

Liaison Paris-Genève

Modernisation De la ligne du Haut-Bugey

Point presse du 23 avril 2009

Contacts Presse :

Réseau Ferré de France *Direction régionale Rhône-Alpes Auvergne*

Caroline Le Guellec - tel : 04-72-84-05-61 caroline.leguellec@rff.fr

Juliette Mannoni - tel : 04-72-84-53-85 juliette.mannoni@rff.fr

Agence Plus 2 sens

François-Pierre Salamand / Justine Allouard

tel : 04-37-24-02-58 – justine@plus2sens.com



L'ouverture

Les enjeux du projet

Démarrés en 2007, les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire du Haut-Bugey sont aujourd'hui en bonne voie avec une mise en service prévue mi 2010.

Ce chantier long et complexe, fruit d'un partenariat franco-suisse, a pour enjeu premier d'améliorer les liaisons TGV entre Paris et Genève, tout en assurant une nouvelle répartition du trafic voyageurs et fret sur cette partie de la région Rhône-Alpes.

Ce projet est également structurant pour le territoire avec la réalisation d'équipements majeurs comme le futur pôle d'échanges multimodal de Bellegarde-sur-Valserine et la création d'une gare TGV /TER à Nurieux.

Amélioration de la sécurité, via la suppression de passages à niveau et protection de l'environnement sont également des axes forts de la modernisation de la ligne du Haut-Bugey.

Rappel du Calendrier du projet

1997-1999

Études préliminaires

1999-2001

Études d'avant-projet sommaire

Juillet/octobre 2001

Consultation des services de l'État, collectivités, élus, acteurs socioéconomiques, associations

2002

Décision ministérielle en faveur de la modernisation de la ligne du Haut-Bugey

Septembre 2003

Enquête publique

Février 2005

Déclaration d'utilité publique

2007

Démarrage des travaux

Mi-2010

Mise en service

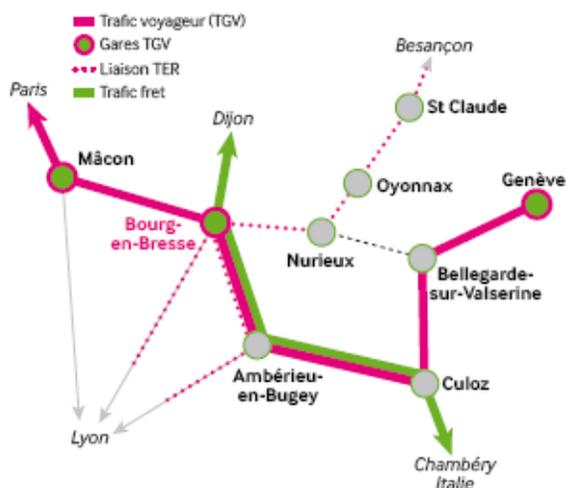
Paris-Genève en trois heures

Un tracé plus court de 47 kilomètres assorti d'un gain de temps de parcours de 22 minutes, soit 500 kilomètres entre Paris et Genève en 3 heures, telle est la promesse de la ligne du Haut-Bugey après les travaux.

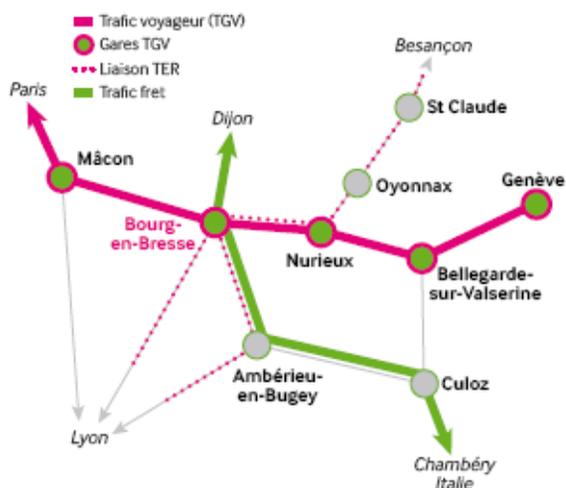
Le choix fait d'un commun accord par la France et la Confédération Suisse a été de moderniser et électrifier une infrastructure existante, plutôt que de créer un nouvel itinéraire au départ de Mâcon.

Cette modernisation permettra aux TGV de circuler à une vitesse comprise entre 80 et 120 Km/h selon les sections, et pourra dès l'ouverture à la concurrence accueillir les trains voyageurs des différents opérateurs.

AUJOUR'HUI



APRÈS LES TRAVAUX



Une meilleure répartition du trafic voyageurs et fret

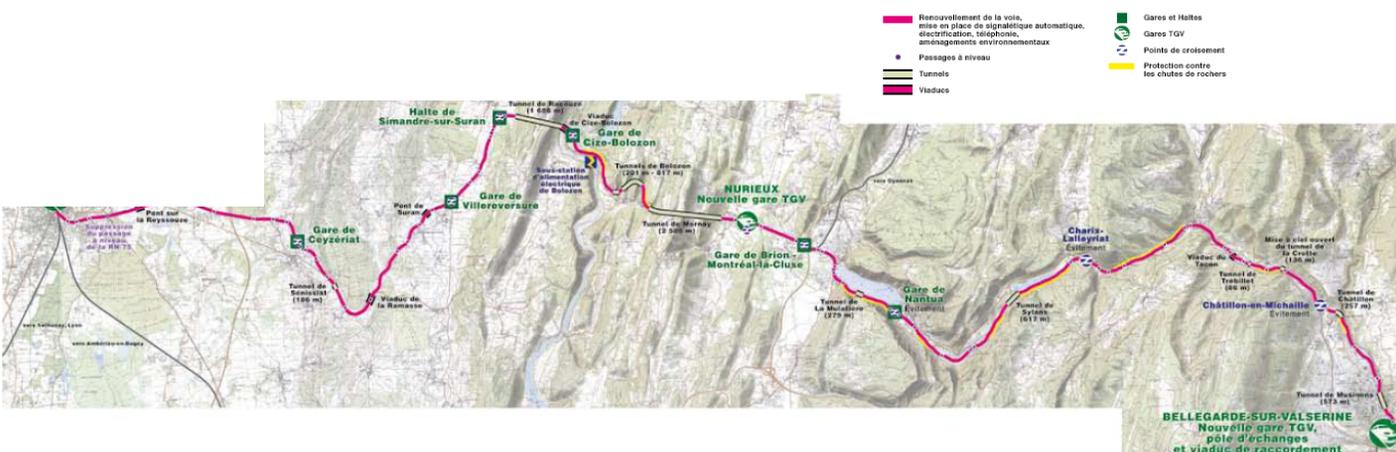
La modernisation de la ligne du Haut-Bugey va permettre, dès mi 2010, de soulager la section Bourg-en-Bresse/Ambérieu-en-Bugey/Culoz du trafic voyageurs vers la Suisse. Cela permettra aussi de redonner de la capacité pour le trafic fret entre la France et l'Italie.

Enfin, pour les habitants et activités de l'Ain et du nord de la Haute-Savoie, la mise en service de cette voie modernisée est la garantie d'une meilleure desserte TGV et d'une offre TER renforcée.

Des aménagements complexes et innovants

Réseau Ferré de France a pris le parti de préserver les emprises de cette ligne fermée pour partie à la circulation en 1990, seule la portion Bourg-en-Bresse / Brion Montréal la Cluse restant exploitée pour le trafic TER vers Oyonnax et Saint-Claude jusqu'en 2005.

La réouverture de la ligne du Haut-Bugey est une opportunité rare : offrir un gain de temps permettant de mettre Paris à 3 heures de Genève pour un coût optimum, tout en limitant l'impact du projet sur un environnement sensible.



Quelques chiffres :

- 80 ouvrages d'art et 10 tunnels - soit 7,5 Km linéaires - remis en état, sécurisés et adaptés au gabarit TGV
- 1 tunnel supprimé
- 3 viaducs adaptés et un viaduc à Bellegarde sur Valserine
- 65 Km de voie - rails travers et ballast - entièrement renouvelés
- la ligne électrifiée en 2 x 25 000 volts et raccordée à ses extrémités aux réseaux existants en 1 500 volts
- 18 passages à niveau et traversées supprimés sur les 58 existants en 1990
- 4 000 m de filets de protections déployés contre les chutes de rochers
- Des espaces de croisement créés ou allongés
- Une gare TGV/TER créée à Nurioux avec un quai de 460 mètres
- Un pôle d'échanges multimodal créé à Bellegarde-sur-Valserine avec un raccordement direct sur Genève.

Le point sur les travaux avec Jean-Damien Bierre, Chef du projet pour Réseau Ferré de France.

À 15 mois de la mise en service de la ligne du Haut Bugey, pouvez-vous nous faire un point d'étape ?

La mise en service commerciale est prévue pour mi 2010. Le chantier progresse désormais dans de bonnes conditions.

Le génie civil est achevé sur la majorité du linéaire. Les travaux d'équipements ferroviaires (voies, caténaires, signalisation, télécommunication...) sont à des stades d'achèvement différents, mais réalisés en moyenne à près de 35%.

En mai et juin, deux opérations d'envergure sont programmées simultanément : d'une part, la pose d'une voie sur dalle de béton dans le secteur du tunnel de Mornay, et d'autre part, la consolidation de la voûte du tunnel de Bolozon 2.

En effet, dans ce tunnel, les marnes gonflantes ont provoqué une convergence (c'est-à-dire un rétrécissement du diamètre du tunnel). Il a donc fallu le stabiliser par la réalisation d'un radier contre vouté (les travaux ont été réalisés cet hiver). Il faut maintenant poser des cintres pour conforter sa voûte. Ces opérations conjointes devraient s'achever mi-juin 2009.

Les travaux de génie civil dans les 10 tunnels restants de la ligne sont finis, le 11^{ème} tunnel ayant été mis à ciel ouvert.

L'ensemble des travaux devraient être terminés en janvier 2010, pour une mise en service technique à fin janvier 2010.

Ensuite, la période est consacrée aux essais d'intégration des différents sous-systèmes et à la finalisation du dossier de sécurité qui sera remis à l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire) pour obtenir l'autorisation d'exploitation de la ligne. Elle comprend également la phase de formation des conducteurs sur cette nouvelle infrastructure.

La mise en service commerciale pourrait alors avoir lieu en juillet 2010.

Parallèlement, le pôle d'échanges multimodal de Bellegarde-sur-Valserine, équipement territorial d'envergure et véritable carrefour du transport voyageur, est en cours de construction. Ce pôle assurera un transfert aisé entre tous les modes de transport. Le maître d'ouvrage du bâtiment est la SNCF (ACOG). RFF, pour sa part, a construit le viaduc pour se raccorder directement aux voies, les passages souterrains et a géré la modification du plan de voies (comme en gare de Bourg-en-Bresse). La nouvelle gare se situera entre les voies TER d'un côté et le viaduc supportant les voies TGV de l'autre. La fonction de correspondances entre les TGV et les TER a été traitée avec beaucoup de soin. À cet effet, les quais des TER qui seront en correspondance ont été allongés, élargis et équipés à la fois d'ascenseurs et de rampes d'accès.

Spectaculaire, très technique, désireux de respecter l'environnement, ce chantier a connu des aléas, comment pouvez-vous expliquer les 6 mois de retard sur le planning initialement prévu ?

Un chantier d'une telle envergure, même s'il s'agit de la modernisation d'une ligne existante, ne se déroule pas sans aléas. Il s'agit souvent de contraintes qui, malgré toutes les précautions prises dans le cadre des études d'avant-projet et des dossiers de consultation des entreprises, ne sont pas toutes prévisibles.

Si l'on considère déjà les spécificités météorologiques de la région, on note que ces deux dernières années ont été difficiles, dernier hiver rude, étés pluvieux. On peut déjà comprendre nombre de retards. Ainsi, cet hiver, nous avons totalement suspendu certaines parties du chantier, entre fin novembre et début mars, le sol étant gelé sur une épaisseur de 80 centimètres environ.

Par ailleurs, entre la phase étude et l'arrivée sur site pour engager les travaux, des contraintes nouvelles sont apparues. Par exemple, une plate-forme globalement plus dégradée que prévue, avec l'apparition de nouvelles cavités. Nous avons également eu la mauvaise surprise de découvrir des pollutions très importantes sur le site du pôle d'échanges de Bellegarde, pénalisant la construction du viaduc de raccordement direct sur la voie existante.

Par ailleurs, les contraintes réglementaires ont évolué et il a fallu refaire des études afin d'apporter des solutions à ces nouvelles réglementations.

Enfin, et nous ne nous voilons pas la face sur ce point, certaines nuisances dues aux chantiers, par exemple, n'ont pas été suffisamment prises en compte, expliquées, mieux anticipées générant ainsi des doutes. Ces situations, et nous le comprenons, ont pu provoquer des tensions et des interrogations auxquelles nous avons choisi de répondre dans ce qui a toujours été notre souci : le dialogue.

Afin de renforcer cette relation avec les riverains, les collectivités et les élus, RFF a décidé de mettre en place un dispositif « musclé » d'information (site internet, envoi d'un journal aux riverains, newsletter, information directe sur toutes perturbations, affichage en mairies). De plus, l'arrivée de Frédéric Charvet, chargé de concertation, a permis d'établir un nouveau lien.

Des rendez-vous particuliers et des déplacements sont possibles sur les points sensibles. Notre présence à la foire de Bourg-en-Bresse est un exemple de cette volonté d'informer en étant au plus proche des populations de (re)créer du lien.

Frédéric Charvet reçoit les informations pour les transmettre à l'équipe projet et obtenir des réponses concrètes. Ces réponses seront rapides et nous garantissons l'étude et le suivi de tous les dossiers transmis.

Ces six mois de retard ont-ils un impact sur la facture finale du projet ?

Le budget global de l'opération en euros courants est de 310 M€, dont 40.7% pour l'Etat, 35.5 % pour la Confédération Suisse et 23.8 % pour RFF.

Il convient de noter qu'à ce stade le budget initial en euros constants est respecté.

Que pouvez-vous nous dire de l'impact économique de ce chantier sur l'économie régionale ?

Sur le chantier, de nombreux sous-traitants locaux participent au chantier, plus de 1 000 personnes sont intervenues sur ce projet, dont une part importante de travailleurs locaux ou régionaux.

L'impact indirect sur les commerces de proximité est également significatif.

Pour l'avenir c'est bien sûr l'utilisation de cet outil qui sera révélateur. Les enjeux seront d'autant plus forts avec l'ouverture à la concurrence des liaisons ferroviaires internationales, puis en 2012 des liaisons à l'intérieur du territoire national.

La remise en service d'une ligne fermée depuis plusieurs années, n'est pas sans conséquence sur les habitudes locales, pouvez-vous nous dire un mot sur les passages à niveau, nombreux sur l'ensemble du tracé ?

À l'origine cette ligne comprenait près de 70 traversées et passages à niveau et lorsque son exploitation a cessé, en 1990, il en restait encore 58. Aujourd'hui nous en avons supprimé 18. Les passages à niveau conservés ont été modernisés et sécurisés au maximum. Dans ce domaine nous sommes allés au-delà des exigences de la déclaration d'utilité publique.

Une opération de suppression de passage à niveau peut prendre plusieurs visages : soit on regroupe des passages ou traversées qui étaient très proches avec des voies de rabattement, soit on crée un ouvrage pour supprimer le passage à niveau. Cela a été le cas par exemple du passage à niveau n°5 vers Bourg-en-Bresse sur la RD 1075.

Une communication spécifique sur la sécurité aux abords des passages à niveau et une sensibilisation dans les écoles seront menées dès septembre 2009.

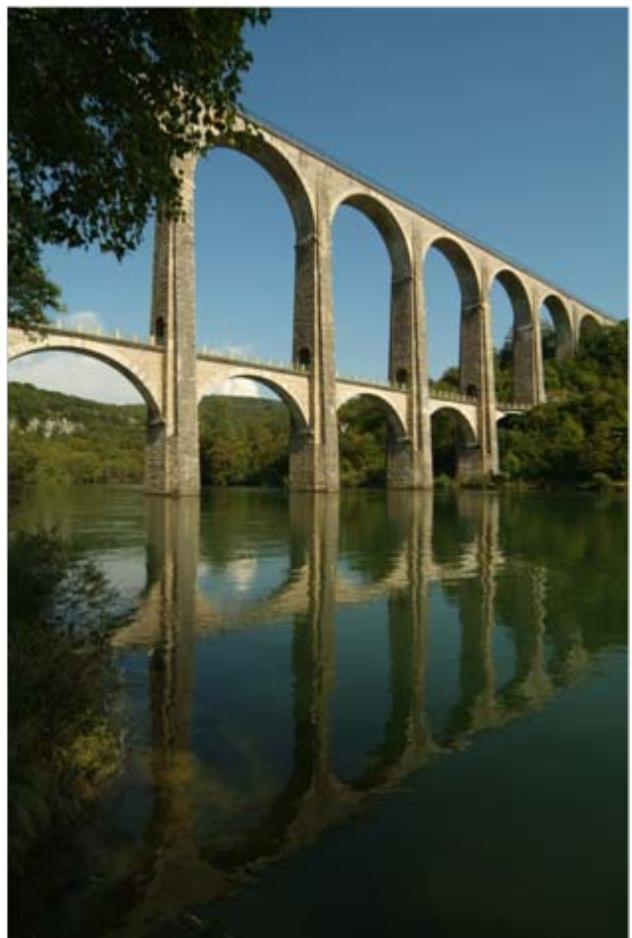
Il ne faut pas non plus perdre de vue qu'une grande partie de cette ligne ne fonctionnait plus depuis presque 20 ans et que les gens ont perdu leurs réflexes de vigilance. Nous allons donc mettre en place les protections nécessaires pour limiter les possibilités de pénétrer dans l'enceinte de la voie ferrée.

Le développement durable

Un projet à forte dimension environnementale

Le choix de réhabiliter la ligne existante plutôt que de construire une nouvelle voie ferrée est d'abord un choix environnemental. Comme tout projet conduit par Réseau Ferré de France, la maîtrise des impacts et le développement durable sont des préoccupations centrales.

Ce projet s'inscrit dans un paysage qui en fait l'une des plus belles liaisons ferroviaires de France, avec des falaises parfois vertigineuses, des perspectives sur des sites classés comme les lacs de Nantua ou de Sylans et des ouvrages d'art exceptionnels. La prise en compte environnementale est une réalité dans tous les domaines, eau, bruit, préservation de la faune et de la flore, impact paysager...et s'illustre par un grand nombre de mesures concrètes et exemplaires.



Le point sur l'environnement avec Didier Llorens, chargé de mission environnement

Qu'entend-t-on par protection de l'environnement sur un projet comme la modernisation de la ligne du Haut-Bugey ?

Nous prenons en considération l'ensemble de la problématique environnementale. Il s'agit aussi bien de la protection des hommes, de la faune, de la ressource en eau que de la préservation du patrimoine.

Le bruit est la première préoccupation des riverains, quelles sont les réponses apportées par RFF ?

Les nuisances sonores sont souvent perçues par les riverains comme le point le plus négatif d'un projet tel que celui que nous réalisons.

Nous avons étudié, dans le respect de la réglementation, l'impact sonore de la remise en service de cette ligne, avec une attention particulière au niveau des zones les plus urbanisées : Bourg-en-Bresse, Nantua, Bellegarde-sur-Valserine.

Des écrans antibruit ont été construits, ils sont parés de bois afin de mieux s'insérer dans l'environnement.

Les matériels roulants qui vont emprunter la ligne du Haut-Bugey, sont peu bruyants (TGV et TER) et rouleront à des vitesses réduites (80 à 120 km/h). Enfin, une voie entièrement neuve limite le bruit.

L'Agrion de Mercure a fortement influencé le projet ?

En effet, au niveau du secteur de l'Alagnier, une rectification du tracé a été nécessaire afin d'augmenter la vitesse de circulation des trains. Or cette zone, à caractère humide, abritait une espèce protégée au niveau national et européen : L'agrion de Mercure.

L'ancienne plate-forme ferroviaire a été totalement démontée et réhabilitée en zone humide afin de recréer des habitats favorables à cette espèce. Des buses ont été installées sous la nouvelle voie ferrée afin de maintenir l'alimentation en eau des zones nouvellement créées et de garantir la circulation de la petite faune.

Quand est-il du Faucon pèlerin vers Bolozon ?

Sur ce site, pour des raisons de sécurité, nous avons dû poser des filets de protection contre les chutes de rochers. Bien que le diagnostic amont ait révélé que le site n'était pas utilisé par le Faucon pèlerin depuis 5 ans, il a été décidé d'éviter les travaux pendant la période de nidification afin de ne pas déranger les couples de rapaces présents à proximité.

Lorsqu'une infrastructure traverse des sites aussi remarquables, pouvez-vous nous préciser les dispositions qui sont prises afin de les préserver ?

Notre ligne trace deux sites classés : les lacs de Nantua et Sylans. L'impact est de deux niveaux, l'électrification qui nécessite la pose de poteaux et de caténaires et le déboisement de certaines zones nécessaire à la pose de filets de protection contre les chutes de rochers.

En concertation avec les services de l'Etat, nous avons pris des mesures concrètes : les poteaux caténaires sont tous installés côté falaises et non coté lac ; le déboisement a été limité le plus possible et est assorti d'une proposition de reboisement et de trames paysagères pour cacher les filets de protection, dont la couleur galvanisée au plus proche de la nature, se fond dans le paysage.

Les ouvrages d'art historiques et sites remarquables ont été préservés. Ainsi, la Passerelle des Vendangeurs aux environs de Ceyzeriat, un ouvrage ancien maçonné qui servait à franchir la ligne, il y a sûrement très longtemps, a été démontée, pierre par pierre et remontée à 800 mètres de son emplacement d'origine, près d'un chemin de randonnée.

La ligne passe également dans le périmètre de l'abbaye de Brou, près de l'ancien passage à niveau n°5, que nous avons remplacé par un pont-route. Cet ouvrage permet de rendre la ligne invisible seuls les écrans antibruit en bois sont visibles.

Quelles difficultés avez-vous rencontrées sur le plan environnemental ?

Un chantier sans problème n'existe pas ! Nous n'avons pas échappé à quelques incidents.

Un sous-traitant n'a pas respecté la notice de réemploi que nous remettons à chaque acquéreur de vieilles traverses en bois. Aussi, il les aurait brûlées alors que cela est strictement interdit.

Nous avons également connu quelques soucis avec les dépôts où certaines procédures n'ont en effet pas été respectées. Suite à une réunion en préfecture, nous avons recensé et classé tous les dépôts en fonction de leur caractère temporaire ou définitif, et chacun d'entre eux a fait l'objet d'un traitement spécifique.

Nous avons eu des aléas liés à la qualité de la ressource en eau, et c'est paradoxalement parce que nous avons effectué un maximum de contrôles que nous avons identifié quelques épisodes polluants. Les plus récurrents ont été observés à Bolozon où il y existait déjà, avant les travaux, une turbidité de l'eau à chaque épisode pluvieux. Nous avons installé une vanne trois voies qui se ferme automatiquement en cas d'afflux d'eaux troubles dans le réservoir de la commune. Pendant cette fermeture, des camions-citernes d'eau ont approvisionné la commune et il y a eu quelquefois des distributions de bouteilles, quand les conditions météo ne permettaient pas aux camions d'accéder. Dès retour à la normale, confirmé par des analyses complètes, l'alimentation en eau était à nouveau assuré par la source. Il convient de noter que certaines analyses ont révélé des traces de pesticides sans lien avec le chantier. Toutes les analyses sont soumises à la DDASS et à la Mission Interservices de l'Eau.

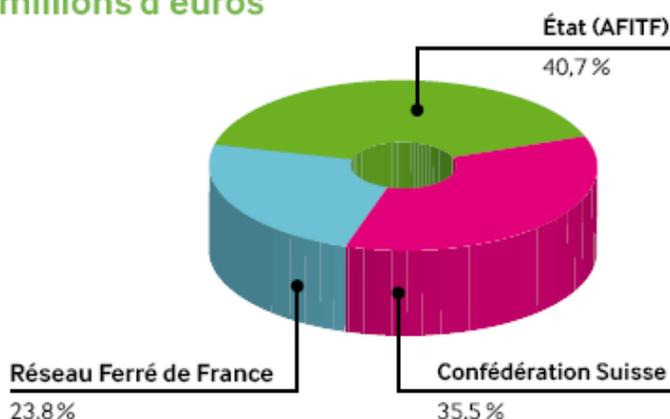
Le partenariat

Un partenariat franco-suisse

La modernisation de la ligne du Haut-Bugey, projet transfrontalier, bénéficie d'un financement franco-suisse.

Budget des travaux de modernisation de la ligne
(hors pôle d'échange et gare de Nurieux)

310 millions d'euros



Réseau Ferré de France (RFF) assure la maîtrise d'ouvrage directe du projet
Le groupement INEXIA et SYSTRA assurent la maîtrise d'œuvre, pour la réalisation des études et le suivi des travaux.

La SNCF et RFF assurent la maîtrise d'ouvrage des travaux liés à la création du pôle d'échanges de Bellegarde-sur-Valserine

Réseau Ferré de France

Réseau Ferré de France est un acteur central du transport ferroviaire en France et en Europe, il développe et ouvre l'accès à un réseau ferroviaire dense, fiable, performant et adapté aux nouveaux besoins de mobilité des voyageurs et des marchandises.

Créé en 1997 par l'État pour ouvrir le réseau, Réseau Ferré de France le connecte avec l'Europe, il le conjugue avec les autres modes de transport, il en élargit l'accès à de nouveaux clients : le marché du transport international de voyageurs sera ainsi ouvert à la concurrence en 2010, après celui du fret en 2006.

Il propose des produits et services innovants pour que chaque client trouve SON accès au réseau ferré.

Il le développe de manière éco-responsable, contribuant à faire du rail l'un des modes de transport les plus respectueux des territoires et de l'environnement.

Présent au plus près du terrain dans chacune des régions, il tisse des partenariats de long terme avec tous les acteurs impliqués au niveau local, mais aussi national et international.