

Quand le bois et le béton s'unissent : un ouvrage unique en Europe !

Parmi les 7 ponts métalliques modernisés, celui de Rivarennas est réalisé selon une technique d'écoconception bois-béton. Ce pont ferroviaire permet de franchir le chemin rural N°16 (commune de Rivarennas), réservé aux piétons et aux usages agricoles, non ouvert à la circulation automobile.

Une conception innovante

Le tablier principal de l'ouvrage d'art est constitué de nouvelles poutres en bois surmontées d'une dalle en béton armé. Les deux matériaux sont solidement liés par des connecteurs métalliques afin de garantir la résistance et la durabilité.

Un chemin piéton (appelé « piste de service ») est également aménagé, selon le même principe de construction mixte bois-béton. L'ensemble de la structure repose sur de nouveaux supports en béton armé, préalablement installés sur la maçonnerie existante. Cette solution permet de moderniser l'ouvrage tout en préservant son intégrité.

Un ouvrage plus respectueux du climat

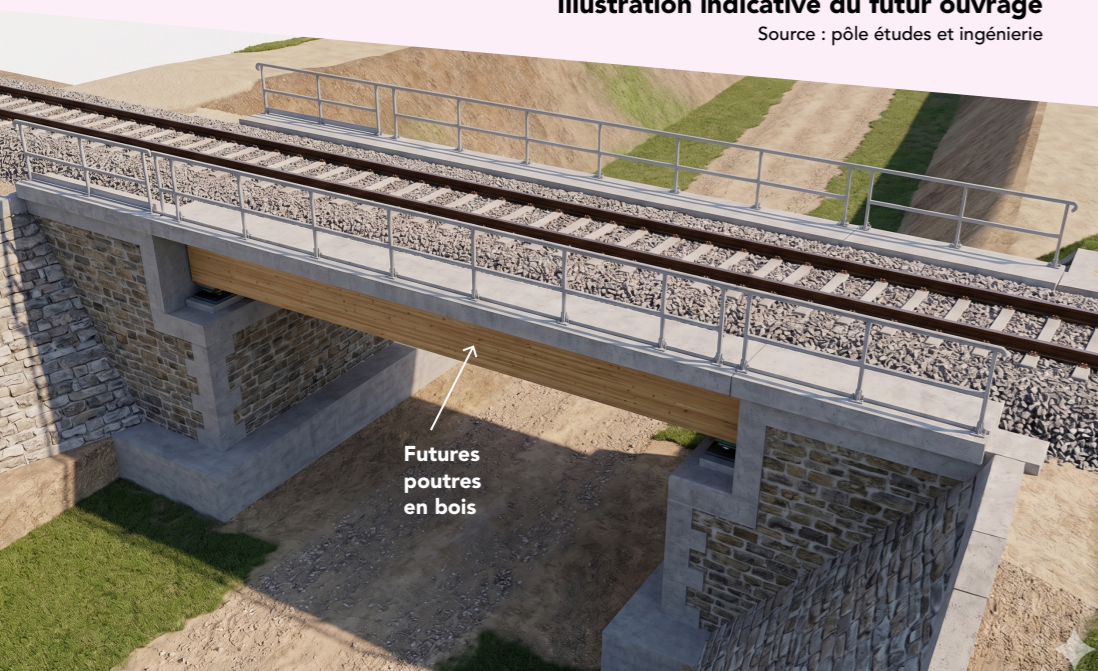
Par rapport à une solution classique tout béton, les études menées montrent que la solution bois-béton permet de réduire significativement les émissions de CO₂ de 40 % à 66 % de part la nature des matériaux et leur transport.

Pour la fabrication du béton, des ciments alternatifs sont privilégiés lorsque cela est possible, intégrant des sous-produits de la sidérurgie, dont la fabrication génère moins d'émissions de CO₂.

Le bois, considéré comme neutre en carbone sur la phase de fabrication, constitue une alternative durable aux matériaux traditionnels, tout en garantissant les performances techniques et la sécurité de l'ouvrage.

Illustration indicative du futur ouvrage

Source : pôle études et ingénierie



Futures poutres en bois

Les impacts du chantier



Ce type de chantier engendre des nuisances sonores dues au fonctionnement des engins de chantier et des trains travaux, en particulier, l'avertisseur sonore qui assure la sécurité des agents.



Certains passages à niveau sont fermés temporairement pour assurer la sécurité du chantier ou permettre leur rénovation. Des déviations routières sont mises en place en concertation avec les gestionnaires de voiries et les collectivités.



Les dates de fermetures temporaires des passages à niveau et les déviations routières sont consultables sur le site : snCF-reseau.com/fr/centre-val-de-loire

Les automobilistes peuvent retrouver les fermetures de passages à niveau en temps réel sur l'application Waze.

Infos chantier






Scannez ce QR code pour toute information relative à ce chantier.

Une question ? Une remarque ?
cen.travauxcvl@reseau.sncf.fr

Infos voyageurs

Durant la période d'interruption du trafic ferroviaire, un service de substitution par autocars sera mis en place par SNCF Voyageurs (exploitant du réseau RÉMI), en collaboration étroite avec la Région Centre-Val de Loire, Autorité Organisatrice des Mobilités.

Toutes les informations utiles seront :

- affichées en gares et points d'arrêt ou obtenues sur le site internet RÉMI
- disponibles auprès du Centre des Relations Usagers RÉMI (0806 70 33 33)
- disponibles sur les applications  et  

DES CHANTIERS POUR OUVRIR LA VOIE DE LA MOBILITÉ DURABLE

SNCF Réseau – Direction régionale Centre-Val de Loire
3B rue Pierre-Gilles de Gennes – CS 42420
45032 ORLÉANS Cedex 1



Infos travaux

Modernisation de la ligne Tours-Chinon

(Phase 3)

DE MARS 2026
À FÉVRIER 2027

Photo : SNCF Réseau / C TOUT VU



La ligne Tours-Chinon appartient au réseau des lignes de desserte fine du territoire en Centre-Val de Loire.

En 2020, la Région Centre-Val de Loire a été la première en France à signer avec l'État un protocole garantissant la pérennité des lignes de desserte fine du territoire, dont celle de Tours-Chinon.

Dans ce cadre, entre 2021 et 2023, des travaux de modernisation ont été réalisés entre Ballan-Miré et Chinon, qui ont permis de pérenniser la ligne et de garantir la performance sur les sections traitées.

Une troisième phase de travaux est aujourd'hui menée, afin d'éviter les ralentissements sur les zones non traitées.

Les bénéfices sur les zones renouvelées

- 1 Pérenniser la performance de la ligne pendant 10 ans.
- 2 Éviter les ralentissements.
- 3 Maintenir le niveau de trafic actuel.

Le financement

48,8 M€

- ▶ 26 M€ en 2026 (contrat plan État-Région 2023-2027)
- ▶ 22,8 M€ depuis 2021 (contrat plan État-Région 2015-2022)

au total investis par la Région Centre-Val de Loire

Les chiffres-clés

- ▶ 8 114 tonnes de ballast
- ▶ 11 130 traverses
- ▶ 15 km de rails
- ▶ 2 aiguillages remplacés
- ▶ Confortement du tunnel de Chinon (400 mètres)
- ▶ Régénération d'ouvrages d'art : 7 ponts ferroviaires et 5 passages sous les voies

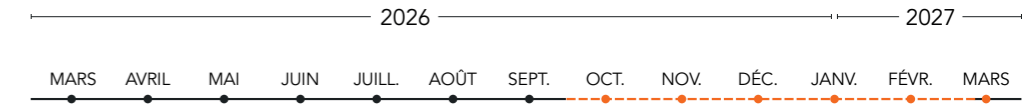
Les acteurs du chantier

- ▶ **SNCF Réseau** : maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, logistique et sécurité du chantier
- ▶ **ETF** : travaux de voie
- ▶ **EBGC** : travaux d'ouvrages d'art
- ▶ **SOLETANCHE BACHY** : travaux dans le tunnel de Chinon
- ▶ 100 personnes mobilisées sur le chantier

Le calendrier



La circulation des trains sera totalement interrompue du 14 septembre 2026 au 26 février 2027 inclus.



Travaux préparatoires
10 mars > 11 septembre 2026
De 21h à 6h



Travaux principaux
14 septembre > 18 décembre 2026
puis 11 janvier > 6 février 2027



Travaux de finition
7 > 26 février 2027



Travaux dans le tunnel de Chinon
Juillet > mi-septembre 2026
puis mi-septembre 2026 > janvier 2027

Légende

Travaux en fermeture de ligne

Travaux de jour

Travaux de nuit

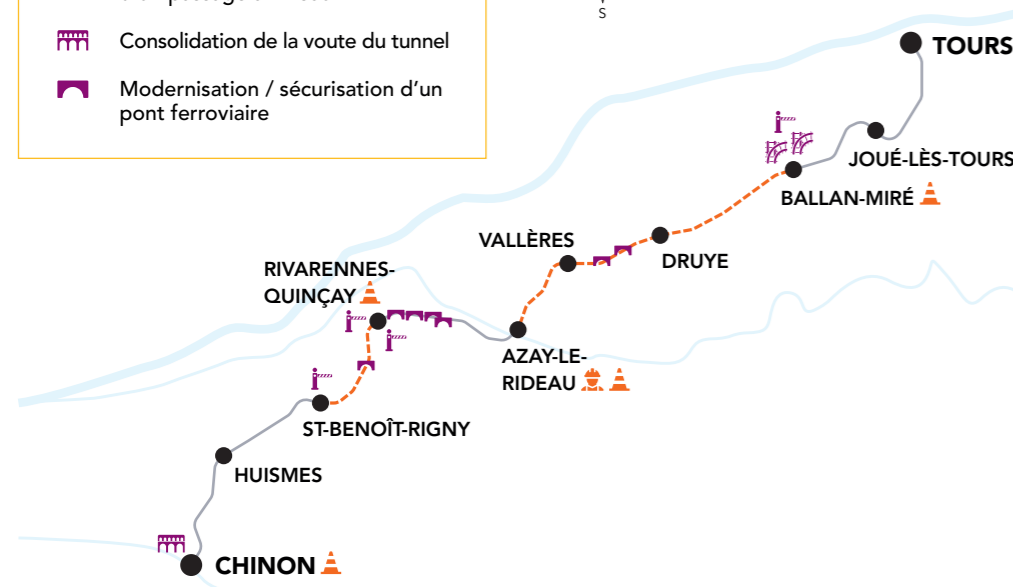
Travaux en 3x8

Légende

- Ligne ferroviaire
- - - Renouvellement de la ligne
- 🚧 Poste de commandement
- 🚧 Bases travaux
- 🚧 Remplacement d'aiguillage
- 🚧 Reprise du platelage (plancher) d'un passage à niveau
- 🚧 Consolidation de la voute du tunnel
- 🚧 Modernisation / sécurisation d'un pont ferroviaire

L'essentiel de la ligne

- ▶ 40 km de voie unique non électrifiée
- ▶ 10 allers/retours quotidiens de TER
- ▶ 3 gares et 5 haltes ferroviaires desservies



L'essentiel du chantier

- ▶ **Renouvellement de la voie ferrée**
Renouvellement de rails et de traverses sur certaines sections, remplacement de 2 aiguillages et reprise des platelages (planchers) de 4 passages à niveau.
- ▶ **Confortement du tunnel de Chinon**
Renforcement de la voute du tunnel sur 400 mètres environ en appliquant du béton projeté, afin de remplacer les parties actuellement revêtues de briques.
- ▶ **Modernisation de ponts ferroviaires**
Réparation de 5 passages sous les voies, remplacement de 7 garde-corps pour plus de sécurité et rénovation de 7 tabliers métalliques, dont un en écoconception bois-béton. Une première en Europe !