



Travaux de nuit sur les voies du RER A entre les gares « Le Parc de Saint-Maur » et « Champigny »

5 avril 2017





Jusqu'au vendredi 9 juin, travaux de nuit sur les voies du RER A entre les gares « Le Parc de Saint-Maur » et « Champigny ».

La RATP renouvelle ses équipements et met en place des matériaux neufs de technologie récente et plus adaptée aux contraintes actuelles du trafic du RER A. Afin de limiter au maximum la gêne au fonctionnement normal de la ligne A du RER, le chantier de renouvellement sera conduit de nuit, après la fin du service voyageurs.

→ Pourquoi renouveler les voies et en quoi cela consiste-t-il ?

Exploitée depuis plus de 40 ans (47 ans pour les appareils de voie et 32 ans pour les voies), avec une hausse de 20% de son trafic en 10 ans et l'arrivée des trains à 2 niveaux, cette portion de voie entre Le Parc de Saint-Maur et Champigny doit être renouvelée. **Les travaux consistent à remplacer l'intégralité des voies** (rails, ballast et aiguillages) pour garantir la sécurité de circulation et la disponibilité des installations.

→ En quoi consistent les travaux ?

Outre le renouvellement des infrastructures ferroviaires menacées de vieillissement, les équipements nouveaux sont mieux adaptés aux contraintes actuelles avec le remplacement des traverses bois par des traverses béton, plus résistantes. De même, la modernisation du système d'attache maintenant les rails aux traverses, apporte un surcroît de sécurité. La section du rail est également renforcée, de 50 kg à 60 kg. Un géotextile est installé et permet de garantir une meilleure géométrie des voies sur des sols glaiseux, ce qui aboutit à en améliorer la portance. **Cette modernisation va renforcer encore la fiabilité globale des installations.**

→ Quand se déroulent les travaux ?

Ils ont lieu pendant l'interruption du service voyageurs, **c'est-à-dire de nuit entre 1h30 et 5h00**. Les travaux se déroulent du 6 mars au 9 juin 2017, chaque nuit, sauf les week-end. Durant cette période des phases spécifiques de l'opération vont s'enchaîner, ce qui va conduire à la mise en place d'une limitation temporaire de vitesse à 30 et 40 km/h. **Chaque nuit environ 54 m de voie sont renouvelés.**

→ Les travaux ont-ils un impact pour les riverains ?

Les travaux nécessitent l'utilisation d'engins lourds comme des pelles mécaniques, mono-grues ou bourreuses. Des mouvements de trains sont également à prévoir. Toutefois, **le personnel intervenant sur ce chantier est sensibilisé à la nécessité de limiter les travaux bruyants** aux besoins liés au respect des modes opératoires règlementaires.

→ Pourquoi ces travaux ne sont pas tous prévus en été ?

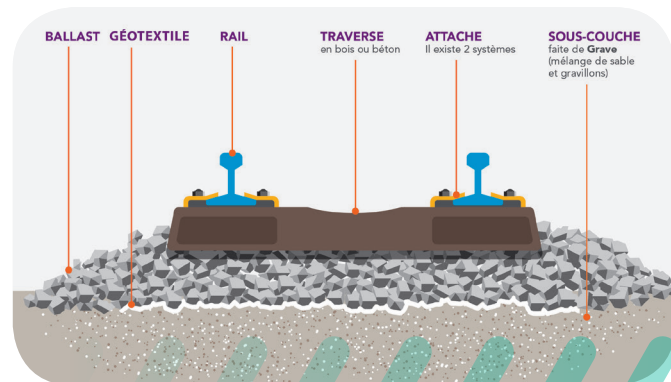
Cet été va être marqué par des travaux de grande ampleur sur la portion centrale de la ligne A du RER. **Il s'agit de la troisième phase des travaux de renouvellement voie et bal-**

last qui va concerner une zone partant de La Défense à Nation. Comme les travaux sur le tronçon central seront approvisionnés par des trains de nuit qui vont circuler entre les gares RER de Boissy-Saint-Léger et de Nation, les tenues simultanées de ces chantiers ne sont pas compatibles.

→ Combien coûte une opération comme celle-ci ?

Ces travaux de maintenance patrimoniale qui concernent une zone comprise entre les gares RER de « Le Parc de Saint-Maur » et « Champigny » **représentent un investissement de près de 2 millions d'euros** sur un budget annuel de maintenance patrimoniale d'environ 14 millions d'euros pour les infrastructures de la voie. Sur la ligne A, la RATP renouvelle chaque année **30 000 m de rail, une dizaine d'appareils de voie** (systèmes complets d'aiguillage des trains), réalise **1 km de renouvellement de voie et ballast (RVB)**, intervient sur **25 aiguillages, 25 cœurs d'aiguilles**, effectue **25 000 m de bourrage** et le remplacement de plusieurs centaines de traverses. Et depuis l'été 2015, la RATP conduit le chantier majeur du RVB sur le tronçon central de la ligne A du RER.

CONSTITUANTS TYPES D'UNE VOIE FERRÉE





Le saviez-vous ?

→ Le chantier du RVB Ligne A

En service depuis plus de 40 ans, le RER A est l'une des lignes les plus fréquentées au monde. Afin de vous assurer un transport sûr et fiable, la RATP remplace l'intégralité des voies, du ballast et des systèmes d'aiguillage des trains. **Démarrés en 2015, ces travaux se dérouleront chaque été jusqu'en 2021.**

→ La Ligne A du RER

La ligne compte **109 kilomètres de voies principales**, (76 dans le domaine RATP et 33 dans le domaine SNCF) et **46 gares** (35 dans le domaine RATP et 11 dans le domaine RFF).

Les voies du domaine RATP sont exclusivement utilisées par la ligne A, tandis que celles du domaine SNCF sont partagées avec d'autres trains de voyageurs ou avec des trains de fret.

La ligne comprend 5 branches :

- **2 à l'est :** vers Marne-la-Vallée et Boissy-Saint-Léger ;
- **3 à l'ouest :** vers Cergy, Poissy et Saint-Germain-en-Laye.

Un tronçon commun, communément appelé « tronçon central », relie les différentes branches ; l'offre y est parmi les plus denses à l'échelle mondiale.

→ La vitesse maximale de circulation des trains

Elle est le **plus souvent de 100 km/h**, avec des tronçons à 120 km/h sur les branches de Chessy et de Poissy.

→ L'alimentation électrique des trains

Elle se fait par des **caténaires**. Pour des raisons historiques, on trouve 2 tensions électriques : 1 500 V continu dans le domaine RATP et 25 000 V monophasé dans le domaine SNCF.

→ Le PCC

La partie RATP de la ligne est dotée d'un PCC (poste de commande centralisé), implanté à Vincennes. **Cet équipement, véritable centre névralgique de la ligne, supervise l'ensemble de l'exploitation dans le domaine RATP :** commande de tous les aiguillages, commande de l'énergie électrique de traction, utilisation du matériel roulant, communication radio avec le personnel de conduite, supervision et enregistrement des paramètres relatifs à la circulation des trains, etc.

→ SACEM

Une zone un peu plus étendue que le tronçon central (de Nanterre-Université à Fontenay-sous-Bois et Val-de-Fontenay) est équipée du SACEM (Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance).

Ce système permet de faire circuler les trains à un intervalle de 2 minutes (contre 2 minutes et demie avec la signalisation « classique »).

En dehors de la zone SACEM, les voies du domaine RATP sont équipées du KCVB (contrôle continu de vitesse sur les branches).