

- améliorer la qualité aux arrêts et favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du réseau (échéance 2015)
- favoriser la connexion et la complémentarité des différents réseaux de transport public.

- Programmation en 4 phases entre 2010 et 2015
 - Gares principales
 - Sections périurbaines (Bastia / Ajaccio)
 - Sections touristiques (Corte-Vizzavona / Calvi-Ile Rousse)
 - Reste du réseau
- Adaptation des infrastructures (accès, guichets, éclairage, signalétique fixe, quais et abris)
- Mise en accessibilité des remorques SOULE X9700 lors de la rénovation mi-vie de ces matériels roulants.

Les Dessertes Périurbaines

- Favoriser l'intermodalité avec les autres modes de transport et de déplacement

BASTIA - CASAMOZZA

- Renforcer l'offre existante par une desserte cadencée à 20 minutes entre Bastia et Biguglia, à 30 minutes au-delà

AJACCIO - MEZZANA

- Créer une desserte cadencée à la demi-heure permettant une alternative à la voiture particulière pour les trajets domicile/travail et le transport scolaire

Un programme de modernisation de près de 300 M€ réparti en deux phases :

- **2002-2006 : 144 M€ réalisés à 98%**
 - Etudes générales, RVB phase 1, Autorails,
 - CCVU Bastia-Casamozza, Parois rocheuses,
 - Locotracteurs, Dépôt d'Ajaccio, Régénération Tunnels
- **2007-2013 : 140 M€ programmés**
 - Ateliers de Casamozza, Dépôt de Bastia,
 - Base VB Ponte-Leccia, Gare-Dépôt de Calvi
 - RVB phase 2, CCVU Casamozza-Calvi,
 - Parois rocheuses, Régénération tunnels et OA,
 - Intermodalité, Développement périurbain, Accessibilité

La sécurité

- Application du décret STPG du 9 mai 2003 (non applicable au RFN)
- Notions de système global (le réseau dans son ensemble) composé de sous-systèmes:
 - Nouveau matériel roulant
 - Exploitation (nouveau mode de gestion)
 - Maintenance
 - Infrastructures (tunnels, OA, Murs)
 - Parois rocheuses - ouvrages en terre
 - Voie ferrée - plateforme

- Stations
- PN et environnement extérieur
- Signalisation ferroviaire et télécommunications
- Evacuation / accès
- Personnes à Mobilité Réduite

Le Dossier de Sécurité Régularisé

Le « DSR » répond à la nécessité de disposer d'une vue d'ensemble du fonctionnement des sous-systèmes afin :

- de constituer un « référentiel » des situations, des pratiques et des niveaux de sécurité de systèmes comparables,
- d'être en capacité d'apprécier les références proposées à l'occasion des projets ou modifications des systèmes actuels.

Ce dossier est également l'occasion de rappeler et de tirer les enseignements des principales modifications (substantielles ou non) impactant la sécurité apportées au système au cours des 10 dernières années

- Date limite : Mai 2010

Présentation du chantier du tunnel de Bocagnano (400 m de longueur)

Henri Pierre BERTRAND, Chef du service Etudes et Travaux Neufs

I) Rappel de l'opération

La déviation de Bocagnano est une opération globalement cofinancée par l'Europe (FEDER) à hauteur de 22,4%, l'Etat (CPER) 19,4% et la Collectivité Territoriale de Corse 58,2%.

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme de la modernisation de la RN 193 (Axe Ajaccio/Bastia) au sein du schéma directeur des routes nationales de Corse.

Il s'agit de l'aménagement de la déviation de la RN 193 afin d'éviter la traverse de Bocagnano depuis, au Sud le PR 38+200 (virage d'Ambaraccia), jusqu'au Nord le PR 44+700, au pont de Sellola. Cette création de 5,5 Km permet de dévier environ 7 Km de routes sinueuses, ainsi que la traversée du village.

Cette déviation sera réalisée par un mouvement de matériaux en grande partie rocheux de 600 000 M3 environ, un tunnel de 415 mètres et un viaduc de 260 Ml. Un créneau de dépassement pour chaque sens de circulation y sera réalisé.

Compte tenu de la topographie très marquée du terrain et de l'environnement remarquable du site, le projet architectural et environnemental consiste pour l'essentiel à minimiser l'impact des déblais et des remblais avec des modelages des talus et des aménagements paysagers importants.

II) L'opération de la déviation de Bocognano

2-1 : Historique de l'opération

L'avant-projet approuvé le 27 juin 1997, a servi de base à la procédure de Déclaration d'Utilité Publique du 3 décembre 1998.

L'arrêté de DUP ayant été annulé par décision du Tribunal Administratif de Bastia en date du 12 juillet 2001, il a été nécessaire de reprendre les procédures administratives préalables à la déclaration d'utilité publique sur le projet actualisé en tenant compte des demandes formulées par les riverains lors de la précédente enquête et en accord avec les conclusions du commissaire enquêteur. Il s'agissait principalement de la suppression d'un demi-échangeur sur la route de Busso, et de la création d'un second crèneau de dépassement.

La nouvelle Déclaration d'Utilité Publique a fait l'objet d'un arrêté en date du 18 décembre 2002.

2-2 : Caractéristiques de la voie et confort

La géométrie actuelle de la voie ne permet pas les dépassements et la vitesse est réduite ; en effet, la plupart des virages ont un rayon inférieur à 60 mètres ; douze d'entre eux ont des rayons inférieurs à 40 mètres.

La vitesse, limitée dans la traversée du village à 50 Km/h, ne peut être guère supérieure à 40 Km/h, vu la configuration de la voie.

Dans le projet, les rayons des virages sont compris entre 200 et 400 mètres. Ils permettront une vitesse moyenne de l'ordre de 80 Km/h.

2-3 : Sécurité

Sur le plan de la sécurité, des accidents corporels ont été constatés, dont certains graves ou mortels, tant dans la traversée du village que sur la partie hors agglomération.

2-4 : Les ouvrages de la déviation



Le viaduc en cours de réalisation



Préparation de la tête Sud (suite)



Mise en place de la casquette



Le tunnel en cours de réalisation

La déviation de Bocognano comprend 19 Ouvrages Hydrauliques, 2 Ouvrages d'Art courants, dont le pont sur le Bronco et le passage supérieur de la route du Busso, un viaduc de 260 mètres et un tunnel de 445 mètres.

2-5 : Le calendrier des travaux

Les travaux ont débuté en octobre 2005 par le TOARC 1 (Terrassements, Ouvrages d'Art courants, Réseaux et Chaussées). Ces travaux sont réalisés par l'entreprise Corse Européenne d'Entreprise et leur avancement est de l'ordre de 99%.

Les TOARC 3 et 4 ont démarré en janvier 2006 et sont réalisés par un groupement comprenant les entreprises DTP Terrassements et Pompéani, le tunnel et le viaduc ont été notifiés fin septembre 2006 et sont réalisés respectivement par le groupement, Campenon Bernard Méditerranée, Spie Batignoles, Corse Travaux, Via Corsa et par le groupement Campenon Bernard Méditerranée, Spie Batignoles, Richard-Ducros, Corse Travaux, Corse Européenne d'Entreprise. Le TOARC 2 a été notifié dans le courant du mois de décembre 2007 et les travaux ont débuté en avril 2008 pour une durée de 23 mois hors intempéries.

A ce jour, le planning des travaux est le suivant :

- TOARC 1, 3, 4 et viaduc terminés pour la fin 2008 ;
- Tunnel fin des travaux novembre 2009 ;
- TOARC 2 terminé fin 2009.

Les travaux de signalisation, d'éclairage des carrefours, d'aménagements paysagers et de traitements de talus seront réalisés en 2009 et début 2010.

La mise en service de la déviation est prévue dans le courant du premier semestre 2010.

Conférences

Les ponts en encorbellement en béton précontraint (Pont sur le Vecchio et Pont d'Abra)

Jean VASSORD, ARCADIS

Pont du Vecchio - Pont d'Abra

2 Ouvrages exceptionnels de conception similaire

Pont du Vecchio

Le cahier des charges du concours lancé en 1981 par la DDE demandait de concevoir un ouvrage permettant :

- D'améliorer le tracé pour atteindre une vitesse de référence de 60 km/h.
- De respecter le site naturel du Vecchio qui se trouve dans le Parc Naturel Régional, en limitant au maximum l'impact et notamment l'abattage des arbres.
- De s'accorder avec l'ouvrage ferroviaire d'Eiffel inscrit à l'inventaire des monuments historiques et avec l'arche en maçonnerie du pont routier



Contraintes particulières du site

- Vallée profonde avec des versants abrupts.
- Zone de granits monzonitiques de forte résistance mécanique assez fracturé, mais permettant toutefois de prévoir des semelles superficielles.
- Nécessité de maintenir pendant toute la durée des travaux, la circulation sur la RN193, aucun itinéraire de déviation n'étant envisageable et de maintenir également l'accès au site de baignade situé juste à l'aplomb de l'ouvrage.
- Nécessité de rétablir un accès au futur délaissé de la RN pour permettre aux touristes de profiter des vues sur le vallon du Vecchio et sur l'ouvrage d'Eiffel.

Démarche conceptuelle de l'équipe Arcadis + B. Mikaelian

Pour respecter les critères de tracé, de préservation du site et de maintien des accès aux délaissés, il était donc indispensable d'avoir un ouvrage :

- situé au débouché du vallon,
- avec une très grande portée centrale environ 140 m,
- et franchissant en rive l'actuelle RN193.

Les solutions à haubans => Conflit visuel avec les piles du pont Eiffel

Les solutions en arc ou à béquille => Massifs dans les versants et donc des terrassements importants.

Les solutions en bowstring => Difficiles à construire par manque de place et de possibilité d'appuis provisoires

Solution retenue

Ouvrage à 3 travées mal proportionné avec une grande travée centrale de 137.50m en alignement droit franchissant l'ensemble des gorges et 2 travées de rive d'équilibrage très courtes et courbes de 42.25 m avec culées contrepoids.

Afin de limiter les déséquilibres, on a donc cherché :

- A alléger la travée centrale, d'où l'idée d'élégissement des âmes,
- A alourdir au contraire les travées de rive avec une section en caisson,
- A créer des dispositifs anti-soulèvement constitués de tenons passant dans des portiques solidaires des culées. Côté Sud, la culée est elle-même ancrée au