comité local de suivi du projet s'est réuni à Dijon le 7 avril 2006 sous la présidence du Préfet de Côte d'Or.

La présentation des avis recueillis lors de la consultation a permis à RFF de présenter les propositions de modifications du dossier répondant aux recommandations exprimées.

La ville de Dijon par sa délibération du 27 mars 2006 et la Communauté d'agglomération du Grand Dijon par sa délibération du 30 mars 2006 ont arrêté le choix de la gare nouvelle sur le site de Porte Neuve au vu des conclusions de l'étude pilotée par la Communauté d'agglomération du Grand Dijon, ainsi que l'étude de chalandise conduite par la SNCF.

Le dossier comporte donc, outre la variante de tracé Nord entre les communes de Hauteville et d'Ahuy recommandée par Madame le Ministre de l'Environnement, le choix du site de Porte Neuve pour accueillir la gare nouvelle.

Le Préfet de Côte d'Or a acté la fin de la consultation autour du projet de Traversée de l'Agglomération Dijonnaise. Il a par ailleurs transmis au Ministre des transports le dossier incluant les modifications proposées par RFF, en vue de son approbation.

Le Conseil d'administration de RFF a approuvé le dossier lors de sa séance du 11 mai 2006, et a autorisé son président à transmettre le dossier au Ministre en vue de son approbation.

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

En effet, à ce jour seul le fuseau réduit de l'arrêté préfectoral de "prise en considération" du 27 janvier 2005 peut être retranscrit dans les documents d'urbanisme en cours de révision.

Enfin, et à la demande du Préfet, un groupe de travail rassemblant les différents partenaires de l'opération (RFF, SNCF, Etat, collectivités) a été constitué pour préciser les modalités opérationnelles et financières de la maîtrise foncière et pour examiner notamment l'articulation entre l'infrastructure et les projets urbains du ressort de la collectivité territoriale.

Les conclusions de ces réflexions devraient avoir été rendues en préalable à l'arrêté préfectoral de qualification de "projet d'intérêt général".

La Branche Sud

Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône Branche Sud

Historique

11 avril 1994 : signature par le ministre des Transports du cahier des charges général de la LGV Rhin-Rhône (mentionne la branche Sud sans préciser ses points d'ancrage).

15 mars -15 juin 2000 : débat public sur la branche Sud.

16 septembre 2002 : validation du cahier des charges de l'infrastructure par le comité de pilotage en vue de sa transmission au ministre chargé des transports.

13 mars 2003 : approbation du cahier des charges par le ministre des Transports.

18 décembre 2003 : CIADT confirmant la LGV RR

21 octobre 2004 : Signature des conventions d'études préliminaires entre l'Etat et les cofinanceurs (Régions)

Finalités

- Relier les branches Est et Ouest à l'agglomération lyonnaise par une ligne à grande vitesse éventuellement mixte (voyageur et fret).
- Optimiser l'utilisation du réseau pour le trafic fret et voyageurs à l'horizon 2015.

Tracé

Le tracé n'est pas encore défini. Les études préliminaires ont pour objet de définir les fuseaux d'études en respectant les grandes orientations ci-après :

La branche Sud se raccordera au Nord aux branches Est et Ouest entre Dole et Dijon, passera entre Louhans et Lons-le-Saunier et permettra la desserte de Bourg en Bresse.

Elle sera raccordée, pour les voyageurs, à la LGV Paris Marseille en permettant la desserte de l'aéroport de Saint Exupéry et de l'agglomération lyonnaise. Pour le fret, elle se raccordera au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

Etat d'avancement

Lors de sa réunion du 3 octobre 2005, au cours de laquelle les études préliminaires de la branche sud ont été présentées, le Comité de pilotage a souligné l'importance de l'association des territoires à la réflexion, tout en rappelant la dimension nationale et internationale du projet. Le comité a également noté à nouveau, la dimension fret du projet.

Depuis la séance du Comité technique du 3 avril 2006, les études concernant les trafics, les possibilités de valorisation du réseau historique (et en particulier la ligne PLM, la ligne de la Bresse, le raccordement à Macon sur la LGV Sud Est), ainsi que la recherche de fuseaux pour une infrastructure nouvelle, progressent depuis leur lancement au mois de février 2006.