



Modernisation de la section de ligne Bayonne – Hendaye

Pour maintenir les performances de la ligne, garantir la pérennité du réseau et améliorer la sécurité et le confort des voyageurs, Réseau ferré de France, comme il s'y était engagé, investit 52 millions d'euros pour le renouvellement complet de tous les constituants de la voie ferrée entre Bayonne et Hendaye

UN CHANTIER SPECTACULAIRE

Les travaux, programmés entre le 7 septembre 2009 et le 31 janvier 2010, consistent à changer :

- 80 km de rail
- 38 000 traverses
- 80 000 tonnes de ballast

Ils seront effectués avec les moyens « lourds » d'un « train usine » spécialement conçu pour effectuer ces travaux à la cadence rapide de 800 à 1 000 mètres par jour.

RFF, maître d'ouvrage, a donné à la SNCF un mandat de maîtrise d'ouvrage et une mission de maître d'œuvre.

Sur le chantier, plus de **400 personnes** sont attendues : 150 cheminots et 250 ouvriers d'entreprises de travaux publics.

LIMITER AU MAXIMUM LA GÊNE DES RIVERAINS

Des travaux d'une telle ampleur engendrent inévitablement des nuisances, notamment de la poussière au moment du retrait du ballast, et du bruit lié au fonctionnement des engins et des sirènes d'alerte sécurité pour les ouvriers travaillant sur des lignes circulées.

Tout sera mis en œuvre pour limiter au maximum les gênes occasionnées.

Les travaux seront réalisés exclusivement du lundi au vendredi, parfois de nuit pour les travaux de finition. Ils seront interrompus durant les week-end et les fêtes de fin d'année.

10 PASSAGES À NIVEAU SERONT MODERNISÉS

Au cours du chantier, **10 passages à niveau seront modernisés pour améliorer la sécurité**, le confort des usagers de la route mais aussi pour réduire les nuisances sonores.

Ces passages à niveau seront temporairement fermés à la circulation routière pour permettre la réalisation des travaux dans les meilleurs délais.

Le programme de fermeture des passages à niveau, qui sera étudié avec l'ensemble des gestionnaires de voiries, les services de secours, la police et la SNCF, sera communiqué chaque semaine dans la presse.

Le personnel de la SNCF assurera la sécurisation de chaque PN fermé à la circulation routière.

Les passages à niveau concernés sont :

- PN 130 (Chemin de Chauron) et 131 (chemin du Dr André Voulgre) à Bayonne
- PN 132 (rue de Pitoys) et 133 (route d'Arcangues) à Anglet
- PN 136 (rue Calamardin), 137 (rue Errotaberria) et 138 (rue Maurice Pierre) à Bidart
- PN 139 (chemin d'Haispoure) à Guéthary
- PN 142 (rue de Notre-Dame de Socorri) et 143 (rue Apezerreka) à Urrugne





Modernisation de la section de ligne Bayonne – Hendaye

UN CHANTIER RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Dans un souci de développement durable, Réseau ferré de France conduit tous ses projets de manière éco-responsable en intégrant les préoccupations environnementales à toutes les étapes, de leur conception à leur finalisation.

Pour ce chantier, c'est sur la base travaux de Laluque qu'il est prévu de trier puis traiter le ballast usagé. Le traitement du ballast permettra de récupérer 20 à 30% des matériaux qui seront ensuite réutilisés sur la voie. De même, les traverses béton seront recyclées par écrasement et broyage et les matières métalliques seront triées.

LES GRANDES ÉTAPES DU CHANTIER

1 / Le dégarnissage



Cette opération consiste à retirer le ballast de la voie. La dégarnisseuse soulève la voie et extrait le ballast qui est trié. La partie récupérable est immédiatement déposée sur la voie, le reste est chargé sur la machine. Un train de ballast neuf et une bourreuse remettent la voie à niveau pour la rendre accessible à la circulation des trains de travaux suivants.

2 / La pose



Cette opération consiste à remplacer les traverses et les rails. Les anciens rails sont démontés puis écartés de la voie par un train de substitution. Les vieilles traverses sont enlevées et remplacées immédiatement par des nouvelles en béton. Les nouveaux rails d'une longueur de 400 m sont fixés sur les traverses neuves.

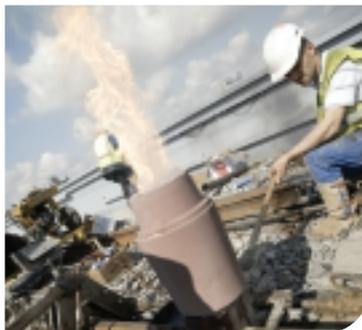
3 / Le relevage



Cette opération consiste à mettre la voie à niveau.

Une grande précision est exigée afin de respecter le profil de la voie. Le relevage s'effectue en 2 ou 3 phases, rehaussant à chaque passage la voie de 80 mm au maximum. Pendant ces 3 phases, les circulations ferroviaires sont limitées à 60 km/h. La voie est ensuite « vieillie » grâce à un stabilisateur dynamique qui reproduit les vibrations provoquées par le passage de trains d'une masse totale de 100 000 tonnes.

4 / La libération



Cette opération consiste à répartir les contraintes du rail.

Elle a lieu quelques jours après la mise à niveau de la voie. Les rails sont artificiellement amenés à une température d'équilibre et sont soudés entre eux par aluminothermie. Cela permet au châssis de la voie (rails, ballast, traverses) de supporter les dilatations et les tractions dues aux variations de température, et d'éviter toute modification de la géométrie de la voie. Le renouvellement se termine quelques jours après un dernier reprofilage du ballast et un bourrage complémentaire. Les trains peuvent alors circuler à vitesse normale.