

Paris, le 8 septembre 2011

LIGNE A GRANDE VITESSE RHIN-RHONE : LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE INAUGURE UN AXE DE TRANSPORT EUROPEEN STRATEGIQUE

Nicolas Sarkozy, Président de la République, a officiellement inauguré la nouvelle ligne à grande vitesse Rhin-Rhône entre Dijon et Mulhouse, à l'invitation d'Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France.

A travers une coupure symbolique de ruban, le Président de la République a tenu à marquer sa reconnaissance envers l'ensemble des acteurs de cet ouvrage exceptionnel. Il a personnellement félicité quelques ouvriers ayant participé à la construction de la ligne.

Pour Hubert du Mesnil, Président de RFF : « La présence du Président de la République témoigne de l'importance stratégique de cette ligne dans le paysage ferroviaire français et européen. Elle illustre le respect par l'Etat des engagements du Grenelle de l'environnement. C'est une grande fierté pour les équipes qui ont construit cette ligne et en particulier pour celles de RFF. »

Septième ligne à grande vitesse du réseau national et la première à offrir simultanément deux nouveaux axes de voyage :

- **un axe Paris – Province** prolongeant la desserte de Dijon vers le Nord de la Franche-Comté, le Sud-Alsace et la Suisse alémanique,
- **un axe Province – Province** entre les régions de la façade Est, connectées à Lyon avec le pourtour méditerranéen et à Strasbourg avec l'Allemagne.

Cette ligne, réalisée par Réseau Ferré de France, va offrir de nouvelles opportunités de voyages à près de **12 millions de voyageurs français et européens**, sur les réseaux français, suisse et allemand.

Une dimension européenne

La LGV Rhin-Rhône contribue à ancrer davantage la France dans une Europe qui s'étend progressivement à l'Est. **La ligne a reçu l'appui financier de la Suisse et a été retenue par l'Union européenne comme «liaison prioritaire» au titre des réseaux de transports européens**, une double reconnaissance qui atteste de son intérêt sur un plan communautaire. Le réseau actuel et futur de lignes à grande vitesse en Europe met en évidence la position stratégique qu'occupera la liaison Rhin-Rhône, au niveau de l'articulation continentale et de la mise en relation des territoires européens.

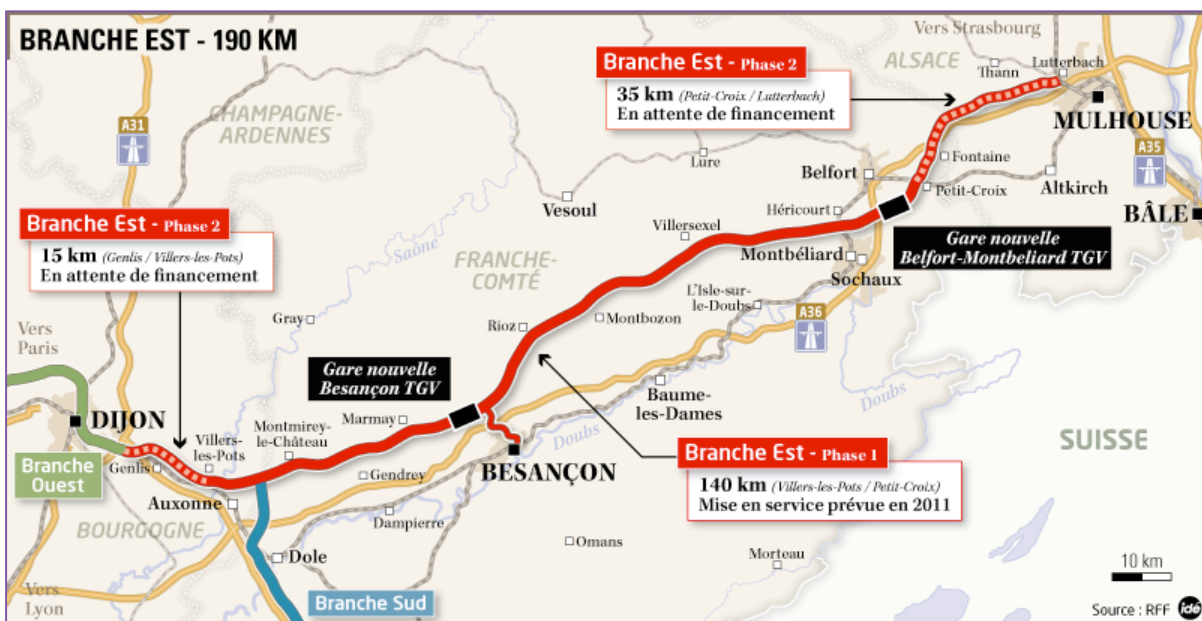
CONTACT PRESSE :

Grâce à son tracé, la LGV Rhin-Rhône rapprochera la France des espaces économiques et démographiques majeurs du bassin rhénan et du Benelux, et facilitera leurs liaisons avec les pôles économiques et urbains de la Méditerranée. Après la France, la Suisse (alémanique et romande) et l'Allemagne (dont les villes et régions intéressées sont centrées autour de Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart et Francfort) sont particulièrement concernés, mais la ligne profitera également à la Grande-Bretagne, la Belgique et l'arc méditerranéen.

190 km de ligne à grande vitesse entre Dijon et Mulhouse

La 1^{ère} phase de la branche Est, inaugurée ce jour, relie Villers-les-Pots (à l'Est de Dijon) à Petit-Croix (au Nord-Est de Belfort), par un tracé de 140 km. Les travaux de réalisation de cette première portion de ligne à grande vitesse ont commencé en juillet 2006.

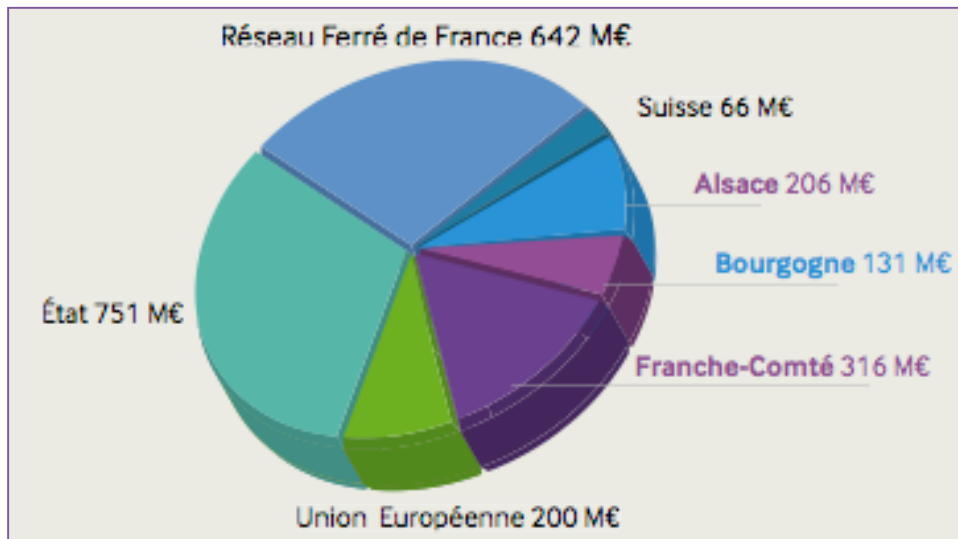
La mise en service commerciale de cette première portion de ligne aura lieu le 11 décembre 2011.



Un partenariat financier au-delà des frontières

Un partenariat financier au-delà des frontières

Ce projet d'aménagement de 2,312 milliards d'euros est financé par 20 partenaires dont l'Etat français, l'Union européenne, la Suisse, les régions Bourgogne, Franche-Comté, Alsace et Réseau Ferré de France.



UNE NOUVELLE LIGNE, DE NOUVEAUX HORAIRES

Le 11 décembre 2011, la mise en service de cette ligne aura un impact significatif sur un grand nombre d'horaires des trains en France. Au total, ce sont 12 régions françaises métropolitaines sur 21 qui vont directement bénéficier du projet. Le secteur Est, très chargé, est connecté avec de nombreux trains à grande vitesse dits « intersecteurs » (qui relient des zones importantes sans passer par Paris) et complexifie davantage le schéma de circulation.

Par un effet de dominos, le réglage des sillons sur la nouvelle ligne à grande vitesse Rhin-Rhône a des conséquences sur les horaires de très nombreux trains. Ces derniers seront repositionnés en conséquence, en reconstruisant notamment des correspondances. Plus on s'éloigne de l'épicentre (Dijon), moins les changements sont importants. Cependant l'onde créée par la LGV sera ressentie dans toutes les directions, de la LGV Est aux trains bretons en passant par le RER C.

DES GAINS DE TEMPS DE PARCOURS SIGNIFICATIFS

Performante, la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône offrira le plus important gain de temps par kilomètre construit. A partir du 11 décembre, date du lancement commercial, cette ligne permettra de gagner plus de 1h30 sur certaines liaisons :

- Dijon – Strasbourg en 2h00, au lieu de 3h40
- Paris – Belfort-Montbéliard en 2h15, au lieu de 3h50

La LGV Rhin-Rhône branche Est permettra également d'améliorer des dessertes existantes telles que Paris - Besançon en 2h05 au lieu de 2h30.



Temps de parcours

Dijon > Strasbourg : 3h40 > **2h00**

Dijon > Zürich : 4h30 > **2h25**

Besançon > Mulhouse : 1h30 > **0h45**

Besançon > Paris : 2h30 > **2h05**

Mulhouse > Marseille : 5h40 > **4h40**

Mulhouse > Paris : 3h10 > **2h40**

Belfort/Montbéliard > Paris : 3h50 > **2h15**

Belfort/Montbéliard > Dijon : 2h15 > **0h50**

Strasbourg > Lyon : 4h45 > **3h40**

Strasbourg > Marseille : 6h45 > **5h30**

GRANDE VITESSE : OBJECTIF SECURITE

Pour la première ligne nouvelle à grande vitesse qu'il a menée de bout en bout, Réseau Ferré de France a toujours eu **la volonté de l'excellence et de l'intransigeance, notamment en termes de sécurité ferroviaire**, durant la conception ou la construction de la ligne, mais également en anticipant sur son exploitation future.

Projet charnière pour le secteur ferroviaire, le démarrage des travaux de la LGV Rhin-Rhône a également été synonyme de **création de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)** chargé, entre autres missions, de l'inspection des nouvelles infrastructures et de la délivrance des autorisations de mise en exploitation commerciale des lignes nouvelles.

Depuis la première circulation commerciale à grande vitesse, le 27 septembre 1981, sur le premier tronçon de la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, aucun mort lié à l'exploitation ferroviaire n'est à déplorer en France s'agissant de la grande vitesse, grâce notamment à un système de signalisation robuste et éprouvé, ce qui fait de ce mode de transport **un des modes les plus sûrs**, ayant d'ores et déjà permis à plus de 1,5 milliard de voyageurs de se déplacer.

60 000 km parcourus pour garantir la sécurité des passagers

Le processus d'homologation de la ligne a également été étoffé, notamment à travers les essais dits « d'intégration ». Ces essais, dont la conception des tests et procédures remonte à 2009, ont démarré effectivement à l'été 2010 par une première phase d'essais dits « statiques » durant laquelle chaque équipement constituant la ligne nouvelle a été testé pour vérifier son fonctionnement.

Durant près de 3 mois, une rame d'essais spécifique, équipée d'un laboratoire technologique de mesures embarqué, a effectué sur la ligne plus de 60 000 km pour vérifier et valider l'ensemble de ses fonctionnalités. Chaque dysfonctionnement ou anomalie détecté, même le plus minime, a fait l'objet d'opérations de réparation ou de changement, et les résultats finaux de ces essais sont tout à fait conformes dans la perspective de l'homologation de la ligne.

Conçue pour des circulations commerciales à 320 km/h, **la LGV Rhin-Rhône a été testée jusqu'à des vitesses dépassant les 352 km/h** (qui correspond à la vitesse commerciale majorée de 10%) afin de s'assurer de son comportement dans des situations extrêmes.

UN CHANTIER EXEMPLAIRE EN MATIERE ENVIRONNEMENTALE

Pour la première fois sur une ligne à grande vitesse ferroviaire, Réseau Ferré de France a réalisé un bilan développement durable. Ce bilan, dévoilé le 6 juillet dernier, intègre :

- le bilan réglementaire qui doit être produit 3 à 5 ans après la mise en service (bilan socio-économique et bilan environnemental),
- les résultats du bilan carbone[®] ferroviaire global réalisé sur la ligne,
- le bilan du programme de mesures supplémentaires,
- le bilan de la phase chantier.

Ces documents sont disponibles sur demande ou accessibles en ligne sur le site www.lgvrhinrhone.com

L'environnement et la LGV Rhin-Rhône :

- **40 % des emprises en zones boisées**
- **33 km de protection acoustique (merlons ou écrans)**
- **45 sites de dépôt répartis sur l'ensemble du tracé de la LGV**
- **125 hectares de zones humides compensées**
- **27 mares de reproduction réalisées**
- **37 passages aménagés pour la grande faune**
- **51 passages aménagés pour la petite faune**

IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE POSITIF POUR LES TERRITOIRES

Tout au long des travaux de construction de la LGV Rhin-Rhône, Réseau Ferré de France a eu à cœur d'optimiser l'emploi. Cette volonté s'est notamment traduite par l'introduction dans les contrats de clauses aussi exigeantes qu'innovantes. Deux principes clés ont été mis en avant : l'insertion et la sécurité. Une première sur un chantier d'une telle ampleur.

6 100 personnes en moyenne par an ont participé à cette grande aventure, avec un impact important sur les territoires traversés. Sur le chantier, 1000 personnes jusqu'alors éloignées de l'emploi ou en situation de précarité, ont pu retrouver le marché du travail grâce à un dispositif spécifique d'insertion.

Les retombées sur l'emploi d'une construction comme celle de la LGV ne se limitent pas au personnel à pied d'œuvre sur le chantier. Il faut également considérer les emplois indirects et induits générés.

Plus de 60 % d'emplois en CDI

La construction de la LGV impliquant d'importants groupes nationaux, ceux-ci ont mobilisé leur personnel qualifié et expérimenté. Ainsi une large majorité de salariés sur le chantier, **64% exactement, bénéficiait d'un Contrat à Durée Indéterminée (CDI)**.

Les Contrats à Durée de Chantier (CDC), qui offrent aux employeurs moins de flexibilité que l'intérim, **ont concerné environ 15 % des salariés**. Ce type de contrat a essentiellement concerné des demandeurs d'emplois locaux. Quant aux Contrats à Durée Déterminée (CDD), moins adaptés à cette branche professionnelle, ils ont représenté moins de 3 % de l'effectif global.

Le nombre des emplois indirects est estimé à 2 300, et celui des emplois induits à 1 500.

Pour la première fois sur un chantier de ce type, RFF a intégré une clause sociale dans les marchés de travaux de la ligne LGV Rhin-Rhône branche Est.

Après le chantier, 60 emplois directs sont maintenus par Réseau Ferré de France sur la base maintenance de Geneuille (25), en complément des emplois indirects encore à déterminer, liés à la maintenance et l'exploitation de la LGV.

LE PERIMETRE DE RFF DANS LES GARES NOUVELLES

Dans les deux gares nouvelles de la LGV Rhin-Rhône, Réseau Ferré de France est propriétaire d'une part significative des installations. C'est ainsi le cas des voies, des quais et de leurs couvertures ainsi que des passerelles de franchissement permettant l'accès aux voies.

Dans le cas particulier de la gare de Belfort Montbéliard TGV, c'est toute la partie du bâtiment qui s'appuie sur le quai et qui franchit les voies qui relève du périmètre de Réseau Ferré de France.

Sur la LGV Rhin-Rhône, dans un souci d'uniformité architecturale, Réseau Ferré de France a délégué à la SNCF la conception et la réalisation des travaux de bâtiment.

Le montant investi par Réseau Ferré de France dans les deux gares nouvelles est de 25 millions d'euros pour la construction des quais et des bâtiments relevant de son périmètre.

A PROPOS DE RESEAU FERRE DE FRANCE

Pivot du système ferroviaire français, Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, comptant 1 350 collaborateurs pour un chiffre d'affaire de 3,4 milliards d'euros, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période de 2008 - 2013.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, RFF met en œuvre la politique nationale de déploiement de lignes nouvelles.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

Consultez notre site : www.rff.fr

Des photos et vidéos libres de droit sont disponibles à la demande : www.mediatheque-rff.fr

CONTACTS PRESSE

RFF

Valérie Lépinay

Responsable Communication

LGV Rhin-Rhône

valerie.lepinay@rff.fr

Tél. bureau : 03 81 21 37 37

Tél. mobile : 06 88 13 59 52

AGENCE CAP ET CIME

François Robert

frobert@capetcime.fr

Tél. bureau : 01 44 50 57 26

Tél. mobile : 06 13 26 19 23

Manon Herail

Responsable des relations presse

manon.herail@rff.fr

Tél. bureau : 01 53 94 31 38

Tél. mobile : 06 42 07 99 53