



RÉNOVATION DES VOIES FERRÉES ENTRE LE PUY-EN-VELAY ET FIRMINY, DU 10 AVRIL AU 10 DÉCEMBRE 2017



UN RÉSEAU MODERNISÉ

Pour maintenir les performances du réseau et garantir la pérennité du patrimoine ferroviaire, SNCF Réseau s'est engagé dans un Grand Plan de Modernisation du Réseau (GPMR), d'un montant annuel de 2,5 milliards d'euros sur la période 2013-2020. En effet, SNCF Réseau considère que le réseau ferroviaire français doit offrir globalement un meilleur niveau de performance économique et de fiabilité pour se hisser au plus haut niveau mondial à travers des solutions industrielles "sur mesure".

Avec ce grand plan, l'objectif est de pouvoir bénéficier dans quelques années d'un réseau plus fluide, modernisé, fiable et confortable.

LE RENOUELEMENT DES VOIES : UN ENJEU STRATÉGIQUE

L'usure de la voie, due à son vieillissement, ne permet plus de garantir, par des méthodes d'entretien classiques et à des coûts maîtrisés, le niveau de performance attendu sur le réseau ferré. Des nouveaux impératifs de performance, de confort ou de productivité nécessitent la mise en œuvre de travaux d'envergure consistant à changer tout ou partie des éléments constitutifs de la voie (rail, ballast, traverses). Ces travaux ont lieu tous les quarante ans environ.

L'ensemble des travaux engagés et à venir visent à fiabiliser et moderniser le réseau, augmenter la capacité de trafic, renforcer la régularité des trains et assurer une meilleure qualité de service.

DESCRIPTION DES TRAVAUX

30 KM DE VOIE FERRÉE

seront intégralement renouvelés (rail, traverses, ballast et système d'attaches rail-traverses) entre Vorey-sur-Arzon et Bas-Monistrol.

Les dispositifs d'assainissement latéraux, les murs de soutènement, les gardes corps de nombreux ouvrages de ce tronçon seront également remis à neuf.

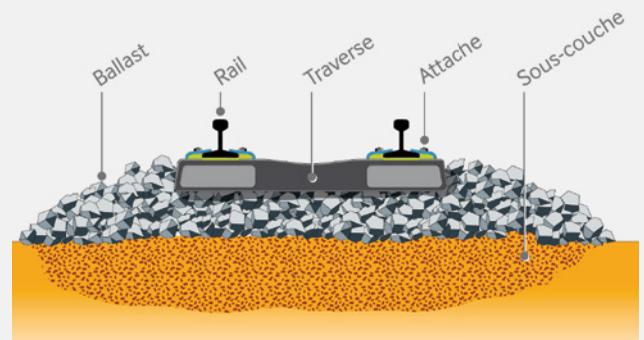
Plus globalement, sur la ligne entre Le Puy-en-Velay et Firminy, les travaux portent sur :

18 OUVRAGES D'ART

Ces ouvrages auront soit leur étanchéité de tablier refaite à neuf, soit leurs maçonneries ou alors seront remplacés complètement à neuf.

17 OUVRAGES EN TERRE

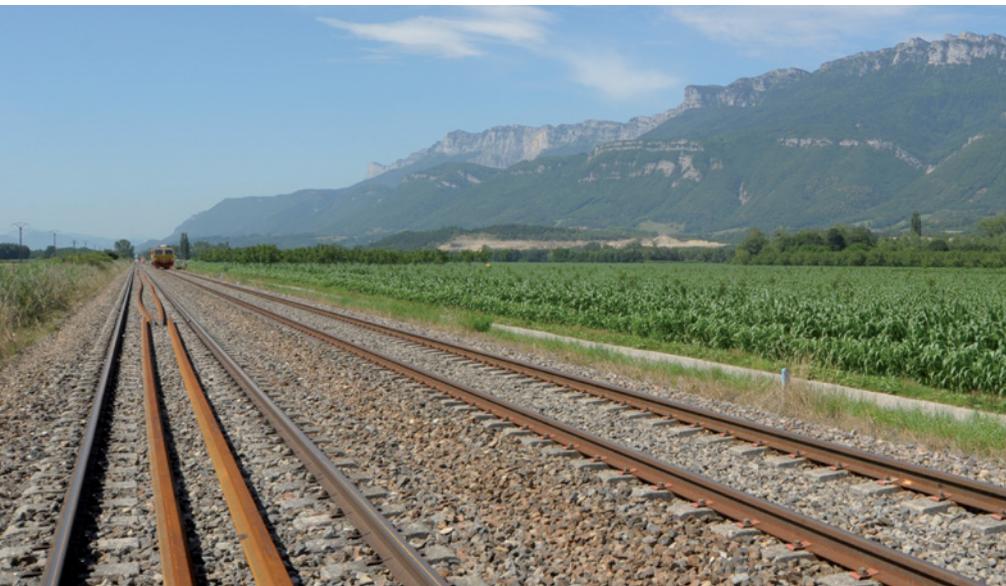
Ces ouvrages seront traités soit par mise en place de grillages plaqués ancrés ou soit par écrans protecteurs de chutes de blocs rocheux.



9 TUNNELS

Ces tunnels seront régénérés par béton projeté sur leur voûte ou par reprise des maçonneries.

D'autres travaux seront également réalisés tels qu'un allongement des quais des gares de Saint-Vincent-le-Château et de Retournac, une coupe importante de la végétation, des renouvellements de câble de la signalisation ferroviaire ainsi que le déroulage de la fibre optique sur tout le tronçon.



UN CHANTIER ÉCO-RESPONSABLE

Tous les éléments anciens de la voie sont recyclés :

- > Les traverses béton sont concassées et réutilisées en produits routiers,
- > Les traverses bois sont éliminées par filière agréée,
- > Le ballast est trié, celui qui n'est pas réinjecté dans les chantiers est recyclé,
- > Les rails non réutilisables sont revendus à un ferrailleur.

LES 4 GRANDES ÉTAPES D'UN CHANTIER DE RENOUVELLEMENT DE VOIES

LE RENOUVELLEMENT DES VOIES, C'EST QUOI ?

Le renouvellement des voies consiste à remplacer la totalité ou une partie des éléments constitutifs de la voie : ballast, traverses, rails et systèmes de fixation des rails.

1 LE DÉGARNISSAGE RETIRER LE BALLAST DE LA VOIE

L'engin soulève la voie et extrait l'ancien ballast. La partie récupérable est redéposée sous la voie, tandis que le ballast non récupérable est chargé dans des wagons situés à l'avant de la machine.



2 LA POSE REMPLENER LES TRAVERSES ET LES RAILS

Les attaches des rails sont retirées pour pouvoir écarter les anciens rails de la voie. Les vieilles traverses en bois sont retirées et remplacées par des traverses en béton. Les longs rails neufs sont progressivement mis en place, fixés sur les traverses et soudés entre eux.



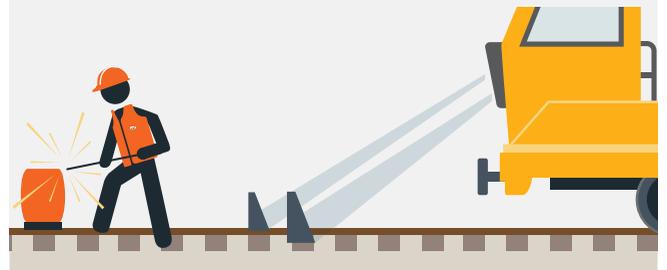
3 LE RELEVAGE METTRE LA VOIE À NIVEAU

Du ballast est déversé pour stabiliser la voie et la positionner à la bonne hauteur. Cette remise à niveau de la voie permet des ajustements précis de 80 mm maximum.



4 LA LIBÉRATION ET LE NIVELLEMENT COMPLÉMENTAIRE RÉPARTIR LES CONTRAINTES DU RAIL

Le rail est amené à une température comprise entre 20 et 32°C. Il s'agit de préparer le rail aux efforts de dilatation et de traction qu'il subit en permanence lors des variations de température. Des ajustements de la voie sont effectués : remise à niveau et ajout de ballast.





LE PUY-EN-VELAY <> FIRMINY

LE RENOUVELLEMENT DES VOIES : UNE NÉCESSITÉ

Pour maintenir un niveau optimum de qualité de service et de confort entre Le Puy-en-Velay et Firminy, mais aussi pour garantir plus de fiabilité pour les voyageurs, le renouvellement des voies est nécessaire. Ces travaux permettront d'avoir une infrastructure plus facile à entretenir sur le long terme.

Le bon état général de la voie diminuera par ailleurs les nuisances sonores pour les riverains.

MAÎTRISER LES IMPACTS : UNE PRIORITÉ

RÉDUIRE AU MAXIMUM LES NUISANCES SONORES

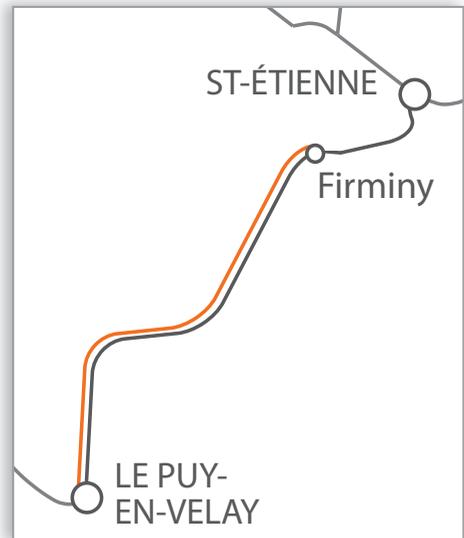
Le matériel utilisé pour réaliser ces travaux répond aux normes européennes sur le bruit. Tout est mis en œuvre pour limiter au maximum la gêne pour les riverains.

FERMER LES PASSAGES À NIVEAU

Pour assurer la sécurité du chantier et des intervenants, il est nécessaire de fermer, en continu selon l'avancée des travaux, les passages à niveau. Les temps de fermeture seront obtenus par arrêtés et limités au strict minimum.

Des déviations routières seront mises en place à cet effet.

Les contrats de Plan État – Région avaient initialement (2015) prévu d'investir 139 M€ en faveur du maintien des services ferroviaires sur les petites lignes : 76 M€ en Rhône-Alpes, 63 M€ en Auvergne. Cette enveloppe initiale était malgré tout nettement inférieure aux besoins. Aussi, les partenaires (État, Région, SNCF Réseau) ont décidé de faire davantage, afin de concrétiser le « plan de sauvetage » des petites lignes, établi par SNCF Réseau. Un avenant au CPER, adopté en février 2017, fixe les moyens supplémentaires destinés à la régénération de ces voies ferrées, qui risquaient la fermeture : l'investissement total est maintenant de 200 M€, grâce aux 25 M€ supplémentaires de la Région, aux 10 M€ de l'État et aux 26 M€ de SNCF Réseau.



* Financement État : 29,20%, Région Auvergne-Rhône-Alpes : 57,20 % et SNCF Réseau : 13,6%

POUR EN SAVOIR PLUS
SUR LA CIRCULATION DES TRAINS :

ALLO TER : 09 69 32 21 41 (appel non surtaxé)
INTERNET : SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes

Ou renseignez-vous dans votre gare
ou boutique SNCF la plus proche.

POUR EN SAVOIR PLUS
SUR NOS TRAVAUX RÉALISÉS EN 2017 :

<http://www.carte-des-chantiers-reseau-rhone-alpes-auvergne.fr>