

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Dijon, le 30 juillet 2021

UN CHANTIER COLOSSAL SUR LA LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-LYON !



SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, réalise d'importants travaux de modernisation de la voie sur la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Lyon entre Pasilly (89) et Lacour d'Arcenay (21). Ce chantier représente un investissement de 63 M€ financés par SNCF Réseau.

La ligne Paris-Lyon est la LGV la plus circulée d'Europe avec un tiers du trafic TGV national et compte, en période de forte affluence, jusqu'à 300 TGV par jour.

DES TRAVAUX SPECTACULAIRES SUR L'AXE FERROVIAIRE FRANÇAIS LE PLUS CIRCULÉ

La modernisation de la voie sur la LGV Paris-Lyon, qui a débuté en 2020 et s'achèvera en 2023, représente un investissement de plus de 300 M€ financés par SNCF Réseau sur environ 160 km de voie. Une première phase de travaux a eu lieu en 2020 entre Vergigny et Tonnerre, permettant de renouveler 40 kilomètres de voie.

De juillet à décembre 2021, les travaux se concentrent entre Pacy (89) et Lacour d'Arcenay (21). Au total, 55 kilomètres de voie seront renouvelés sur cette zone, soit 88 000 traverses et 50 000 tonnes de ballast remplacés (les rails ne seront pas remplacés). Deux bases travaux ont été installées à proximité : elles sont situées respectivement à Montbard et Lacour d'Arcenay. 500 agents SNCF et ceux du groupement d'entreprises seront mobilisés sur ce chantier d'envergure.

LE TRAIN DE TRAVAUX, VÉRITABLE USINE SUR RAILS

Les travaux sont réalisés à l'aide d'un train usine, long de 750 mètres et pouvant peser jusqu'à 2 500 tonnes. Ce train est composé d'une succession d'engins permettant de renouveler les composants de la voie. Alors que l'utilisation de moyens classiques ne permet de renouveler que 200 mètres de voie par jour, sur ce chantier, ce sont plus de 500 mètres de voie qui seront remplacés en moyenne chaque nuit, et jusqu'à 700 mètres certaines nuits grâce à ce train spectaculaire.

Cette méthode industrielle permet de réduire la durée globale des travaux tout en préservant pour les voyageurs, en journée, la performance et la régularité de la ligne.

LE REMPLACEMENT DES VOIES AVEC UN TRAIN-USINE

COMMENT ÇA MARCHE ?

1. Le dégamissage

L'engin soulève la voie et extrait l'ancien ballast (cailloux). Les éléments récupérables sont redéposés sous la voie, tandis que le ballast non récupérable est chargé dans des wagons situés à l'avant de la machine.



2. La substitution

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

3. Le relevage

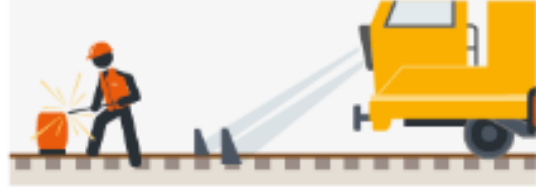
Du ballast est déversé pour stabiliser la voie et la positionner à la bonne hauteur. Cette remise à niveau de la voie permet des ajustements précis.



4

4. La libération et le nivellement supplémentaire

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.



UN CHANTIER SYNONYME DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES LOCALES

Ce chantier, qui mobilise en moyenne **500 agents** et fait appel à **10 entreprises**, génère indirectement des retombées économiques liées à l'hébergement et à la restauration des personnels de chantier. Ce qui représente l'équivalent sur une année de **315 emplois directs**, et **264 emplois indirects***.

* Source : calcul CGDD sur la base des données économiques INSEE Esane 2016 portant les secteurs d'activités Travaux publics.

CHIFFRES CLÉS DES TRAVAUX 2021



À propos du plan de relance ferroviaire

Le plan de soutien du secteur ferroviaire décidé par l'État de 4,7 milliards d'euros principalement au bénéfice du réseau ferroviaire a été présenté par le Gouvernement le 3 septembre 2020. Le réseau ferré bénéficie de 4,1 milliards d'euros. Ce montant sera mis à profit pour assurer la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire afin d'augmenter la part modale du train. De plus, ce plan permettra à SNCF Réseau d'investir, aux côtés des Régions, dans les lignes de desserte fine du territoire pour augmenter l'offre dans les secteurs moins denses et mieux les relier aux zones urbaines. Il permettra aussi d'optimiser le réseau ferroviaire en répondant encore davantage aux besoins de la société, aussi bien en matière de préservation de l'environnement (recours aux techniques alternatives au glyphosate) qu'en termes de qualité d'accueil dans les gares (notamment pour l'accès des personnes à mobilité réduite), en collaboration avec notre filiale Gares & Connexions, tout en satisfaisant une exigence absolue de sécurité. La modernisation et la régénération du réseau ferroviaire viseront enfin à développer le transport de marchandises afin de desservir au plus près les entreprises, les plateformes logistiques et les ports dans les meilleures conditions.

À propos de SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau développe l'offre de service pour le fret et le marché voyageurs sur les 28 000 kilomètres de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Gestionnaire du réseau, il commercialise et garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure. Partenaire des pouvoirs publics, des territoires et des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients. L'entreprise compte 53 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 5,9 milliards d'euros en 2020.

www.sncf-reseau.com

CONTACT PRESSE :

SNCF Réseau

Valérie LEPINAY - 06 88 13 59 52 - valerie.lepinay@reseau.sncf.fr