



## UNE ORGANISATION COMPLEXE POUR MINIMISER LES IMPACTS SUR LES CIRCULATIONS

### DES CHANTIERS ESSENTIELLEMENT LA NUIT

Tous les chantiers d'infrastructure ferroviaire en Île-de-France sont organisés avec l'objectif principal de minimiser autant que possible leur impact sur les circulations du quotidien et les conditions de déplacement des voyageurs.

C'est la raison pour laquelle ils sont principalement réalisés la nuit. Les chantiers sont ainsi fractionnés en « plages-travaux » de 4 à 8 heures, permettant aux trains de pouvoir circuler en journée, et peuvent s'étendre sur plusieurs semaines, voire plusieurs mois.

### LE WEEK-END LORSQUE C'EST NÉCESSAIRE

La réalisation de certaines opérations lourdes, comme par exemple le remplacement d'un aiguillage ou la mise en place d'un ouvrage d'art, demande plusieurs dizaines d'heures de travail en continu. Il est alors nécessaire de planifier le chantier lors d'une période de moindre affluence, un week-end entier par exemple.

Ces chantiers, préparés très en amont, sont alors menés en continu 24 heures sur 24, dans l'objectif de libérer la voie pour le passage du premier train le lundi matin.

Dans ce cas, des moyens de substitution (navettes bus, reports sur d'autres lignes...) sont mis en place par SNCF Transilien et permettent aux voyageurs d'effectuer leur trajet dans les meilleures conditions possibles.

### PENDANT L'ÉTÉ POUR LES TRÈS GROSSES OPÉRATIONS

Certaines opérations lourdes et complexes nécessitent plusieurs semaines de travaux d'affilée. La période estivale est alors choisie parce que la fréquentation y est sensiblement en baisse. Les travaux peuvent alors être menés sur des plages horaires élargies et sur plusieurs jours d'affilé (parfois même 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) afin d'optimiser au mieux le temps disponible pour le chantier.

Ces coupures de lignes sont également mises à profit pour réaliser d'autres chantiers sur les secteurs non circulés (opérations de maintenance renforcée par exemple).

## LES DIFFERENTS TYPES DE TRAVAUX QUI AURONT LIEU EN 2013

### DES TRAVAUX DE TYPES TRÈS VARIÉS SERONT RÉALISÉS DURANT L'ANNÉE 2013 SUR LE RESEAU D'ÎLE-DE-FRANCE :

 **renouvellement de voies (rails, traverses, ballast) et d'appareils d'aiguillages**

 **modernisation des installations d'alimentation électriques (caténaies, stations d'alimentation...),**

 **renouvellement des systèmes de signalisation,**

 **renouvellement et confortement d'ouvrages d'art,**

 **sécurisation du réseau,**

 **mise en accessibilité des gares,**

 **information voyageurs et confort en gares,**

 **création de nouvelles infrastructures ferroviaires.**

Les travaux les plus lourds et les plus impressionnants sont les chantiers de renouvellement des voies. Ils consistent à renouveler tout ou partie des constituants de la voie (ballast, traverses et rails). Ils sont généralement réalisés par de véritables usines roulantes (les trains « de suite rapide »), qui permettent, dans les conditions optimales, de renouveler jusqu'à 1 km de voie en une seule nuit. L'organisation de ces chantiers demande une logistique très fine et une longue préparation en amont.



## L'AMBITIEUX PROGRAMME DE MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE D'ÎLE-DE-FRANCE

### UN RÉSEAU TRÈS DENSE ET TRÈS SOLLICITÉ

Concentrant 40 % des circulations ferroviaires comptabilisées en France sur seulement 10 % du réseau national, le réseau ferré d'Île-de-France est l'un des plus sollicités au monde. Le réseau accueille chaque jour quelque 7 500 trains transportant plus de 3 millions de passagers.

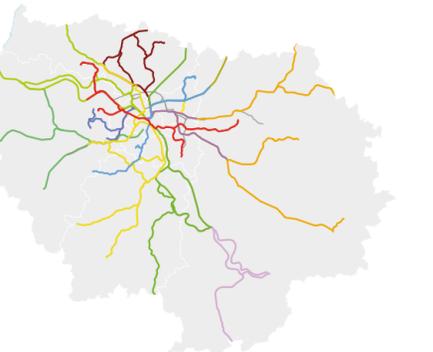
Cette très importante sollicitation laisse très peu de plages libres pour les travaux de maintenance et de modernisation, qui doivent être principalement menés la nuit lorsque l'arrêt des circulations est possible.

Cette contrainte entraîne des chantiers coûteux, complexes à organiser et longs à mener car ils sont fractionnés en de multiples sessions de quelques heures.

### RFF ET SNCF ACCÉLÈRENT LA MODERNISATION DU RÉSEAU D'ÎLE-DE-FRANCE

Pour faire face à ces enjeux, RFF a renforcé sa politique d'investissement pour moderniser le réseau ferré en Île-de-France, en partenariat avec le STIF et SNCF.

Pour la période quadriennale 2013-2016, il est prévu que les investissements connaissent une forte progression : de 300 millions d'euros en moyenne par an jusqu'en 2008, puis de 600 millions d'euros de 2008 à 2012, ils seront portés à une moyenne annuelle d'1,2 milliard d'euros.



## LE RÉSEAU FERRÉ d'Île-de-France est l'un des plus sollicités au monde, avec 40 % des circulations ferroviaires françaises sur seulement 10 % du réseau national. Chaque jour, SNCF Transilien transporte près de 3 millions de voyageurs.

En 2013, comme l'année passée, la volonté commune de Réseau Ferré de France (RFF) et SNCF d'accélérer la modernisation du réseau ne se relâchera pas et se traduira par de très importants chantiers d'installations ferroviaires. Toutes les lignes d'Île-de-France seront concernées. Les travaux permettront de renouveler des installations anciennes (voies, signalisation, alimentation électrique, confortement d'ouvrages d'art...), de poursuivre la mise en accessibilité des gares et de créer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour un meilleur service aux voyageurs, une plus grande régularité.

Cette modernisation sans précédent du réseau ne peut se faire que grâce au financement de l'État, du STIF, de la Région Île-de-France, des collectivités territoriales, de RFF et de SNCF. Entre 2007 et 2017, les investissements auront été ainsi multipliés par quatre. RFF et SNCF mettent en œuvre tous leurs moyens disponibles pour réduire autant que possible l'impact des chantiers sur les trafics voyageurs. En Île-de-France, ce sont plus de 21 000 hommes et femmes de RFF, de SNCF Infra, de la Direction de la Circulation Ferroviaire et de SNCF Transilien qui sont engagés pour assurer les circulations et permettre ces chantiers, depuis leur conception jusqu'à leur réalisation. RFF et SNCF s'organisent en particulier pour industrialiser et accélérer la modernisation du réseau en minimisant les impacts pour les voyageurs. Parmi les différentes initiatives, un comité de pilotage des travaux ferroviaires et un comité de coordination sur la capacité, tous deux spécifiques à l'Île-de-France ont été mis en place. De tels comités permettent d'optimiser dans la durée l'organisation et la réalisation des travaux, de mieux anticiper les besoins d'adaptation et, en conséquence, de mieux préparer l'information, la prise en charge et l'assistance des voyageurs.



**Bénédicte Tilloy**  
Directrice Générale  
SNCF Transilien

**François-Régis Orizet**  
Directeur Régional  
RFF Ile-de-France

De leur côté, les Franciliens sont informés via les agents d'information, les espaces « Info Travaux », les fiches horaires détaillées et les sites Internet grâce au renforcement de la coordination entre RFF et SNCF.

Ensemble nous moderniserons le réseau pour offrir aux Franciliens des trajets confortables, sûrs et rapides qu'ils attendent légitimement.

## LE FERROVIAIRE AU SERVICE DES FRANCILIENS.

### LA LIGNE D EN CHIFFRES :

**550 000 VOYAGEURS**  
**450 TRAINS QUOTIDIENS**  
**190 KM DE LIGNES**  
**8 DÉPARTEMENTS**  
**59 GARES**

 **Le blog de la ligne D Transilien**  
<http://maligned.transilien.com>

 **Le site officiel de la modernisation du RER D**  
[www.modernisation-rerd.fr](http://www.modernisation-rerd.fr)

 **Info trafic et travaux Twitter :**  
[@RERD\\_SNCF](https://twitter.com/RERD_SNCF)

 **Radio ligne D**



EN 2013, LA MODERNISATION DU RÉSEAU CONTINUE

# LES PRINCIPAUX CHANTIERS

Document non contractuel. Edition avril 2013.