

W2---

« Le viaduc de Courbessac préserve la ligne Nîmes-Alès »

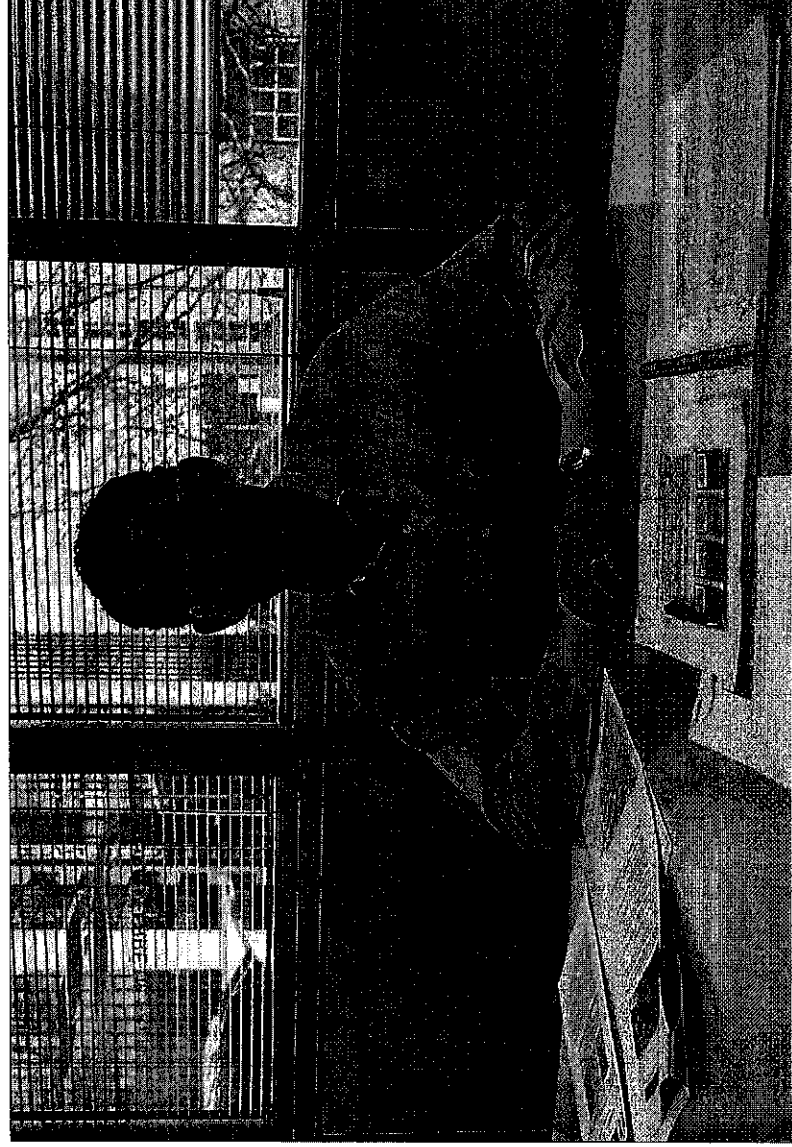
L'invité du lundi | François Morel, chef du projet de viaduc, estime que Réseau ferré de France et ses partenaires sont en train de réaliser « le renouveau de l'étoile ferroviaire de Nîmes. »

Ce matin est entré en service le viaduc ferroviaire de Courbessac, que représente cet ouvrage pour Nîmes et Alès ?

Cet ouvrage, c'est ce qui se voit, c'est 37,3 M€, mais il faut en fait parler de quatre projets cohérents : la construction du viaduc, l'automatisation de la ligne Nîmes-Alès, l'information des postes d'aiguillage de Nîmes et l'aménagement du croisement ferroviaire de Saint-Césaire (lire ci-contre). Grâce à ces quatre projets, nous engageons le renouveau de l'étoile ferroviaire de Nîmes. Tous seront achevés d'ici fin 2014 et 102 M€ au total auront été investis par Réseau ferré de France et ses partenaires financiers : l'État, la Région et le conseil général. Aujourd'hui, nous mettons en service 73 M€.

La décision de construire ce viaduc était donc très importante...

C'est un geste politique énorme en terme de préservation de cette ligne Nîmes-Alès. Cette ligne ne pouvait pas se développer autant qu'elle va pouvoir le faire, le rebroussement limitait sa performance. Grâce à ce viaduc et à l'automatisation de la ligne Nîmes-Alès, nous répondons à ce qui était une demande de l'État et de la Région d'augmenter le nombre de circulations sur cette principale ligne « affluente » à l'axe Tarascon-Sète. Ce viaduc offre aussi la possibilité d'un développement futur d'une grande métropole d'Alès à Sète. Il faut avoir conscience qu'à RFF, nos investissements sont faits pour 100 ans. Songez que le viaduc de la gare de Nîmes a été construit en 1844 et qu'il fonctionne toujours. Que sera cet axe Alès-Sète, dans 100 ans ? Si on vivait jusque-là on ne le reconnaîtrait certainement plus.



■ François Morel estime que la fréquentation de la ligne Alès-Nîmes peut augmenter de 10 % d'ici 3 ans.

Photo J.-P. S.

Quel est le principal écueil d'un chantier comme celui du viaduc de Courbessac ?

On a réalisé une infrastructure relativement facile à faire même si c'était en ville. En fait, le problème d'un chantier comme ça, c'est son financement. Et le premier souci qu'on a eu c'est que son coût a été sous-estimé. Il a donc fallu revoir cela précisément : lors de la déclaration d'utilité publique en 1996, l'estimation était de 16 M€, on est à 37,3. Après, il a fallu trouver des financements puisqu'à la création de RFF, on a empêché cette société d'investir sur des projets qui ne lui rapportaient pas. Sur les 37,3 M€, RFF a mis 1,7 M€ et a dû trouver des partenaires. Sur ce point, les interventions du

conseiller régional et ancien ministre Jean-Claude Gayssot et de l'ex-député et maire d'Alès Max Roustan ont été déterminantes. Quant au soutien du conseil général du Gard, il a mis beaucoup d'huile dans les rouages.

À quelle augmentation de la fréquentation peut-on s'attendre sur l'axe Nîmes-Alès ?

Aujourd'hui, il y a 500 000 voyageurs par an entre Nîmes et Alès et l'augmentation naturelle de la fréquentation des TER est de 2 à 3 % par an. Avec le viaduc, on estime que cette augmentation sera de plus de 10 % à 3 ans, soit 50 000 voyageurs de plus en 2017, si le prix du trajet évolue normalement.

Un gain de huit minutes sur

un trajet Nîmes-Alès, est-ce déterminant ?

Oui, mais le viaduc et la modernisation de la ligne Nîmes-Alès permettront aussi de mieux desservir les gares entre ces deux villes, de cadencer les horaires et de les rendre plus fiables. En plus, le rebroussement de Courbessac obligeait à couper les voies de l'axe littoral à des vitesses très lentes, ce qui réduisait la capacité de l'axe Tarascon-Sète, axe le plus utilisé de la région. En supprimant le rebroussement de Courbessac, on fait sauter un bouchon et on augmente les capacités de circulation sur l'axe principal de 15 à 20 sillons.

JEAN-PIERRE SOUCHE
jsouche@midilibre.com

Itinéraire

Ingénieur à Réseau ferré de France, François Morel a été chargé du projet du viaduc de Courbessac en 2004. Il a suivi la phase de recherche de financements, d'acquisition des terrains et de chantier.

À SAVOIR

Automatisation

Parallèlement à la réalisation du viaduc, la ligne entre Alès et Nîmes a été automatisée pour 10,4 M€. Elle peut ainsi passer de 16 à 18 trains par jour et, à terme, on pourrait arriver à 32 quand les capacités de l'axe principal le permettront et si le gestionnaire, qu'est la Région, le demande.

Informatisation

Les deux postes d'aiguillage électromécaniques, de part et d'autre de la gare de Nîmes, ont été regroupés en gare et informatisés pour 35,6 M€ pris en charge à 100 % par RFF. Cette partie a été mise en service ce week-end.

Par souci d'économies, on a attendu la fin de ces travaux avant de mettre en service le viaduc, achevé depuis fin 2012.

À Saint-Césaire

D'ici fin 2014, RFF aura réalisé l'aménagement du croisement de la ligne Le-Grau-du-Roi/Nîmes à l'axe Tarascon/Sète. Pour 15,2 M€, il s'agit d'automatiser la ligne Vauvert-Saint-Césaire (pour multiplier les circulations) et de construire une troisième voie afin d'éviter que les trains venant de Vauvert continuent de stationner sur l'axe principal et réduisent sa capacité. Ces travaux entraînent une interruption de la circulation des trains d'aujourd'hui au 25 avril.

IL A DIT AUSSI

● **ACQUISITIONS FONCIÈRES.** « Pour construire le viaduc, nous avons acheté des terrains à la SNCF et à certaines de ses filiales. Nous avons eu des accords avec une quinzaine de propriétaires, on est allé à l'expropriation avec trois et un seul a été socialement difficile. Nous avons eu du temps (de juin 2005 à fin 2007) pour négocier, ce qui a permis de résoudre de nombreux problèmes. »

● **RÉSISTANCE DES RIVERAINS.** « La première chose importante a été d'aller parler aux gens afin d'éviter que l'imaginaire se mette en place. En plus, en tant que responsables, quand on a un impact sur la vie des gens, il est normal de venir discuter. Il faut voir comment on peut faire accepter et venir avec des mesures compensatoires. On a organisé sept réunions publiques avant chaque grande phase du chantier et chaque fois qu'il y a eu des événements spéciaux, nous sommes allés avertir les riverains. On a aussi organisé une visite de chantier, proposé au quartier de décorer les palissades et pris en compte les doléances. Finalement, nous avons eu aucun référé suspensif. Pour moi, c'est le résultat qui compte. »

● **PONT DE L'OBSERVANCE.** « C'est une opportunité qui permet d'optimiser les fonds publics. Quatre-vingt-dix mètres avant le pont de l'Observance, nous devions créer une troisième voie pour le viaduc. Cela nécessitait un agrandissement du tablier du pont. Or, les voûtes renforcées en 1930 devaient être renouvelées sur les deux voies existantes et Nîmes métropole avait prévu que sa deuxième ligne de TCSP (Est-Ouest) passerait dessous. On a donc réalisé les trois opérations ensemble pour 3,4 M€. »

ADREA MUTUELLE

DES FORMULES SANTÉ ADAPTÉES À VOTRE PROFIL

JUSQU'À 1600€ OFFERTS*

Prise en charge IMMÉDIATE

Nouvelles garanties !

ADREA mutuelle

www.adrea.fr

Vos agences ADREA les plus proches : Nîmes - Carré d'Art, Nîmes - Ville Active, Alès, Les Angles, Bagnols-sur-Cèze, Montpellier, Béziers - Centre Ville, Béziers - Audoubert, Lunel, Agde et Pézenans

Contactez-nous au 0 810 491 300

PRIS D'UN APPEL LOCAL DEPUIS UN POSTE FIXE

Rail : trente minutes séparent les gares de Nîmes et d'Alès

Transports | Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF ouvrent demain au trafic voyageurs, le viaduc de Courbessac-Jean-Bouin. Retour sur un ouvrage historique dont le chantier a duré trois ans.

Un viaduc rapproche Nîmes la Romaine à Alès, sa petite sœur cévenole. Demain, à 6 h 18, le premier TER commercial partira de Nîmes vers Alès, franchira le nouveau pont du quartier Jean-Bouin et évitera ainsi l'historique rebroussement de Courbessac. Peu avant 6 h 38, ce sera au tour du premier TER, parti d'Alès à 6 heures, d'entrer en gare de Nîmes.

Ce lien supplémentaire entre les deux villes est l'aboutissement d'un chantier débuté en avril 2010. Il aura coûté 37,3 M€ financés par l'État, la Région, le Département et RFF mais il a ouvert la voie à bien d'autres travaux (pour près de 102 M€) sur ce qu'il est commun d'appeler l'étoile ferroviaire nîmoise (*).

Ce viaduc, qui n'a pas encore de nom officiel et que les architectes ont imaginé le plus bas possible sur l'horizon, s'élève sur 620 m. Il est composé d'un pont métallique de 1 200 tonnes qui enjambe les voies ferrées de la ligne Nîmes-Tarascon, celles du dépôt de machines et du centre de maintenance régional des TER, et se prolonge par un pont en béton armé en surplomb du quartier Jean-Bouin. En fait, le chantier a porté sur 1 100 m au total, dont une tranchée dans la garrigue de 180 m pour raccorder l'actuelle ligne Nîmes-Alès.

Un ouvrage que Nîmois et Alésiens avaient imaginé déjà... à la fin du XIX^e siècle. La SNCF, anticipant une explosion démographique sur cet axe, l'a remis dans ses cartons au début des années 90 et il a été déclaré d'utilité publique en août 1996 mais ce n'est que 8 ans plus tard, grâce notamment à la ténacité du conseiller régional et ancien ministre des transports Jean-Claude Gayssot, du maire d'Alès (alors député) Max Roustan et de l'ex-directeur régional de RFF Christian Dubost, que, fin 2004, ce projet a définitivement été porté sur les fonts baptismaux.

JEAN-PIERRE SOUCHE
jpsouche@midilibre.com

► (*) À lire à ce sujet dans notre édition de demain, l'interview du responsable du projet pour RFF François Morel.

À la veille de l'ouverture du viaduc de Courbessac, le syndicat CGT des cheminots gar- dois ne boude pas son plaisir. Jérôme Redon, secrétaire départemental, et Pascal Rousson, responsable régional chargé des transports à la CGT, insistent : « Nous sommes très heureux de cette réalisation sur quelques détails techniques. C'est l'achèvement de 20 ans de bagarres. Dans ce monde où l'on dés- truiture tout, c'est une chose positive qui a été faite grâce à l'action de tous. »

Un œil sur le maintien du train "Le Cévenot"

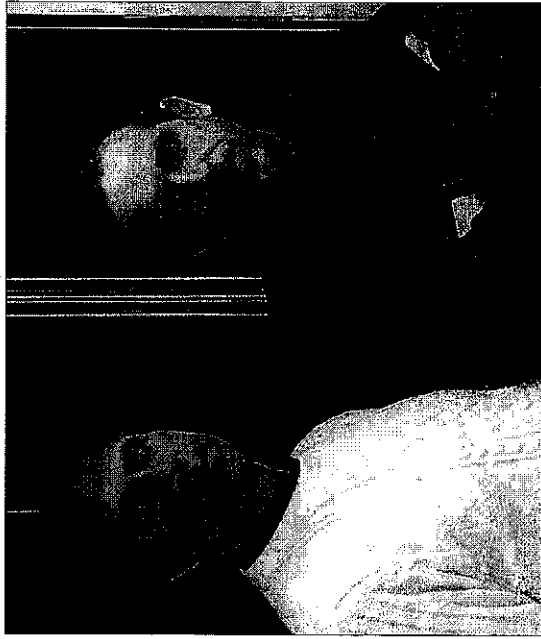
Surtout, les deux cheminots rappellent que la CGT « a mé- né bataille depuis 1994, par- ticipé aux nombreux débats publics et est allée voir les élus de tous bords, les asso- ciations d'usagers... » pour souligner l'intérêt de ce via-



■ Le viaduc enjambe un faisceau de voies et le quartier Jean-Bouin. PHOTO BLOT/RFF

Derniers essais sur l'ouvrage ferroviaire cette nuit

C'est le week-end déterminant avant la mise en service du viaduc de Courbessac, demain. Si l'ouvrage est terminé depuis la fin de l'année, le Réseau ferré de France a attendu que l'installation des systèmes d'aiguillages nîmois soit achevée pour ouvrir la nouvelle ligne Nîmes-Alès aux voyageurs. Ainsi, depuis hier et jusqu'à demain, s'opère le basculement des deux anciens postes d'aiguillages vers le nouveau poste informatisé. Quant au viaduc, il subit ce week-end d'ultimes tests : la nuit dernière a été validée la signalisation ferroviaire et, durant une bonne partie de cette nuit, ce sont des trains statiques qui vont passer de pile en pile pour vérifier si le béton se déforme comme prévu. Dernière nuit douloureuse pour les riverains assure RFF.



■ Les cheminots CGT Pascal Rousson et Jérôme Redon satisfaits. M.E.

toute la journée dans les trains de la ligne), les élus qui ont œuvré à la réussite de cette entreprise et bien évidemment les cheminots, à un rassemblement convivial de-

À SAVOIR

Pas de train

aujourd'hui

Aujourd'hui, la ligne entre Nîmes et Alès est fermée à la circulation des trains en raison de la mise en service du viaduc de Courbessac demain. Un plan de transport routier de substitution a été mis en place.

De nouveaux

horaires

À partir de demain, et jusqu'au 6 juillet, une nouvelle grille horaire pour les trains entre Nîmes et Alès entre en vigueur. Et pour cause, désormais, la liaison la plus rapide s'effectuera en 32 minutes (40 minutes à l'heure actuelle). Une liaison qui, pour l'heure comportera toujours un arrêt intermédiaire. Au total, à partir d'aujourd'hui, ce sont quatre trains de plus (trois dans le sens Nîmes-Alès et un dans le sens Alès-Nîmes) qui sont mis en service, les quatre arrêts notamment Saint-Geniès-de-Malgoirès qui sont mieux desservis, et un semblant de cadencement qui se met en place. Pour tous renseignements sur les nouveaux horaires : www.ter-sncf.com/languedoc

Inauguration

le 11 avril

Le viaduc de Courbessac sera officiellement inauguré le 11 avril, en présence notamment du directeur national de Réseau ferré de France, Jacques Rapoport. La cérémonie officielle s'effectuera en gare de Nîmes, elle débutera à 10 h 40 par une boucle en train spécial (réservé aux autorités et aux riverains sur invitation) où l'on empruntera le nouveau viaduc et l'ancien rebroussement de Courbessac.

Fournier :

« Inélegant »

« À l'époque, je me suis opposé à cet ouvrage pour plusieurs raisons. D'abord, je trouvais ce viaduc coûteux, je pense toujours que gagner six minutes entre Nîmes et Alès pour 37 M€, ça fait cher la minute. Par ailleurs, sur le plan environnemental, ça me gênait beaucoup qu'on coupe qu'on détruise un quartier pavillonnaire et qu'on attaque la garrigue. D'ailleurs, je suis étonné de ne pas avoir entendu les défenseurs des arbres sur ce projet et je regrette qu'il n'y ait pas eu plus de mobilisation que le comité de quartier à l'époque. Sur le plan architectural, cet ouvrage est long et lourd et cette ligne n'étant pas électrifiée, elle va engendrer une pollution supplémentaire dans ce quartier. »



« Aujourd'hui, il est fait, j'en prends acte, mais je le trouve toujours inélegant. C'est une masse de béton. Le seul point positif, c'est que, s'il y a un jour une halte au Pont des pen- dous, route d'Uzes, cela permettra de mettre en service un train-tram. Un service qui bénéficiera autant aux Nîmois qu'aux étudiants alésiens. »

Un bassin pour les geckos

La construction du viaduc de Courbessac ayant eu un impact sur une zone peuplée de geckos, Réseau ferré de France compense cette intrusion



de la tranchée du viaduc par la réalisation d'une maison des geckos dans un ancien bassin qui, en juin, va être réhabilité et aménagé (l'appel d'offres est en cours).

L'espace de quelque 500 m² et de 3 mètres de profondeur sera valorisé et restauré sur le plan écologique (apport d'un mélange de terre et de pierres, et de pierres), ce qui devrait permettre à la vingtaine d'hémidyctyles verruculeux qui y ont été repérés au cours des années 2010, 2011 et 2012 par l'association naturaliste Zérin-tyto et le bureau d'études Bio-tyto, de s'y maintenir et de s'y développer.

Pour la petite histoire, il faut savoir que ce bassin a été racheté par RFF lors des acquisitions foncières préalables et devait initialement être rétrocédé à un promoteur immobilier.

Baptême et enterrement ?

Les associations d'usagers invitent tous ceux qui le souhaitent à participer demain soir en gare d'Alès, au rassemblement initié par la CGT (lire ci-contre). Ce sera notamment l'occasion pour le collectif d'usagers de la ligne Alès-Bessèges de prendre la parole pour outre-se féliciter de la mise en service d'un ouvrage (dont il a toujours soutenu la construction) mais aussi de revenir sur le sort de la ligne Alès-Bessèges. Et la vice-présidente de l'association des usagers de la SNCF du Gard d'espérer « ne pas aller dans la même journée à un baptême et à un enterrement ».

Réaction | Ils organisent demain soir, en gare d'Alès, un rassemblement convivial avec usagers et élus.

Des cheminots CGT enthousiastes mais vigilants

main soir, en gare d'Alès, à partir de 17 h 30.

Pour autant, les syndicalistes CGT ne baissent pas la garde sur cette ligne Nîmes-Alès-La Bastide-Clermont. S'ils saluent l'arrivée du viaduc, ils considèrent aussi que « pour qu'un outil comme celui-là soit efficace, il faut rajouter des trains entre Alès et Nîmes ce qui est prévu avec les quatre allers-retours supplémentaires et surtout que la ligne des Cévennes perdure. »

Et Jérôme Redon de promettre : « Avec les associations d'usagers, nous allons être très attentifs. » Les cheminots CGT devraient d'ailleurs également demander à pouvoir s'exprimer publiquement lors de l'inauguration officielle du viaduc, le 11 avril en gare de Nîmes où ils proposent « un grand rassemblement. »

J.-P. S.