

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 09/228 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT LE PROJET DE RENOUELEMENT DE VOIE ET DE BALLAST SUR LA LIGNE DE BALAGNE (DU PK 61.085 AU PK 62.816)

SEANCE DU 12 NOVEMBRE 2009

L'An deux mille neuf, et le douze novembre, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Camille de ROCCA SERRA, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

ALBERTINI-COLONNA Nicolette , ALIBERTINI Rose, ALLEGRINI-SIMONETTI Marie-Dominique, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, BURESI Babette, CASTELLANI Pascaline, CHAUBON Pierre, COLONNA Christine, COLONNA-VELLUTINI Dorothee, DELHOM Marielle, DOMINICI François, FILIPPI Geneviève, GALLETI José, GUAZZELLI Jean-Claude, GUERRINI Christine, GUIDICELLI Maria, LUCIANI-PADOVANI Hélène, LUCIANI Jean-Louis, MARCHIONI François-Xavier, MATTEI-FAZI Joselyne, MONDOLONI Jean-Martin, MOSCONI Marie-Jeanne, MOZZICONACCI Madeleine, NATALI Anne-Marie, NIVAGGIONI Nadine, OTTAVI Antoine, PIERI Vanina, PROSPERI Rose-Marie, RICCI Annie, RICCI-VERSINI Etienne, RISTERUCCI Josette, de ROCCA SERRA Camille, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SCIARETTI Véronique, SCOTTO Monika, SIMEONI Edmond, SISCO Henri, STEFANI Michel, TALAMONI Jean-Guy

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. ALBERTINI Jean-Louis à M. de ROCCA SERRA Camille
M. ALESSANDRINI Alexandre à Mme ALIBERTINI Rose
M. ALLEGRINI-SIMONETTI Jean-Joseph à Mme BURESI Babette
Mme ANGELI Corinne à Mme SCOTTO Monika
M. ANGELINI Jean-Christophe à Mme NIVAGGIONI Nadine
Mme BIANCARELLI Gaby à M. MONDOLONI Jean-Martin
Mme BIZZARI-GHERARDI Pascale à Mme SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette
M. CECCALDI Pierre-Philippe à Mme LUCIANI-PADOVANI Hélène

Mme GORI Christiane à M. GALLETTI José
M. PANUNZI Jean-Jacques à Mme MATTEI-FAZI Joselyne
M. VERSINI Sauveur à Mme NATALI Anne-Marie.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- VU** la loi n° 82/213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- VU** la loi n° 83/663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83/8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat,
- VU** la loi n° 86/16 du 6 janvier 1986 relative à l'organisation des régions et portant modification des dispositions relatives au fonctionnement des conseils généraux,
- VU** la loi n° 86/972 du 19 août 1986 portant dispositions diverses relatives aux collectivités locales,
- VU** la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- APRES** avis de la Commission des Finances, de la Planification et des Affaires Européennes,
- APRES** avis de la Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE le principe et les caractéristiques principales du projet de renouvellement de voie et de ballast, pour une section de 1 731 mètres située sur la ligne de Balagne du réseau ferroviaire de Corse, du PK 61.085 au PK 62.816, tels que décrits dans le présent rapport, pour un montant de 1 080 000 € TTC.

ARTICLE 2 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à solliciter la subvention de l'Etat au titre du Contrat de Projet Etat/Région 2007-2013 avec la répartition suivante :

- Etat 50 % 500 000 € HT
- Collectivité Territoriale de Corse 50 % 500 000 € HT

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer les procédures de consultation pour la réalisation des travaux concernés.

ARTICLE 4 :

La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 12 novembre 2009

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Camille de ROCCA SERRA

ANNEXES

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RENOUVELLEMENT DE VOIE ET DE BALLAST SUR LA LIGNE DE BALAGNE DU PK 61.085 AU PK 62.816

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le projet relatif à l'opération de renouvellement de voie et de ballast, pour une section de 1 731 mètres située sur la ligne de Balagne du réseau ferroviaire de Corse.

1. SITUATION ACTUELLE - CONTEXTE DE L'OPERATION

La Collectivité Territoriale de Corse met en œuvre, depuis 2002, un effort important de modernisation du réseau ferroviaire qui vise à pérenniser et à développer le transport ferroviaire.

La présente opération s'inscrit dans le cadre du programme général de rénovation des voies ferrées, débuté en octobre 2004.

Une première phase de renouvellement a été réalisée entre novembre 2004 et juin 2008, elle a concerné plus de 130 km de voies en pleine ligne (ligne Centrale et ligne de Balagne) et dans les gares de la ligne Centrale (voir en annexe le détail des zones traitées)

Une seconde phase a été lancée en septembre 2008, qui doit s'achever en juin 2010. Elle concerne 40 km de voie en pleine ligne et les gares de l'Île-Rousse et du Regino. Une première opération est actuellement en cours concernant environ 37 km et les deux gares ci-avant.

Ces travaux ont pour but d'améliorer les conditions de sécurité, de confort et de vitesse des circulations ferroviaires sur les zones considérées.

Le présent dossier concerne la mise en œuvre de la seconde opération de la deuxième phase de renouvellement des voies et du ballast, pour un linéaire de 1 731 mètres.

2. OBJECTIFS GENERAUX DE L'OPERATION

Les objectifs de cette opération de renouvellement des voies et du ballast sont les mêmes que ceux des opérations précédentes, réalisées entre 2004 et 2008.

1- Améliorer la sécurité des circulations et supprimer les ralentissements dus à l'infrastructure.

2 - Augmenter autant que possible la vitesse en ligne, tout en sachant que la marge de manœuvre n'est pas grande compte tenu des rayons de courbes souvent très faibles et de l'étroitesse des plateformes qui ne permet que des rectifications de tracé de faible amplitude.

3 - Permettre le passage en vitesse dans les gares : ce sera le cas lorsque la gestion centralisée des circulations sera mise en place : cela nécessite la modification des plans de voie en gare (création d'une voie directe et changement des appareils de voie).

4 - Diminuer les contraintes de maintenance : la technologie retenue (rails de type S40, de 24 mètres de longueur, sur traverses métalliques équipées d'attaches élastiques de type Fastclip), va réduire de manière significative les travaux de maintenance de la voie grâce à une meilleure tenue de l'écartement, à la suppression du cheminement des rails, à un vieillissement plus lent des traverses...

Les rails plus longs qu'aujourd'hui font que les joints, qui sont toujours des points particuliers de la voie, seront moins nombreux et nécessiteront donc moins d'interventions.

Il y aura donc globalement moins de maintenance manuelle sur la voie proprement dite, même s'il conviendra de ne pas négliger les abords (curage des fossés et des traversées de voie, ramassage des pierres et des terres provenant des éboulements, débroussaillage...).

Il faudra surtout améliorer la surveillance, à pied (joints et abords) et en train avec notamment la mise en œuvre d'enregistrements réguliers des paramètres de la voie.

L'ensemble de ces objectifs fait partie des éléments indispensables pour l'amélioration globale de la sécurité, de la vitesse et du confort des circulations.

En effet, le système ferroviaire constitue un ensemble indissociable de sous-systèmes (infrastructure, matériel roulant, système d'exploitation, maintenance...) dont les performances et leur pérennisation s'obtiennent par des améliorations concomitantes de chacun de ces sous-systèmes.

3. EXPRESSION DETAILLEE DU BESOIN

Le détail des besoins est fondé sur les diagnostics réalisés en 2002 et en 2004 sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Le diagnostic de 2002, réalisé sur les zones les plus dégradées du réseau, a permis d'établir le programme de la première phase de renouvellement, qui a débuté en novembre 2004 et s'est achevé en juin 2008. Ce renouvellement a concerné plus de 130 km de voies en pleine ligne (ligne Centrale et ligne de Balagne) et dans les gares de la ligne Centrale (voir en annexe le détail des zones traitées).

Le diagnostic de 2004, réalisé sur le reste du réseau, a permis d'établir un état des lieux exhaustif, et de déterminer une quarantaine de kilomètres restant à renouveler pour terminer la rénovation complète de l'infrastructure.

Le renouvellement est à envisager lorsqu'un ou plusieurs éléments constitutifs de la voie sont arrivés à un degré d'usure tel que le maintien des conditions de circulation correcte exigerait un entretien anormalement onéreux.

L'âge de la voie n'est pas le seul critère pour fixer la date du renouvellement. Il faut tenir compte du vieillissement réel de ses différents éléments et des règles relatives à leur maintien en voie.

Les critères appliqués pour la détermination des zones à renouveler et la hiérarchisation des priorités sont les suivants :

☞ Les rails

- chanfreinage important et généralisé dans les courbes de faible rayon, malgré le remplacement de quelques kilomètres de rails sur le grand rayon, ces deux dernières années,
- déformation des abouts, aplatissements, écaillage...
- usure des portées d'éclissage à tel point que par endroits le boudin de la roue roule sur le dessus de l'éclisse,
- zones de "petits" rails 30 kg très usés.

☞ Les traverses

- dépérissement du bois qui ne permet plus un serrage efficace des attaches,
- sur-écartements importants ne pouvant plus être rectifiés compte tenu de l'état des traverses ou du nombre de trous déjà percés,
- fentes longitudinales ne pouvant plus être traitées par frettage et ne permettant pas une bonne tenue des attaches.

☞ Le ballast

- Ballast pollué de manière importante, quand il y en a, par les remontées de la plate-forme, par des éboulements dans les tranchées.

En fonction de ces critères, une première opération a été lancée concernant 37 km de réseau.

La zone suivante, située sur la ligne de Balagne, n'a pas été intégrée dans cette première phase, dans la mesure où elle avait bénéficié d'une campagne de régénération récente menée par les Chemins de Fer de la Corse. Trois ans plus tard, il apparaît qu'un renouvellement complet est nécessaire afin d'assurer un niveau de sécurité et de confort équivalent au reste du tronçon déjà traité.

La présente opération concerne donc la section du km 61.085 au km 62.816 entre les gares de Pietralba et Novella.

4. NATURE ET ORGANISATION DES TRAVAUX

La nature des travaux à réaliser dans cette opération est identique à celle des opérations précédentes :

- ☞ Renouvellement de voie (avec le même armement que pour les phases précédentes),
- ☞ Travaux connexes dont la réalisation à l'occasion du renouvellement des voies présente un intérêt technico-économique important :
 - curage des fossés en terre et maçonnés,
 - réalisation d'ouvrages hydrauliques de traversée pour un meilleur assainissement de la plate-forme,

- nettoyage de la plate-forme de toutes les terres et pierres qui l'encombrent, s'opposant à un bon écoulement des eaux,
- mise en place de dispositifs de tenue des banquettes de ballast, partout où l'étroitesse de la plate-forme ne permet pas de réaliser et de maintenir une banquette de ballast conforme,

Comme cela s'est vérifié lors des précédentes opérations, il est indispensable de réaliser les travaux avec la voie fermée à la circulation commerciale. Nous pourrions ici bénéficier de la fermeture programmée de la ligne de Balagne entre janvier et juin 2010 pour la réalisation des travaux en gare de l'Île-Rousse.

5. PROCEDURES DE PASSATION DU MARCHE

Le marché de travaux sera passé sous la forme d'un marché à procédure adaptée, en application des dispositions du Code des Marchés Publics.

6. MONTANT DE L'OPERATION, FINANCEMENT ET PROGRAMMATION

Le montant global de l'opération est de 1,08 M€ TTC.

L'opération sera financée dans le cadre du Contrat de Projet Etat/Région 2007-2013 selon la répartition suivante :

Etat	50 %
Collectivité Territoriale de Corse	50 %

Ce plan de financement ne deviendra définitif qu'après approbation par le Corepa.

L'opération sera imputée sur l'autorisation de programme 141180015 inscrite au budget 2008.

Les travaux seront lancés au premier trimestre 2010.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

CARTES