

VISITE DU CHANTIER DE RENOUVELLEMENT DE VOIES ET DE BALLAST ENTRE MEULAN-HARDRICOURT ET MANTES- STATION

LIGNE J TRANSILIEN



MERCREDI 26 MARS 2014

LE PROGRAMME DE FIABILITE ILE- DE- FRANCE 2014-2020

Chaque jour, SNCF transporte près de 3 millions de passagers dans 6 200 trains.

- Le réseau francilien conjugue plusieurs caractéristiques qui le rendent particulièrement complexe :
 - Il connaît une forte augmentation du nombre de voyageurs depuis 10 ans (+30%)
 - Il concentre 40% des circulations ferroviaires et 70% des voyageurs quotidiens de l'hexagone.

- Le trafic du RER B est supérieur au trafic de l'ensemble des TER en France. Le trafic du RER A est égal à 3 fois le trafic TGV. Le RER D couvre un territoire qui va de la Picardie à la Région Centre en passant par Paris.

Pour remettre l'infrastructure à un niveau de performance réduisant l'impact des incidents réseau, RFF et SNCF ont décidé d'accélérer et de massifier les travaux. L'objectif est d'améliorer à terme la régularité.

Jean-Paul Huchon, Président de la Région Ile-de-France et du STIF, a approuvé cette proposition début janvier.

Les Présidents de SNCF et RFF ont lancé en janvier 2014 un **Programme de fiabilité de l'infrastructure 2014-2020**

- Multiplication par 2,5 des investissements de développement et de modernisation entre 2012 et 2015
- Engagement d'1 milliard d'euros en 2014 pour moderniser le réseau (contre 550 millions d'euros en 2012)
- Acquisition d'un 4^{ième} train usine de « suite rapide » (pour le renouvellement des voies), dédié à l'Ile-de-France
- 900 recrutements supplémentaires chez SNCF Infra en 2014

Une approche industrielle des travaux

L'état du réseau et l'intensité du trafic en Ile-de-France nécessitent une **approche industrielle des travaux** afin de libérer des périodes libres pour organiser les chantiers.

Cela implique d'accepter des interruptions de circulation ciblées et gérées pour limiter l'impact sur les voyageurs. Conscient de l'urgence, le Président du STIF a approuvé le principe de plages de travaux plus importantes et des interruptions de trafic spécifiques permettant de massifier les chantiers et de les traiter en rupture des organisations habituelles.

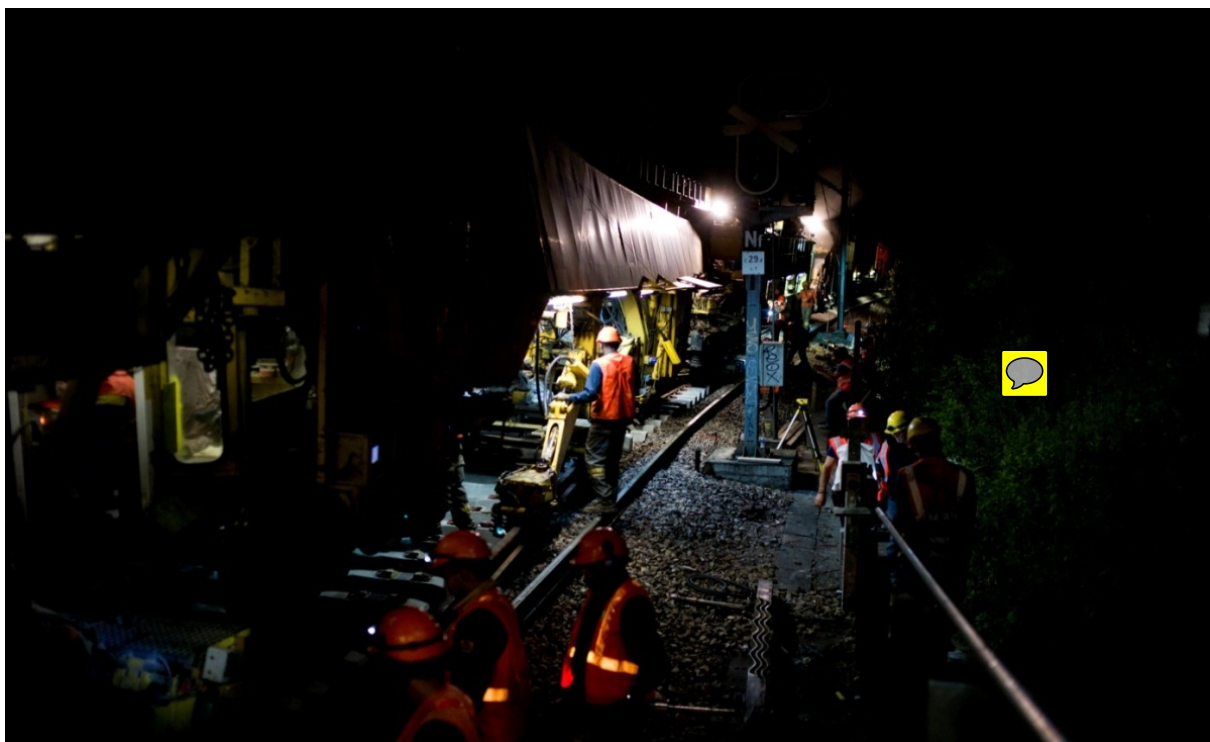
RFF et SNCF souhaitent fermer pendant plusieurs jours consécutifs, voire quelques semaines, des tronçons de ligne, ou des gares, pour concentrer tous les moyens sur ces zones et y mener simultanément (massifier) plusieurs types de travaux (maintenance renforcée, remplacement d'aiguillages, rénovation de voies, rénovation de la signalisation, matériel gare, etc.).

Un gestionnaire de l'infrastructure coordonnant l'ensemble des compétences réseau

La préfiguration d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unifié (GIU) en Ile-de-France, permet de regrouper les compétences de RFF, de SNCF Infra et de la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) autour des problématiques de réseau. Cette structure permet d'anticiper et prioriser les besoins et de coordonner tous les moyens permettant de massifier et accélérer les travaux.

Dans ce cadre, une nouvelle organisation plus réactive est mise en place pour gérer les incidents lorsqu'ils se produisent. Des équipes de maintenance sont positionnées sur les zones plus fragiles du réseau :

- Equipes d'intervention voie et signalisation installées à Paris-Saint-Lazare et Paris-Nord
- Équipe de permanence signalisation et garde PN sur les zones critiques de la ligne D Sud
- Équipe dédiée à la végétation sur l'ensemble de l'Ile-de-France
- Équipe coup de poing géométrie préventive sur Paris-Rive Gauche



LE CHANTIER DE MEULAN-HARDRICOURT : RENOUVELLEMENT DE VOIES ET DE BALLAST ENTRE MEULAN-HARDRICOURT ET MANTES- STATION

En Ile-de-France, ce programme démarre sur le réseau de Paris Saint Lazare, dont l'infrastructure ferroviaire est vieillissante :

- 25 % des rails ont plus de 40 ans
- Un tiers des aiguillages ont plus 30 ans
- Les postes de commande des aiguillages et de la signalisation ont en moyenne 50 ans



En 2014, les lignes L et J vont connaître de nombreux chantiers :

- Renouvellement de voies et de ballast
- Remplacement de rails
- Traitement des ouvrages d'art
- Renouvellement d'appareils d'aiguillages
- Régénération de la signalisation de l'avant-gare de Paris St Lazare
- Opérations de traitement de la végétation

Le chantier de Meulan-Hardricourt est réalisé chaque nuit, de 22h à 6h. Il utilise une méthode de travail à grand rendement industriel appelée « suite rapide », c'est-à-dire une suite de « trains usines » spécialisés permettant le renouvellement en continu de la voie sur plusieurs centaines de mètres (de 700 à 800 m) chaque nuit.

Le défi imposé aux équipes est de rendre la voie circulaire tous les matins malgré le caractère industriel et massif des travaux effectués.

Représentant un coût de 31 M€, cette opération, démarrée le 17 janvier dernier, durera jusqu'au 24 mai. Elle permettra de remettre à neuf 18 km de voie en remplaçant les rails, les traverses et le ballast et contribuera à améliorer la qualité et la régularité de la voie.

Ces travaux doivent permettre de minimiser les incidents sur le secteur et contribueront à améliorer la ponctualité des 2 lignes.

3 PHASES DE CHANTIER

Ce type de chantier nécessitant l'emploi de matériels très lourds, il est fractionné en trois étapes, qui permettent d'optimiser la phase de travaux principaux, tout en assurant une remise en circulation chaque matin.

1- LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES (DÉMARRÉS MI-JANVIER 2014)

- Sondages et repérages topographiques
- Approvisionnements du chantier en matériaux et engins
- Mise en place des installations de sécurité provisoires en particulier de la préparation de la Limitation Temporaire de Vitesse (LTV), qui oblige les trains à rouler plus doucement que d'habitude pendant quelques jours sur les parties renouvelées, le temps que le tassement et la mise en place de la nouvelle voie s'effectuent correctement.

2 - LES TRAVAUX PRINCIPAUX (Du 24 FÉVRIER au 5 AVRIL 2014)

- Le dégarnissage : le ballast usagé est enlevé puis chargé dans des wagons pour évacuation. Le ballast neuf est déchargé et mis en place sur la voie.
- Le renouvellement des rails et des traverses : les rails usagés sont coupés et mis de côté. Les anciennes traverses sont retirées et remplacées par des traverses neuves. Des rails neufs sont posés puis soudés. Les vieux rails mis de côté sont alors chargés sur des wagons et enlevés.
- Le relevage : du ballast neuf est déversé sur la voie pour la stabiliser et la positionner à la bonne hauteur. De nombreux engins spécifiques (boureuses, régaleuses, stabilisateurs) sont utilisés.

3 - LES TRAVAUX DE FINITION (DU 7 AVRIL au 24 MAI 2014)

- Mise en place définitive des installations de sécurité
- Nettoyage complet du chantier et remise en état des pistes d'accès au chantier.

UN IMPACT LIMITÉ COMPTE TENU DE L'AMPLEUR DES TRAVAUX

Le chantier est réalisé la nuit, c'est-à-dire que seules les circulations de trains en soirée sont interrompues.

LE CHANTIER EN CHIFFRES

- 18 kilomètres de voies seront totalement renouvelés
- Le tronçon concerné est situé entre les gares de Meulan-Hardricourt et Mantes-Station (78)
- 30 200 traverses remplacées
- 34 000 tonnes de ballast
- 36 000 mètres de rail (4 400 tonnes de rails)
- De 700 à 800 m de voies remplacés par jour en moyenne
- 200 agents SNCF Infra mobilisés



INFORMATION ET PRISE EN CHARGE VOYAGEURS

Pour répondre aux attentes exprimées par les voyageurs, **Transilien mettra tout en œuvre pour les informer et les prendre en charge** dans leur trajet quotidien.

Les principes en sont simples :

- Une **information** très anticipée de la période de travaux, de ses conséquences sur la circulation des trains et des moyens de substitution qui seront mis en place
- **Des cars de substitution** mobilisés pour permettre à nos clients de poursuivre leur trajet : le travail avec les partenaires autocaristes est fait très en amont
- Une **signalétique** conséquente en gare et à proximité pour guider les voyageurs vers ces cars
- **Des agents en nombre**



Le dispositif s'appuie également sur les agents : agents d'astreinte, mais aussi **Equipes Mobiles de Ligne** (70 sur le réseau Saint Lazare). Ces dernières permettent d'intervenir rapidement dans les gares, lorsque la situation le nécessite. Elles viennent en renfort et se positionnent sur les quais pour informer, conseiller et prendre en charge nos clients. Elles sont mobilisables très rapidement, le **Gestionnaire de la Prise en Charge Voyageur** qui les pilote étant basé au Centre Opérationnel de Paris Saint Lazare, maillon essentiel dans la gestion des situations perturbées.

Pour les plans de substitution par bus, **Transilien travaille avec de nombreux acteurs, dans un esprit partenarial** : la Préfecture, le STIF, Optile, la police etc. afin de prévoir tous les scénarios possibles.

En gare

- Pose d'affiches de pré annonce des travaux
- Distribution de flyers spécifiques pour chaque week-end (plan de transport expliqué et messages pédagogiques, conseils pour bien voyager pendant les travaux, avec itinéraires conseillés et temps de parcours)
- Distribution du flyer agenda travaux annuel et semestriel
- Publication d'articles travaux dans le journal clients avec schémas pédagogiques
- Tractage des flyers en gares et à bord
- Mise en place de banderoles info travaux aux accès des gares
- Pelliculage des piliers de la gare de Saint Lazare
- Affiches travaux reprises sur les écrans infos en gare
- Fléchage bus de substitution en gare
- Mise en place des oriflammes travaux/bus pour signaler aux clients les bus de substitution pendant les travaux.
- Diffusion des annonces Flash travaux en gare
- Utilisation du stand travaux pour pré-informer les clients dans les gares impactées

À bord des trains

- Annonces à bord des trains
- Affichage à bord des trains via les espaces « carré d'As » et via les écrans à bord du Francilien
- Banquetage avec flyers travaux posés sur les sièges

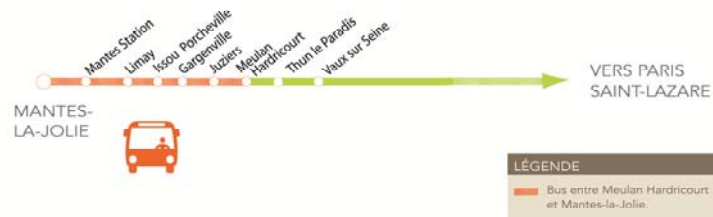
À distance

- Info travaux sur transilien.com et sur appli smartphone Transilien
- Alerte travaux sur smartphone et transilien.com
- Mails d'alertes travaux envoyés pour chaque week end
- Billets Info travaux sur les blogs de lignes
- Info travaux sur les fils Twitter des lignes



DU 24 FÉVRIER AU 4 AVRIL, SNCF RENOUVELLE LES VOIES ET BALLAST SUR LA ZONE DE MEULAN.

- AUCUN TRAIN ENTRE MEULAN-HARDRICOURT ET MANTES-LA-JOLIE DANS LES 2 SENS DE CIRCULATION DU LUNDI AU VENDREDI, LE SOIR À PARTIR DE 19H16 ET LE MATIN JUSQU'À 5H20.**
- DES BUS DE SUBSTITUTION SONT MIS EN PLACE (VOIR AFFICHAGE DÉTAILLÉ).**



Renseignez-vous en gares, sur la rubrique « État du trafic et travaux » de Transilien.com et l'application mobile Transilien SNCF*.
Pensez à vous abonner aux alertes « Trafic » et « Travaux » disponibles sur cette application !

* Téléchargez l'application Transilien SNCF en flashant ci-dessous.



App Store



Android Market



Contacts presse :

RFF : Matthieu BEJOT : 01 53 94 33 79

SNCF : Hélène PASCAUD : 01 85 07 84 67

SNCF Transilien : Ghislaine COLLINET : 01 53 25 33 66

Région Ile-de-France : Florence MASSENOT : 01 53 85 63 14