

LGV

Rhin-Rhône

Au service d'une Europe durable

VUE SUR

LA LIAISON ENTRE LES DEUX GARES

Besançon - Viotte > Besançon Franche-Comté TGV



Lien essentiel dans la desserte ferroviaire de l'agglomération bisontine au réseau à grande vitesse, cette liaison, qui s'étend sur une dizaine de kilomètres, est réaménagée pour relier la gare de Besançon-Viotte à la gare Besançon Franche-Comté TGV.

Cette ligne, dont le tracé est situé dans des emprises ferroviaires existantes, se caractérise par une alternance de tunnels et de tranchées pouvant atteindre 15 m de profondeur sur les communes de Besançon et d'Ecole-Valentin.

Les travaux de réaménagement

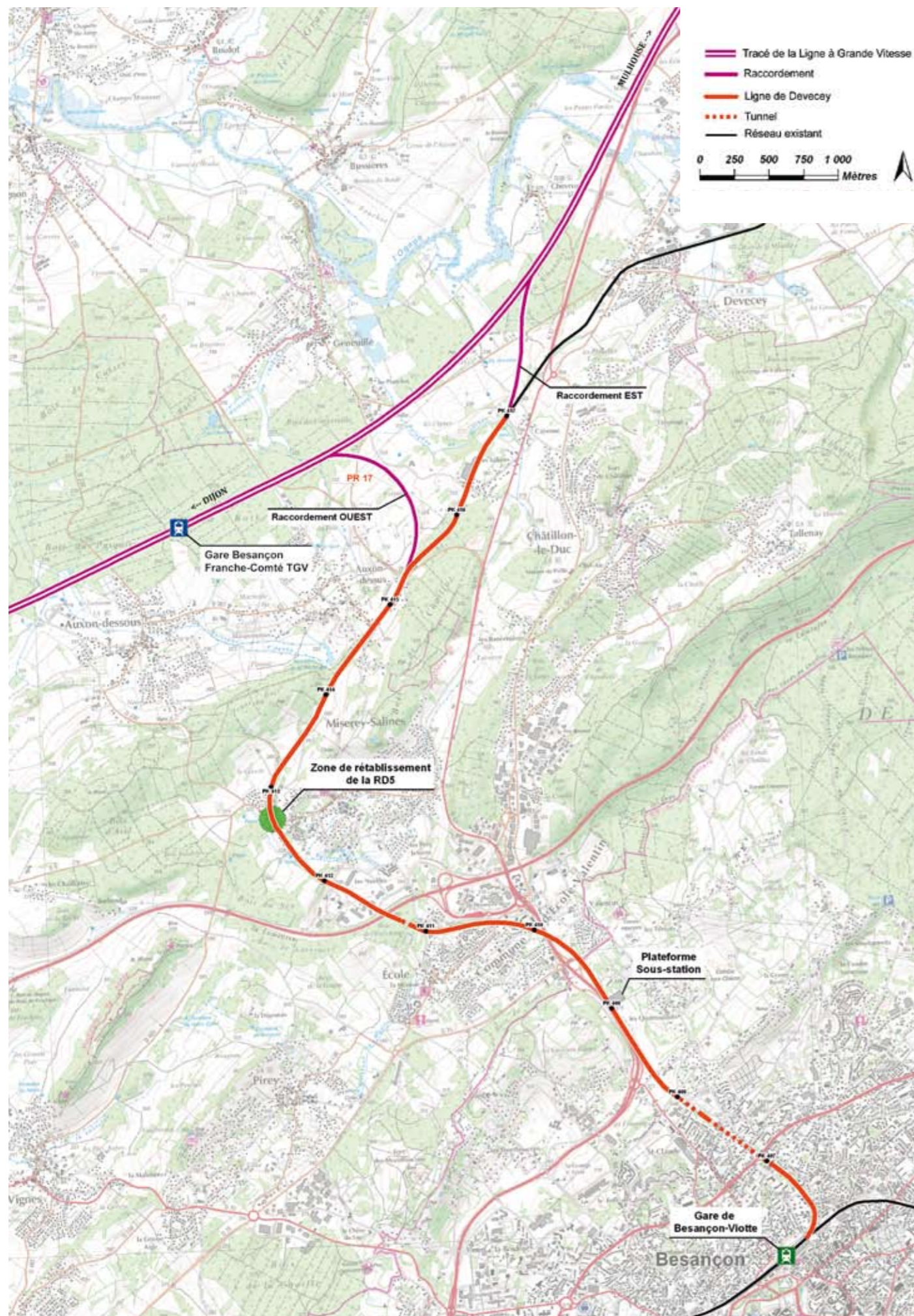
Ils permettent la création d'une nouvelle voie unique électrifiée, de conception comparable à celle d'une LGV. Huit TGV et une trentaine de navettes emprunteront chaque jour cette ligne à une vitesse de 110 km/h ou 130 km/h selon les secteurs. La ligne comprendra deux zones d'évitement d'une longueur de 800 m, qui permettront le croisement des trains à hauteur de Miserey-Salines et Ecole-Valentin.

Les travaux incluent également la création de deux raccordements pour rejoindre la LGV :

- le raccordement Ouest situé sur les communes d'Auxon-Dessus et de Geneuille, permettra d'assurer la liaison entre la gare nouvelle et la gare de Besançon-Viotte ainsi que l'accès des TGV à cette dernière.
- le raccordement Est situé sur les communes de Châtillon-le-Duc et de Chevroz permettra aux TGV venant de Mulhouse et se dirigeant vers Lyon d'accéder directement à la gare de Besançon-Viotte, sans passer par la future gare.

Chiffres clés

- 10 km de ligne existante à réaménager
- Création de 2 voies d'évitement à Miserey-Salines et Ecole-Valentin
- Suppression de deux passages à niveau
- Cheminement de l'alimentation électrique depuis la sous-station de Besançon
- 30 navettes et 8 TGV par jour
- Vitesse de circulation : 110 km/h ou 130 km/h



ZOOM SUR ...

... l'alimentation électrique de la LGV

Une sous-station électrique est construite sur la commune de Besançon, le long de la ligne reliant la gare nouvelle à la gare de Besançon-Viotte. La sous-station a pour objectif d'alimenter la caténaire de la LGV en courant électrique 25 000 V. Les trains à grande vitesse vont ensuite capter ce courant par l'intermédiaire du pantographe (dispositif articulé qui permet à une locomotive électrique de capter le courant par frottement sur la caténaire). Le réseau d'alimentation à très haute tension (225 000 V) distribué par RTE (Réseau de transport d'électricité) doit donc être transformé pour permettre la circulation des TGV.

C'est le rôle des sous-stations électriques qui font office de « transformateurs ». Cette sous-station sera connectée à la station RTE de Palente et alimentera les 2/3 ouest de la LGV en cheminant sur des emprises ferroviaires. Le courant issu de la sous-station sera acheminé vers la LGV, via la ligne entre la gare Besançon-Viotte et la gare Besançon Franche-Comté TGV, et l'ancienne ligne de Marnay.



Sous-station électrique - Besançon (25).

Calendrier des travaux :

Été 2008 > Printemps 2009

→ Travaux préparatoires : débroussaillage, dépose de la voie et déplacement des réseaux.

Printemps 2009 > Automne 2010

→ Travaux de génie civil : mise en conformité de la plateforme et des dispositifs d'assainissement, construction et confortement des ouvrages d'art, maçonnerie sur les murs et tunnels, réalisation de l'artère d'alimentation électrique enterrée, aménagements divers.



Pose de voie sur la LGV Rhin-Rhône.

Été 2010 > Été 2011

→ Travaux d'équipements ferroviaires : repose de la voie – pose du ballast, des traverses, des Longs Rails Soudés (LRS) – électrification (poteaux caténaires et fil caténaire) et installation des dispositifs d'alimentation, de télécommunications et de signalisation.
→ Tests des équipements de la ligne.

Été 2011 > Septembre 2011

→ Essais de la ligne avec les premiers TGV.
→ Mise en service technique de la ligne.

11 décembre 2011

→ Mise en service commerciale de la ligne.



Raccordement de la LGV à la gare de Besançon-Viotte - Auxon-Dessus (25).

Deux gares et trois haltes ferroviaires

Profitant de l'aménagement de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône et de la construction de la nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV, le Grand Besançon et Réseau Ferré de France ont complété l'infrastructure de transport en facilitant l'accès au transport ferroviaire sur l'agglomération bisontine.

Grâce aux deux gares desservies par le TGV et à trois nouvelles haltes ferroviaires, les habitants pourront profiter plus simplement du train et, au-delà, des transports en commun.



Sur les 10 kilomètres de ligne, outre les deux gares (Besançon Franche-Comté TGV et Besançon-Viotte), trois haltes ferroviaires vont être aménagées à Miserey-Salines, Ecole-Valentin et Besançon (Portes de Vesoul).

Connexion avec le Grand Besançon, la France et l'Europe

L'intérêt principal du système à cinq entrées résidera dans les connexions qu'il offrira avec les différents réseaux de transport. Les navettes ferroviaires qui marqueront l'arrêt dans les trois nouvelles haltes de la ligne permettront aux habitants du nord de l'agglomération bisontine de se rendre très aisément dans l'une des deux gares.

De là, grâce à la desserte TGV des gares, il sera ensuite possible de bénéficier du réseau à grande vitesse de Réseau Ferré de France, notamment en direction de Paris,

Lyon, Marseille, Strasbourg mais aussi de l'Allemagne et de la Suisse. Il sera tout aussi simple d'emprunter le réseau ferré régional pour se rendre à Dijon, Dole ou Lons-le-Saunier.

Enfin, à une échelle plus locale, les usagers des navettes ferroviaires pourront, depuis la gare Viotte, au cœur de l'agglomération bisontine, accéder immédiatement au réseau de transport en commun (bus et tramway), capable de les emmener aux quatre coins du Grand Besançon.

Une meilleure desserte du nord de l'agglomération bisontine

Pour chacune des trois haltes – Miserey-Salines, Ecole-Valentin et Besançon (Portes de Vesoul) – le Grand Besançon et RFF se sont appliqués à concevoir des équipements qui facilitent l'accès au réseau ferroviaire. Chacune sera ainsi desservie par des lignes du réseau de bus Ginko. Des parkings dimensionnés en fonction de la zone de chalandise des haltes permettront de stationner gratuitement les véhicules particuliers. Enfin, des accès piétons et vélos sont prévus. Tout est donc pensé pour inciter les personnes habitant

ou travaillant à proximité de ces haltes à effectuer leurs déplacements en transport en commun.



Vue aérienne de la liaison entre les deux gares.

CONTACT : Matthieu COCHARD, Chargé de projet Réseau Ferré de France - 03 81 21 37 62