

| Dossier de presse

DOUBLEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE BÉTHUNE ET DON-SAINGHIN

Lancement officiel des travaux
Jeudi 17 Novembre 2005 à 14 h 30
en gare de LA BASSÉE

DOUBLEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE BÉTHUNE ET DON-SAINGHIN

SYNTHÈSE

DOUBLEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE BÉTHUNE ET DON-SAINGUIN : Une priorité pour l'aménagement du territoire régional

Jeudi 17 novembre 2005 à 14 h 15, en gare de La Bassée, MM. Jean Aribaud, Préfet de Région Nord-Pas de Calais, Daniel Percheron, Sénateur du Pas-de-Calais et Président du Conseil Régional Nord-Pas de Calais, accompagnés de Michel Boyon, Président de Réseau Ferré de France, Mme Jeannine Marquaille, Vice-Présidente du Conseil Régional, chargée des transports et des infrastructures, et M. Jean-Claude Larrieu, Directeur Régional de la SNCF, lancent officiellement les travaux du doublement de la voie ferrée entre Béthune et Don-Sainghin.

Cette section de ligne d'une distance de 22 km fait partie de l'axe Lille/ Béthune/Saint-Pol/Étaples/Boulogne et comprend entre Béthune et Don-Sainghin cinq arrêts intermédiaires (Beuvry-les-Béthune, Cuinchy, La Bassée, Salomé et Marquillies).

Le doublement de la voie ferrée sur cette section engendre des travaux d'envergure d'un montant de **81,280 millions d'euros**, inscrits au contrat de Plan État - Région 2000-2006. Le chantier a démarré en octobre 2005 par l'aménagement d'un passage souterrain piétonnier sous les voies en gare de La Bassée. L'ensemble des travaux devrait être mené à terme fin 2008. Des interruptions du trafic ferroviaire entre Béthune et Don-Sainghin sont prévues pendant les périodes de vacances scolaires et seront compensées par un détournement des trains via Lens et un service de substitution par autocars.

La pose de la nouvelle voie ferrée comprend des travaux connexes de mise en sécurité : mise en place d'une nouvelle signalisation, rénovation de tous les passages à niveau (automatisation du PN de Marquillies), aménagement des quais aux gares et points d'arrêt...

Ce chantier initié par la Région illustre le choix des élus de l'Assemblée Régionale en faveur du transport ferroviaire, pour l'aménagement du territoire et le développement durable.

En effet, le doublement de la ligne électrifiée entre les gares de Béthune et Don-Sainghin a pour but de faciliter, de développer et de fluidifier le trafic TER entre Béthune et Lille.

Ce développement est inhérent au désenclavement de la région de Béthune, reliée à la métropole par un axe routier engorgé, la RN 41, qui débouche au nord-ouest de Lille sur l'autoroute A25 (Dunkerque-Lille), elle-même très encombrée.

DOUBLEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE BÉTHUNE ET DON-SAINGHIN

SOMMAIRE

I – Les objectifs, les financements

II – État des lieux avant les travaux

III – Synopsis des travaux

IV – Planning prévisionnel

V – Quelles conséquences pour les usagers lors des travaux ?

VI – Quelles améliorations pour le territoire ?

- Les travaux, une réponse aux besoins du territoire
- ... et en terme de qualité de service
- Au delà des travaux du doublement

Annexe 1 : Les travaux en chiffres

Annexe 2 : Décomposition prévisionnelle des marchés

Les informations contenues dans ce dossier de presse sont disponibles en ligne sur le site : <http://www.nordpasdecalais.fr> , rubrique « actualités de la Région ».

I – LES OBJECTIFS, LES FINANCEMENTS

Favoriser les déplacements des personnes dans la région Nord-Pas de Calais vers le travail, les études ou les loisirs, lutter contre l'effet de serre et décongestionner le réseau autoroutier...

Le Conseil Régional a fait le choix du rail, véritable atout d'aménagement du territoire.

Autorité organisatrice du transport ferroviaire de voyageurs, la Région investit depuis plus de vingt-cinq ans pour moderniser le TER Nord-Pas de Calais, améliorer la qualité de service et optimiser le réseau ferré qui maille la région.

C'est dans cet esprit que le Conseil Régional a inscrit au contrat de plan État - Région 2000-2006 le doublement de l'actuelle voie ferrée unique entre Béthune et Don - Sainghin.

Ce chantier d'envergure d'un montant de 81,280 millions d'euros est financé par la Région pour 42,5 %, l'État pour 42,5 %, et Réseau Ferré de France s'engage à hauteur de 15 %.

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau a confié à la SNCF la réalisation des études et le suivi des travaux.

Les travaux de doublement de la voie s'étaleront d'octobre 2005 à fin 2008. Ils sont capitaux pour améliorer sensiblement la fluidité du trafic voyageurs et la régularité des trains entre la région de Béthune (234 400 habitants sur 56 communes *) et la métropole lilloise.

Construire cette deuxième voie ferrée sur une section de 22 km, c'est contribuer directement à l'aménagement de notre territoire et au rapprochement des bassins de population Béthunois et Lillois.

(*) Recensement 1999

II - ÉTAT DES LIEUX AVANT LES TRAVAUX

La section de ligne ferroviaire Don-Béthune a été ouverte par étapes dès 1867 par une compagnie de Lille qui deviendra la Compagnie du Nord. L'explosion démographique du Béthunois jusqu'à la 1^{ère} guerre mondiale en relation avec l'extraction minière explique l'essor du chemin de fer.

En 1949, l'une des deux voies est supprimée et la vitesse d'exploitation maximum est de 90km/h. A partir de 1987, la section de ligne est électrifiée en 25 KV et la vitesse relevée à 110 km/h, par ripage de la voie dans les courbes en utilisant l'ancienne plate-forme de la seconde voie. L'objectif était de donner une cohérence au réseau et de diminuer les temps de parcours entre Béthune et Lille.

La configuration actuelle des voies ferroviaires entre Saint-Pol/Ternoise, Béthune et Lille rend l'exploitation très difficile. Cet axe ferroviaire démarre de Lille en double voie électrifiée vers Don Sainghin, pour passer à une seule voie électrifiée jusque Béthune ne permettant le croisement des trains qu'à La Bassée, elle n'est plus électrifiée ensuite jusque Saint-Pol/Ternoise.

Sur la section Béthune-Don, les 22 km de voie unique sont jusqu'à présent régulés et exploités sous le régime de la voie banalisée. Cette section de ligne est équipée en bloc automatique à permissivité restreinte de voie banalisée (système de signalisation permettant de gérer l'espacement des trains). La gare de La Bassée est le seul point de croisement de la section (équipée d'un poste d'aiguillage tous relais à transit souple pour gare simple et commandé depuis le bâtiment voyageurs).

Vitesse plafond actuelle : 110 km/h avec accès aux gares de Béthune et de Don-Sainghin à vitesse réduite (30 km/h), l'accès en déviation à La Bassée est également à 30 km/h côté Béthune et à 60 km/h côté Don.

Globalement, la circulation de TER y est quasi exclusive— seules 1 ou 2 dessertes Fret y circulent selon les jours de semaine depuis Béthune vers Beuvry, La Bassée, Cuinchy.

L'offre TER actuelle :16 Béthune-Lille et 15 Lille-Béthune par jour de semaine

Compte tenu des contraintes techniques, en pointe de matinée et de soirée, la grille de circulation est saturée.

Ne circule par exemple qu'un seul direct Béthune-Lille (en 35 min), les autres TER devant desservir les points d'arrêts intermédiaires pour répondre à la demande.

Les contraintes techniques, inhérentes à la nature des équipements, constituent un lourd handicap pour la conception de la desserte ainsi que pour la gestion opérationnelle des circulations. De plus, la circulation des trains impose en gare de Don-Sainghin un délai de 5 à 6 minutes entre l'arrivée d'un train en provenance de la voie unique et le départ d'un autre de sens contraire.

Globalement, les taux de régularité des trains entre Béthune et Lille sont moins bons que pour le reste du réseau surtout pendant les heures de pointe.

IV – PLANNING PREVISIONNEL DES TRAVAUX

Les travaux se dérouleront le jour, seuls quelques approvisionnements pourraient s'organiser la nuit de manière très ponctuelle.

2005

Octobre-décembre : Travaux de libération de plate-forme : déplacement des installations de sécurité - pose de nouveaux câbles – Mise en place de la limitation temporaire de la vitesse des trains sur la ligne Don Sainghin- Béthune à 100 km/h.

Vacances de la Toussaint : Travaux de libération de plate-forme : déplacement des installations de sécurité - pose de nouveaux câbles - Travaux de création du passage souterrain de La Bassée - Travaux d'élargissement des passages à niveau de Salomé et de La Bassée.

Concernant les passages à niveaux proprement dits, des coupures d'accès sont prévus pour des déplacements de câble. Programmation prévisionnelle des coupures à court terme :

PN 39 (Rue de la Barrière à Beuvry) : 7 au 9 novembre

PN 26 (Rue Marcel Sambat à Don) : 14 au 17 novembre

PN 38 (RD 937 à Beuvry) : du 21 au 24 novembre

PN 37 (RD 171 à Beuvry) : du 28 novembre au 1 décembre

PN 41 (Rue de Verquigneul à Béthune) : du 19 décembre au 22 décembre

Les principaux travaux sur PN seront effectués pendant les coupures des vacances scolaires 2006 (et pour les P N 25 et 26 en 2007 ou 2008)

2006

Janvier-février : déplacement des installations de sécurité - pose de nouveaux câbles

Vacances de février : Travaux de libération de plate-forme : déplacement des installations de sécurité - pose de nouveaux câbles - Travaux de modification des aqueducs - Travaux de pose de quais en gare de Salomé - Travaux de pose de palplanches

Avril : Mise en service du passage souterrain et des ascenseurs de La Bassée.

Vacances de Pâques : Remplacement des tabliers du pont-rail à Cuinchy. Dépose de la caténaire existante - Travaux de pose de palplanches

Avril-octobre : Travaux de terrassement pour la construction de la plate-forme pour le support de la seconde voie.

Vacances de la Toussaint : Travaux voie ponctuels– Déchargement des longs rails soudés nouvelle voie.

2007

Janvier à décembre : Doublement du viaduc du canal d'Aire - Modification du plan des voies en gares de Don-Sainghin et Béthune – Pose de la nouvelle voie – Travaux quai - Pose de la caténaire sur les 22 km des deux voies – Travaux du nouveau système de signalisation en ligne.

2008

Janvier à août : Essais de signalisation – Radio sol train

Été : travaux de raccordement sur existant et basculage sur nouvelle signalisation

Fin août : Mise en exploitation des deux voies en matériel thermique

Mi - décembre : Mise en exploitation des caténaires.

V – QUELLES CONSÉQUENCES POUR LES USAGERS LORS DES TRAVAUX ?

Certaines phases du chantier nécessitent l'arrêt total de circulation des trains TER sur la ligne Béthune - Don/Sainghin - Lille. Afin de minimiser la gêne occasionnée aux usagers du TER, ces périodes d'arrêt se dérouleront pendant les vacances scolaires :

Les dates pour 2005 et 2006 sont :

- les vacances de Toussaint 2005 : du 24 octobre au 2 novembre 2005
- les vacances de février 2006 : du 11 au 27 février 2006
- les vacances de Pâques : du 15 avril au 2 mai 2006
- les vacances d'été : en juillet et août 2006
- les vacances de Toussaint 2006 : du 26 octobre au 5 novembre 2006

Lors de ces périodes d'arrêt, la plupart des TER entre Béthune et Lille seront détournés par Lens. Les voyageurs prenant le TER entre Béthune et Don - Sainghin seront pris en charge en autocars mis en place par la SNCF. Ils leur permettront d'emprunter les TER au départ et à l'arrivée de Béthune et de Don - Sainghin.

Pour tout renseignement et information sur les horaires des trains et des autocars de substitution, il faut s'adresser aux guichets des gares de la ligne ou sur les sites internet

www.ter-sncf.com/nord-pas-de-calais ou www.ter.nordpasdecalais.com

VI – QUELLES AMÉLIORATIONS POUR LE TERRITOIRE ?

Les travaux, une réponse aux besoins du territoire...

Les évolutions démographiques des communes proches de la voie ferrée sont plus importantes que la moyenne nationale (0,40% par an), illustrant un phénomène urbain de densification surtout localisé sur Lille, Don, La Bassée et Béthune.

Le doublement de la voie ferrée doit apporter une solution aux besoins de déplacements des populations des 7 communes du projet et les nombreuses communes limitrophes.

Consciente des enjeux, la Région souhaite grâce à ces travaux proposer une fréquence de trains accrue qui permettra de gagner du temps de parcours et de rapprocher le béthunois et la métropole lilloise. Par ailleurs, ces travaux permettront d'assurer une meilleure régularité.

Grâce à la nouvelle infrastructure, et conformément à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), l'objectif est de réduire le trafic automobile dans les centres villes mais aussi le nombre de véhicules sur la RN 41, notamment par une augmentation significative de la fréquentation des trains.

Avec cette opération et le financement de nouveaux trains, la Région veut donner l'envie de faire le choix du TER, également dans le but de réduire la pollution atmosphérique et l'effet de serre.

... et en terme de qualité de service

En tant qu'aménageur du territoire régional et autorité organisatrice du TER, la Région a défini ces travaux comme prioritaires. Son objectif est de développer le TER avec une performance et une qualité de service améliorée.

Davantage de fluidité, de régularité et de fiabilité

Le doublement de la voie Béthune - Don-Sainghin apportera davantage de fluidité et un renforcement du trafic ferroviaire. L'augmentation de la desserte sera étudiée afin de proposer aux usagers de la ligne une offre plus complète et des temps de parcours améliorés.

La ligne sera rendue beaucoup plus fiable avec, notamment, la modernisation et la mise en sécurité de l'ensemble de son tracé, la rénovation de tous les passages à niveau et l'automatisation du passage à niveau de Marquillies.

Davantage de confort et d'accessibilité

Les gares et les trains seront plus accessibles à tous et particulièrement aux personnes à mobilité réduite (aménagements d'ascenseurs à La Bassée, dalles podotactiles sur les nouveaux quais...). Les quais existants seront rallongés dans le cadre de ces travaux, en cohérence avec les longueurs des nouveaux matériels roulants.

Points d'accessibilité du réseau ferroviaire en zone urbaine comme en zone rurale, les gares et points d'arrêts jouent un rôle central dans la capacité de la Région à offrir un service de transport collectif de qualité aux habitants du Nord-Pas de Calais.

Le Conseil Régional attache également une grande importance à la qualité et au confort de leurs aménagements.

Au delà des travaux de doublement

Parallèlement à ces travaux de doublement, la Région a démarré les premières démarches de rénovation des gares, en souhaitant un partenariat avec les communes concernées pour que les aménagements intègrent mieux le tissu communal. La requalification des gares et l'aménagement des pôles d'échanges sur la section Don – Béthune pourraient ainsi se faire de façon concomitante.

Des pôles d'échanges favorisant les échanges entre modes de transports en commun et individuels verront le jour à Béthune (4122 montées et descentes par jour), à Don-Sainghin (1772 montées et descentes par jour) et à La Bassée (837 montées et descentes par jour).

Les points d'arrêts de Marquillies, Salomé, Cuinchy et de Beuvry les Béthune seront également rénovés.

Un autre dossier va s'ouvrir pour créer de nouvelles dessertes des gares et points d'arrêts qui seront mises en service après les travaux. Sur tous les sujets, l'écoute des usagers se poursuit au sein du Comité de lignes « Lille – Béthune – Saint-Pol-sur-Ternoise » et de nouvelles propositions seront élaborées.

Annexe 1

LES TRAVAUX EN CHIFFRES

Ouvrages d'art :

Remise en état des tabliers de 4 ponts, doublement du viaduc du canal d'Aire (longueur 104m)

Création passage souterrain en gare de La Bassée

Intervention sur 15 petits aqueducs (allongement, comblement ou démolition)

700 tonnes de palplanches pour soutènement (4700 mètres) réparties sur 530 mètres linéaires

Terrassements :

Déblai : 150 000 m³

Remblai : 40 000 m³

Structure d'assise : 83 000 m³

Revêtement terre végétale : 8 700 m²

Géotextile 105 000 m²

Chaux : 300 tonnes

Assainissement :

15 km de fossés et cunettes

Signalisation et télécom :

Environ 100 km de câbles électriques

29 km de fibres optiques

150 circuits de voie

1 poste PIPC de 56 itinéraires (poste informatisé) en gare de DON

12 Passages à niveaux :

élargissement, changement platelage,

automatisation du PN28 à Marquillies

Voie :

45 km de rail

40 000 traverses environ

50 000 tonnes de ballast

Caténaires :

45 km de caténaire

Environ 1000 poteaux caténaire

LE SOUTERRAIN EN GARE DE LA BASSEE :

Longueur : 17m - Largeur : 2,5 m

Hauteur intérieure : 2,2 m

Déblais : 1500 m³ - Remblais : 800 m³

Béton : 150 m³ - Acier : 14 000 kg

2 rampes d'escaliers + 2 ascenseurs

Coût : ~600 000 €

Principales entreprises intervenantes :

DUMEZ EPS, SCHINDLER agence Nord-Picardie, ETF

Effectif sur chantier en pointe : environ quarante personnes

DÉCOMPOSITION PRÉVISIONNELLE DES MARCHÉS

Annexe 2

Une cinquantaine de marchés de travaux environ seront nécessaires pour réaliser l'opération, c'est dire l'impact économique d'un tel chantier. La décomposition prévisionnelle de ces marchés est la suivante :

- Signalisation : 11 marchés
- Voie : 5 marchés
- Ouvrages d'art : 10 marchés
- Terrassements : 1 marché avec deux lots
- Voiries, réseaux : 2 marchés
- Télécommunications : 7 marchés
- Caténaires : 5 marchés
- Energie : 4 marchés
- Bâtiments, Quais : 3 marchés