

## Belfort-Delle : J - 388 avant le premier train (16/11/2017)

Dans à peine plus d'un an, les trains rouleront à nouveau sur la ligne Belfort-Delle. Sept ans après son ouverture, la gare TGV de Meroux sera connectée au réseau ferré suisse et à la gare de Belfort.



*La SNCF conviait hier les élus à une visite du chantier. Voici deux ans, les rails suisses s'arrêtaient contre ce butoir à la gare de Delle. Aujourd'hui, 22 kilomètres de voie relient Delle à Belfort et la gare TGV.*



*Quais et passerelles (ici à la halte de Grandvillars) sont adaptés aux personnes à mobilité réduite.*



*À la gare de Delle, la voie est triple. Trains suisses et français s'y croiseront.*



*Comme ici à Grandvillars, les derniers réglages de la voie sont en cours.*

Faut-il, ou pas, rouvrir la ligne ferroviaire Belfort-Delle, fermée en 1992 ? C'est l'un des débats qui ont animé le Territoire de Belfort au début du siècle. Ce n'est qu'en 2015 que la réfection de la ligne a été déclarée d'utilité publique.

Deux ans de travaux plus tard, les 22 kilomètres de voie neuve sont posés, les caténaires aussi. Reste à installer la signalisation et à effectuer les tests pour qu'à nouveau, la SNCF relie Belfort au sud du Territoire. Nos voisins suisses, qui financent plus d'un quart du chantier, voient la République et Canton du Jura un peu moins enclavée, puisque les CFF (chemins de fer fédéraux) desserviront directement la gare TGV.

### **29,2 M€ venus de Suisse**

La réouverture de la ligne Belfort-Delle aura coûté 110,5 millions d'euros. Premier contributeur, la Région Bourgogne Franche-Comté, avec 30,9 M€. Vient ensuite l'État français avec 30,5 M€. La Confédération helvétique participe à hauteur de 24,7 M€, le Département du Territoire de Belfort donne 5,1 M€, SNCF Réseau 4 M€, la République et Canton du Jura 3,2 M€, la communauté d'agglomération du Grand Belfort 2,3 M€ et la communauté de communes du sud Territoire (CCST) 0,5 M€.

### **16 trains par jour**

Chaque jour, 16 trains effectueront l'aller-retour entre Belfort et la frontière suisse. La SNCF assure six allers-retours Belfort-Delle par jour, ainsi que dix aller-retour Belfort-gare TGV. La CFF assure de son côté dix aller-retour Bienne-gare TGV pour assurer la correspondance à la fois avec les TGV de Paris et avec le train régional de Belfort. Pour cela, il faut utiliser des trains compatibles avec les deux réseaux. Le courant électrique qui passe dans les caténaires françaises n'étant pas le même que celui qui alimente les trains suisses.

La tarification n'est pas encore établie. Pourra-t-on un jour profiter de la totalité de l'offre de transports présente dans le Territoire de Belfort avec une seule et même carte ? La coordination avec le réseau Optymo est elle aussi en cours.

### **Sécurité et niveau sonore**

Depuis vingt-cinq ans qu'aucun train n'y a roulé, la ligne Belfort-Delle est devenue un terrain de jeu pour nombre de vététistes, pilotes de quad et autres randonneurs, y compris en famille. La SNCF a donc lancé une action de sensibilisation, notamment en direction du milieu scolaire. Des agents SNCF se relaient dans les écoles et collèges du secteur depuis début 2017 pour répéter qu'une voie ferrée, c'est très dangereux. 700 élèves ont déjà été touchés.

Rien qu'à l'oreille, les riverains vont être les premiers à remarquer le retour des trains. Une expertise acoustique des habitations riveraines a été effectuée par un cabinet indépendant. En raison d'huisseries obsolètes, une dizaine d'habitations seront particulièrement touchées par le bruit des trains. Leurs propriétaires seront contactés pour prévoir les travaux à y effectuer.

Textes Pascal LAINÉ, photos Xavier GORAU



# Les trains d'essai circuleront l'été prochain

**Daniel Koenig Directeur des opérations sur la ligne Belfort-Delle**



**Daniel Koenig, comme directeur des opérations, vous avez suivi tout le chantier de réouverture de la ligne Belfort-Delle. À un an de l'ouverture, où en sommes-nous du chantier ?**

« Nous avons commencé en 2016. Nous avons effectué les travaux de génie civil. Terrassement, drainage et ouvrages d'art. Nous avons construit un nouveau pont et refait des tabliers. Au total, nous avons travaillé sur 23 ponts. Cinq haltes ferroviaires ont été créées. Sur vingt passages à niveau, six ont été fermés, dont un, à Bourogne, remplacé par un pont-route. Les 13 restants font l'objet de travaux de sécurisation. Des îlots séparateurs sont mis en place pour dissuader les automobilistes de tenter de passer en chicane. D'autre part, les plateaux surélevés limitent la vitesse à 30 km/h. Les travaux de voirie s'achèveront en fin d'année. Aujourd'hui, les rails sont posés, il ne reste que quelques réglages. Les caténaires sont posées, nous sommes en train d'y dérouler le câble contact. »

**Que reste-t-il à faire avant de lancer l'exploitation de la ligne le 9 décembre 2018 ?**

« Des travaux de finition sur et autour des haltes ferroviaires, notamment les parkings. Il reste aussi à installer les équipements sur les quais, abris et distributeurs de billets, ainsi que l'éclairage. Les trois passerelles qui enjambent la voie seront bientôt opérationnelles.

D'ici à décembre 2017, nous allons mettre en place le réseau GSM-R, qui permet au train de communiquer avec le rail. Il reste des travaux de voirie et de réseaux divers. Des finitions sur les haltes ferroviaires et sur les passages à niveau aussi.

En 2018, nous allons mettre en place la signalisation et procéder aux essais. Il ne s'agit pas seulement de vérifier que les trains roulent, mais aussi tester tous les systèmes de signalisation et de communication. Des trains commenceront à circuler à partir de l'été 2018. Des trains de test d'abord, puis les trains qui serviront à la formation des conducteurs, suisses et français. »

**Quelles sont les particularités de cette ligne internationale ?**

« Nos trains ne roulent pas sur le même courant. En France, nous avons 25 000 volts à 50 hertz, en Suisse, c'est 15 000 volts à 16 2/3 hertz. Pour passer de l'un à l'autre, il faut des trains bicourants. Pour certains, le changement est automatique, pour d'autres, le conducteur doit l'actionner manuellement. »

## Les chauves-souris du pont de Bourogne relogées



À Bourogne, Adeline Dorbani, chargée des questions environnementales à la SNCF, détaille les mesures prises.

« Dans la phase préparatoire au démontage du tablier du pont qui passe au-dessus de la Bourbeuse, nous avons découvert que des chauves-souris logeaient dans le tablier », raconte Adeline Dorbani, qui a suivi le volet environnemental du chantier. « Il n'était pas question de perturber une espèce protégée. Nous avons donc fait en sorte que ces animaux ne soient pas présents dans le tablier au moment de la déconstruction, et nous leur avons aménagé des abris au sein du nouveau pont. Nous assurerons un suivi pour vérifier que les chauves-souris reviennent. » La construction du pont a nécessité la mise en place d'une route provisoire en travers du lit de la Bourbeuse. « D'abord, nous avons mis en place des canalisations pour perturber le moins possible l'écoulement », poursuit Adeline Dorbani. « Le chantier fini, il nous fallait remettre la rivière en état. Nous avons disposé des blocs aléatoirement pour que le flux soit aussi naturel que possible. Nous ferons des évaluations après l'hiver. »

Par ailleurs, la SNCF était tenue de mettre en place des “mesures compensatoires”. Un programme de 17 hectares composé de restauration des zones humides et de préservation des boisements. Sur la commune de Froidefontaine, l'une de ces mesures compensatoires visera à restaurer des zones de reproduction des poissons sur le bassin-versant de la Bourbeuse.

***110,5 C'est, en millions d'euros, le coût de la réouverture de la ligne Belfort-Delle. Région, État français et Confédération helvétique sont les trois principaux contributeurs.***



*22 km de voie et de caténaires neuves.*



*Le tablier du pont au-dessus de la Bourbeuse à Bourogne est neuf*



# Belfort-Delle : J-388 avant le premier train

Dans le premier plan d'un art, les trains rouleront à nouveau sur la ligne Belfort-Delle. Sept ans après son ouverture, la gare TGV de Mureau sera connectée au réseau ferré national et à la gare de Belfort.

**F**aut-il, au plus, restaurer la ligne ferroviaire Belfort-Delle fermée en 1982 ? C'est l'un des débats qui ont animé le Territoire de Belfort au début du siècle. Ce n'est qu'en 2013 que la réflexion de la ligne a été déclarée d'utilité publique.

Deux ans de travaux plus tard, les 22 kilomètres de voie sont prêts, les caténaires sont posées, la signalisation est installée et à l'été 2015, le chantier de la gare TGV de Mureau sera connecté au réseau ferré national et à la gare de Belfort.

Le réseau SNCF dispose de 5,3 MC, la Région de Belfort de 3,2 MC, la Région de Grand Belfort de 2,3 MC et la Compagnie de chemins de fer du Territoire (CCST) de 0,5 MC.

### 16 trains par jour

Chaque jour, 16 trains effectuent l'aller-retour entre Belfort et la frontière suisse. La SNCF assure six aller-retours Belfort-Delle par jour, ainsi que des aller-retour Belfort-gare TGV pour assurer la correspondance à la fois avec les TGV de Paris et avec le train régional de Belfort. Pour cela, il faut utiliser des trains compatibles avec les deux réseaux. Le contrat électrique qui passe dans les caténaires françaises s'écrit pour le même que celui qui alimente les trains suisses.

**110,5**

C'est, en millions d'euros, le coût de la réouverture de la ligne Belfort-Delle, Région, État français et Confédération helvétique sont les trois principaux contributeurs.

### 29,2 MC vous de Suisse

La réouverture de la ligne Belfort-Delle aura coûté 110,5 millions d'euros. Financés par la Région Bourgogne-Franche-Comté, avec 38,9 MC, l'État français avec 30,3 MC, la Confédération helvétique par 24,7 MC, le Département de Territoire de Belfort.

Le projet de la ligne Belfort-Delle est financé par la Région Bourgogne-Franche-Comté, l'État français et la Confédération helvétique. Les travaux ont commencé en 2015 et devraient être terminés en 2018.

Le projet de la ligne Belfort-Delle est financé par la Région Bourgogne-Franche-Comté, l'État français et la Confédération helvétique. Les travaux ont commencé en 2015 et devraient être terminés en 2018.

Le projet de la ligne Belfort-Delle est financé par la Région Bourgogne-Franche-Comté, l'État français et la Confédération helvétique. Les travaux ont commencé en 2015 et devraient être terminés en 2018.



Le SNCF central hier les rails à une visite de chantier. Voici deux ans, les rails suisses s'arrêtaient contre ce bois à la gare de Delle. Aujourd'hui, 22 kilomètres de voie relient Delle à Belfort et la gare TGV.



Quais et passerelles (ici à la halte de Grandvillars) sont adaptés aux personnes à mobilité réduite.



À la gare de Delle, la voie est triplée. Trains suisses et français s'y croiseront.



Comme ici à Grandvillars, les derniers réglages de la voie sont en cours.

## Les chauves-souris du pont de Bourgogne relógées

« Dans la phase préopératoire de démontage du tablier du pont, nous avons découvert que des chauves-souris logeaient dans le tablier », raconte Adeline Durbin, qui a suivi le volet environnemental du chantier. « Il n'était pas question de perturber une espèce protégée. Nous avons donc fait en sorte que ces animaux ne soient pas présents dans le tablier au moment de la démontage, et nous leur avons aménagé des abris au sein du nouveau pont. Nous sommes un vrai pour vérifier que les chauves-souris reviennent. »

« La construction du pont a nécessité la mise en place d'une zone prioritaire en faveur de 111 espèces de la Bourgogne-Franche-Comté. « D'abord, nous avons mis en place des conditions pour permettre la mise possible d'habitats pour les chauves-souris. « Le chantier était, il nous fallait respecter la nature en état. Nous avons disposé des buses d'aération pour que le flux soit aussi naturel que possible. Nous ferons des suivis après l'hiver. »

Par ailleurs, la SNCF a fait installer en place des « réseaux compensatoires ». Un programme de 17 hectares composé de restaurations des zones humides et de plantation des haies. Sur la commune de Prosdorff, une de ses terres compensatoires s'écrit à l'instar des autres de reproduction des poissons sur le bassin versant de la Bourbeuse.



À Bourgogne, Adeline Durbin, chargée des questions environnementales à la SNCF, détaille les mesures prises.

## Questions à



**Daniel Koenig**  
Directeur des opérations sur la ligne Belfort-Delle

### « Les trains d'essai circuleront l'été prochain »

« Les trains d'essai circuleront l'été prochain »