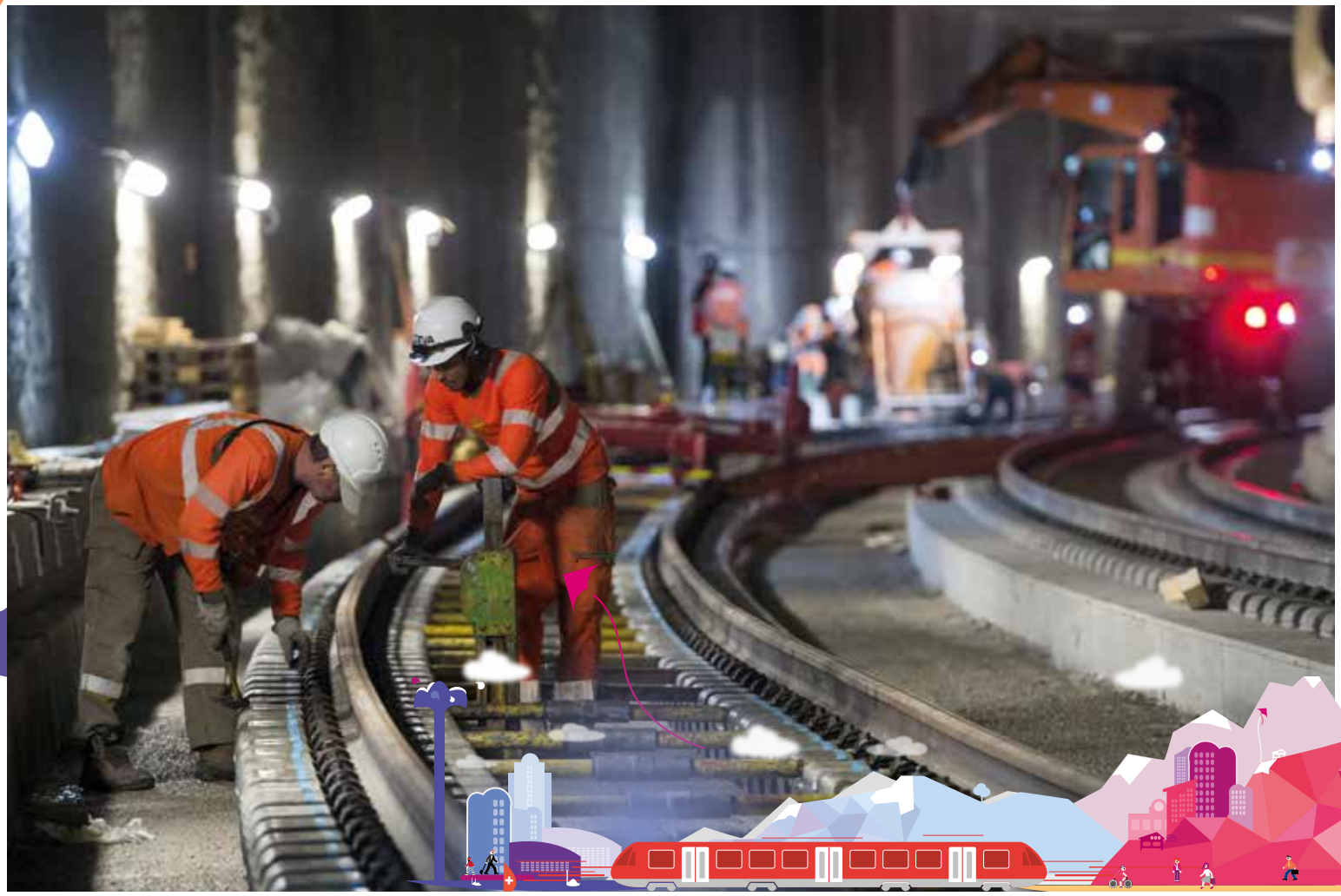
#8
Lettre d'information de la liaison ferroviaire Genève > Haute-Savoie
www.ceva-france.fr

CEVACTU



DU SAVOIR-FER

À l'heure où vous lisez ces lignes, les équipes du chantier achèvent la réalisation d'une des deux voies ferrées à l'intérieur du tunnel ! Cette opération s'inscrit dans les travaux d'équipements ferroviaires débutés au printemps et vient matérialiser toujours un peu plus le futur tracé du Léman Express. Travail de précision, la pose des rails exige un cocktail de compétences que nous vous dévoilons dans le dossier de ce 8e CEVACTU. Comment les rails sont-ils acheminés, soudés puis posés ? À quoi ressemblera votre future ligne à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel ? Comment les équipes du chantier travaillent-elles dans un espace si contraint ? La pose des rails n'aura plus aucun secret pour vous !

En parallèle, les travaux de modernisation se poursuivent en gare d'Annemasse. Tour à tour, jusqu'en 2018, les quais vont bénéficier d'une mise à niveau et d'aménagements afin de faciliter l'accessibilité des usagers, notamment des PMR (Personne à Mobilité Réduite). Objectif : accueillir les voyageurs dans des conditions optimales avant l'arrivée du Léman Express.

Et ce n'est pas tout ! Le projet CEVA accueille depuis quelques semaines un nouveau chantier : la suppression des derniers passages à niveau prioritaires en termes de sécurité en Haute-Savoie, situés à Étrembières et Reignier-Ésery.

On vous en dit plus dans la rubrique « Focus ».

Bonne lecture.

actu

Juin 2017

A+ POUR LA VOIE B !

Envie de connaître le visage des futurs quais de la gare d'Annemasse ? Rendez-vous voie B ! Depuis quelques jours, le quai 2 arbore sa nouvelle silhouette. Plus haut pour répondre aux nouvelles normes d'accessibilité, celui-ci est également doté d'une bande d'éveil à la vigilance qui permet aux personnes atteintes de handicap visuel d'identifier au toucher la limite du quai. Depuis le mois de juillet, c'est au tour de la voie A (quai 1) de bénéficier de ces aménagements avec en prime un allongement de 160 m pour permettre l'accueil des TGV doubles.

CEVA sur les rails

LE TUNNEL QUI ACCUEILLERA LE LÉMAN EXPRESS EST TERMINÉ, PLACE À L'INSTALLATION DES ÉQUIPEMENTS FERROVIAIRES. RENDEZ-VOUS AU NIVEAU -1 POUR DÉCOUVRIR LES OPÉRATIONS QUI SE DÉROULENT JUSQU'AU MOIS DE SEPTEMBRE !

LA POSE DES RAILS EN CHIFFRES

2 500 m³
DE BÉTON

2 000 t
DE BALLAST

6 700
BLOCHETS

INSTALLATION DES ÉQUIPEMENTS FERROVIAIRES : ATTENTION AU DÉPART !

La fin des travaux de réalisation du tunnel marque l'entrée en action des équipes spécialisées dans l'installation du matériel ferroviaire. La période estivale est consacrée à la pose de la voie ferrée. Cette opération, réalisée sur une distance d'1,5 km, a débuté à la frontière suisse et s'achève à quelques mètres de la gare d'Annemasse. La portion restante, environ 500 m, sera raccordée ultérieurement, dans le cadre de la modernisation de la gare.
Vous ne voyez rien ? Tout (ou presque) se passe sous terre, dans un environnement particulièrement contraint : un accès unique au chantier via la sortie du tunnel et une surface de travail de seulement 7 m de large ! Toute opération débutée à la frontière suisse doit être conduite sur l'ensemble du tracé, avant de passer à l'étape suivante.

PLUTÔT BÉTON OU BALLAST ?

Saviez-vous qu'il existe plusieurs types de voies ferrées ? Découvrez la « bétonnée » et la « ballastée », qui cohabitent sur le tracé du CEVA. Afin d'assurer la cohérence de technologie avec le tracé suisse, la première solution a été retenue pour l'implantation des voies, dans l'ensemble du tunnel.
Les rails sont fixés sur des blocs de béton, appelés « blochets », grâce à un système d'attaches. L'absence de traverses entre les blochets facilite les opérations de maintenance et l'intervention des secours, en cas d'incident.
À la sortie du tunnel, retour à une méthode plus traditionnelle et plus adaptée à l'environnement extérieur : le ballast. Les rails, fixés sur des traverses en béton sont positionnés sur un lit de roches concassées, nommé « ballast ». Les traverses permettent de maintenir l'écartement des rails, le ballast de bloquer la voie dans sa géométrie finale.

GRÂCE À SA VOIE FERRÉE EN BÉTON, LE CEVA EST COUSIN DU TUNNEL SOUS LA MANCHE.

ILS CONSTRUISENT CEVA

Gaëtan DELZESCAUX

Conducteur de travaux – Pose des voies ferrées
Colas Rail

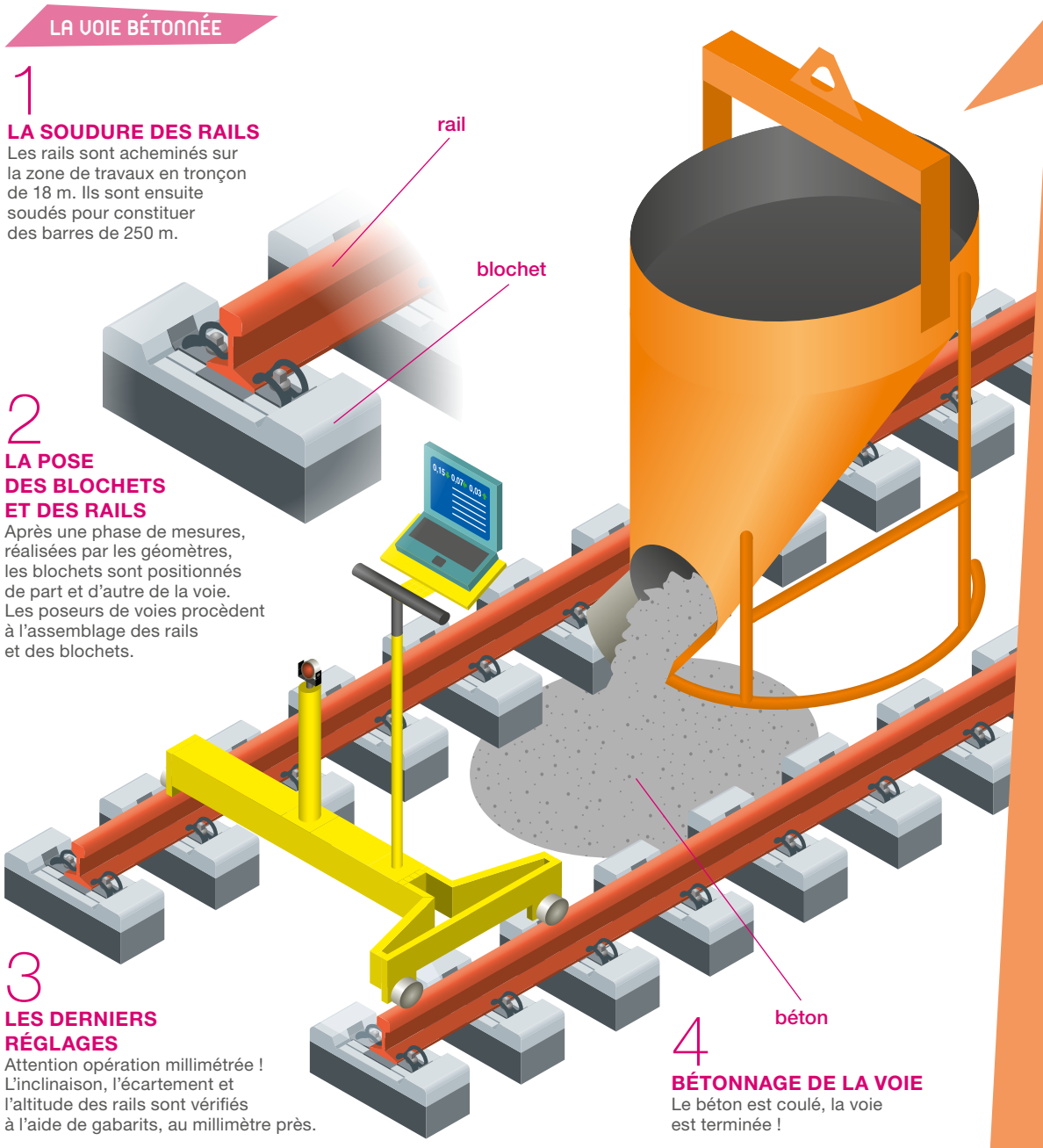
Vous travaillez sous terre, les riverains vous voient moins que vos prédécesseurs, pouvez-vous nous présenter votre équipe ?
J'encadre une équipe d'une vingtaine de personnes : une cellule topographique en charge des mesures, un chef de chantier et deux chefs d'équipe qui coordonnent le travail d'une quinzaine de poseurs de voies et deux conducteurs spécialisés dans les engins rail/route.

Des difficultés particulières ?
La pose de la voie ferrée en milieu contraint nécessite de savoir s'adapter. Pour l'implantation de la 1re voie, nous avons coulé le béton directement, le long du tracé, à l'aide d'un camion-toupie. Pour la 2e voie, ce n'est plus possible. Nous déversons le béton dans des bennes qui alimentent des pelles rail/route. Les pelles coulent ensuite le béton progressivement sur l'ensemble de la voie. Le recours à cette solution est une grande première pour moi !

Pour vous, quelle est la spécificité de ce chantier ?
Le plus surprenant sur le CEVA est d'évoluer dans un environnement aquatique. Le Foron passe au-dessus de nos têtes et nous sommes entourés d'une nappe phréatique ! Le travail en zone frontalière est également enrichissant. Nous utilisons des technologies des deux pays et contribuons déjà à l'effacement de l'effet frontière qui se matérialisera par la mise en service du Léman Express.

PAS À PAS, COMMENT S'ORGANISENT LES TRAVAUX DANS LES ENTRAILLES DU CEVA ?

LA VOIE BÉTONNÉE



1

LA SOUDURE DES RAILS
Les rails sont acheminés sur la zone de travaux en tronçon de 18 m. Ils sont ensuite soudés pour constituer des barres de 250 m.

2

LA POSE DES BLOCHETS ET DES RAILS
Après une phase de mesures, réalisées par les géomètres, les blochets sont positionnés de part et d'autre de la voie. Les poseurs de voies procèdent à l'assemblage des rails et des blochets.

3

LES DERNIERS RÉGLAGES
Attention opération millimétrée ! L'inclinaison, l'écartement et l'altitude des rails sont vérifiés à l'aide de gabarits, au millimètre près.

4

BÉTONNAGE DE LA VOIE
Le béton est coulé, la voie est terminée !

LA VOIE BALLASTÉE

1

ASSEMBLAGE DES RAILS ET DES TRAVERSES
Les rails sont fixés sur des traverses en béton, posées au sol.

2

MISE EN PLACE DU BALLAST
Le ballast est déversé sur la voie.

3

COMPACTAGE DU BALLAST
La «bourreuse», engin ferroviaire équipé de plusieurs tiges métalliques vibrantes, multiplie les allers-retours sur la voie pour la niveler et la compacter. Cette opération, le «bourrage», garantit la stabilité des trains, une fois la voie en service.

PROCHAINE ÉTAPE : L'INSTALLATION DE LA CATÉNAIRE.
À découvrir dans un prochain CEVACTU !

focus

NOUVELLES CONFIGURATIONS À ÉTREMBIÈRES ET REIGNIER-ÉSERY

LA MÉTAMORPHOSE GLOBALE DE LA MOBILITÉ SUR LE GRAND GENÈVE SE JOUE AUSSI SUR LA ROUTE DÉPARTEMENTALE 2 (RD2) ! TRAVAUX ET PERTURBATIONS PRÉVUS JUSQU'À L'AUTOMNE 2019 À ÉTREMBIÈRES ET REIGNIER-ÉSERY.

+ DE FLUIDITÉ + DE SÉCURITÉ

En complément du CEVA, SNCF, le Département de la Haute-Savoie, Annemasse Agglo et ATMB* réalisent des travaux sur la RD2, à hauteur d'Étrembières et de Reignier-Ésery. Deux problématiques majeures coexistent sur ces communes : la congestion des axes routiers et la présence des deux derniers passages à niveau, prioritaires en termes de sécurité, de Haute-Savoie. Ces passages à niveau vont être remplacés par de nouvelles solutions de franchissement des voies ferrées plus sûres, qui permettront de renforcer la sécurité et de fluidifier la circulation.

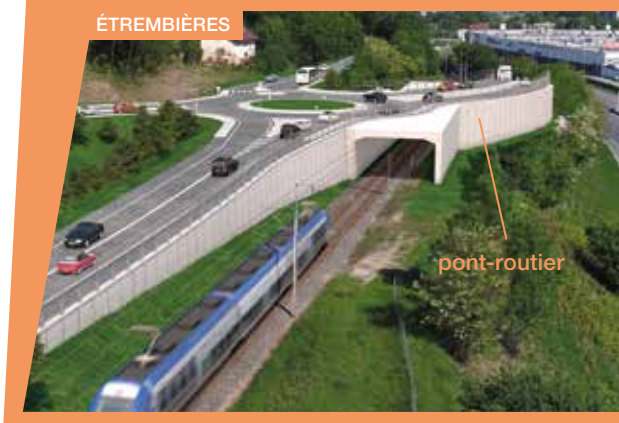
DESSUS DESSOUS

La configuration actuelle de la RD2 sur Étrembières et Reignier-Ésery a été totalement repensée. Au nœud d'Étrembières, le passage à niveau sera remplacé par un «pont-routier», de 80 m. À Reignier-Ésery, les trains gagneront en hauteur et emprunteront désormais un «pont-rail» de 23 m, construit au-dessus de la RD2.
En bref, en 2019, les automobilistes circuleront au-dessus de la voie ferrée à Étrembières et en dessous à Reignier-Ésery.

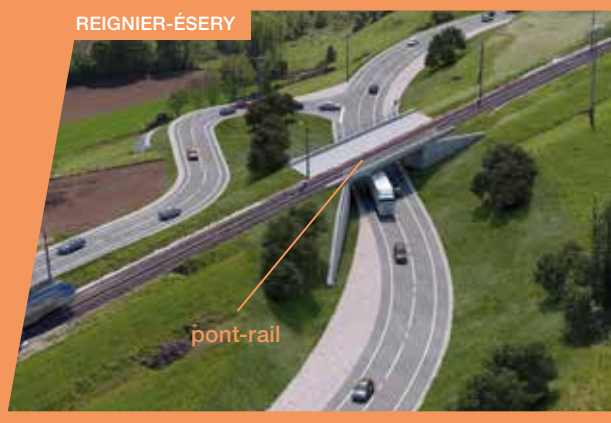
Travaux à suivre dans les prochains CEVACTU.

**Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc.*

ÉTREMBIÈRES



REIGNIER-ÉSERY



LES MODES DOUX SUR LA BONNE VOIE

Future partenaire du Léman Express, la Voie Verte fait ses premiers pas côté français. Projet connexe au CEVA, ce tracé dédié aux modes doux est porté par Annemasse Agglo. Une première portion a été inaugurée le 3 juin dernier entre Annemasse et Vétraz-Monthoux. L'heure de l'entraînement a sonné ! En 2018, préparez-vous à parcourir les 15,6 km reliant Bonne à Eaux-Vives, en vélo ou à pied, pour tous vos déplacements quotidiens ! Itinéraire sécurisé, la Voie Verte sera jalonnée d'espaces aménagés vous permettant de faire une pause (points d'eau, toilettes…) et de profiter pleinement de ce nouveau lieu de vie.

Pour rester informé des perturbations liées aux travaux sur Étrembières et Reignier-Ésery, rendez-vous sur

www.travaux-etrembieres-reignier.com

ÇA BOUGE EN GARE DE REIGNIER-ÉSERY

Du 17 juillet au 11 août, le programme est chargé en gare de Reignier-Ésery : renouvellement des voies ferrées et modernisation de la voie d'évitement, qui permet aux trains de se croiser. L'objectif : renouveler la voie d'évitement et supprimer la voie de service, pour une meilleure fluidité. Les travaux seront réalisés de nuit afin de maintenir le fonctionnement du réseau en journée.

frontière

L'ACTU DU CHANTIER CÔTÉ SUISSE

LA VOIE EST LIBRE

Le CEVA voit le bout des tunnels. Le dernier obstacle qui se dressait sur l'achèvement du tracé souterrain est tombé ! Après 4 ans de travaux, le percement final du tunnel de Champel, long de 1,6 km, a été célébré le 8 juin dernier. Selon Antoine Da Trindade, Directeur de projet, cette opération constitue « *un jalon-clef puisqu'il est désormais possible de parcourir le tracé exact de Genève Cornavin à Annemasse* ». Félicitations aux équipes qui ont su relever ce défi technique avec succès !
Si le percement est terminé, les travaux vont se poursuivre afin de permettre l'installation des équipements ferroviaires, dans les mois à venir.
À suivre !

Difficile de le concevoir, et pourtant ! Cet énorme fossé, réalisé sur le site de l'ancienne Rotonde ferroviaire, constitue l'aire de préfabrication du futur passage souterrain en gare d'Annemasse. Une fois réalisé, celui-ci sera « tout simplement » poussé en gare pour adopter sa position définitive. On vous en dira plus dans le prochain CEVACTU !

INFORMEZ-VOUS

Sur internet
www.ceva-france.fr
www.ceva.ch

Sur le chantier
avec des **week-ends «portes ouvertes»**

Grâce à une **signalétique provisoire** et des **tracts d'information**

CEVACTU
Lettre d'information de CEVA liaison ferroviaire Haute-Savoie > Genève

Directrice de la publication : Florence Pierreville
Conception/réalisation : TERRA PUBLICA
Photos : SNCF Réseau, M.Brochier - C. Pedrotti, SNCF Reseau/CAPA Pictures/Christophe Petit Tesson - J.J. D'Angelo - www.leuropevueduciel.com

Tirage : 10 000 ex., Cocoon offset 140 g 100% recyclé
Impression : Lamazière
Juillet 2017
©SNCF Réseau

Ce projet bénéficie d'un soutien financier dans le cadre du programme de coopération territoriale européen INTERREG IV A France-Suisse

Avec le soutien de l'ARC et du Grand Genève