



COMMUNIQUÉ DE PRESSE TRAVAUX

Strasbourg, le 5 janvier 2023



REEMPLACEMENT DE LA VOIE FERRÉE ENTRE NOVEANT ET METZ DU 23 JANVIER AU 8 AVRIL 2023

SNCF Réseau mène un important programme de renouvellement et de modernisation des infrastructures dans le but de maintenir et de développer le niveau de performance des lignes ferroviaires françaises. En Grand Est, 616 M€ sont investis par SNCF Réseau en 2023 pour moderniser les infrastructures.

Dans ce cadre, un **chantier de renouvellement de voies et du ballast est programmé du lundi 23 janvier au samedi 8 avril entre Novéant-sur-Moselle et Metz.**

La durée de vie d'une voie ferrée est en moyenne de 40 ans, et cela varie selon l'intensité du trafic et le poids de convois. Du fait du passage répété des trains, les constituants de la voie ferrée que sont le rail, le ballast, les attaches et les traverses s'usent et doivent être remplacés afin de :

- Garantir le niveau de performance de l'infrastructure ;
- Maintenir le niveau de sécurité ;
- Assurer le confort pour les voyageurs ;
- Diminuer le nombre d'incidents dus à la vétusté de la voie ;
- Préserver la régularité.

Quelques informations sur ce chantier :

- Coût du chantier : **23,5 M€ financés intégralement par SNCF Réseau**
- Renouvellement de l'ensemble des constituants de la voie (rail, traverses, ballast) sur une **longueur totale de 12 km**
- Ce chantier mobilisera 500 personnes
- Les travaux sont réalisés **de nuit** pour limiter au maximum les conséquences sur les circulations ferroviaires
- Les travaux sont réalisés avec une « suite rapide » : telle une véritable usine roulante, elle est composée d'une succession d'engins qui interviennent de façon simultanée pour renouveler l'ensemble des composants d'une voie. Cette technique permet de renouveler la voie **5 fois plus vite que par des moyens classiques.**



COMMUNIQUÉ DE PRESSE TRAVAUX

Strasbourg, le 5 janvier 2023



LE REMPLACEMENT DES VOIES AVEC UN TRAIN-USINE

COMMENT ÇA MARCHE ?

1. Le dégarnissage

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.



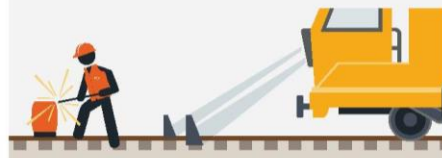
3. Le relevage

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. 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 dilation 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.



Contact presse SNCF Réseau :

Olivier Genevaux / 06 33 19 04 22 / olivier.genevaux@reseau.sncf.fr