

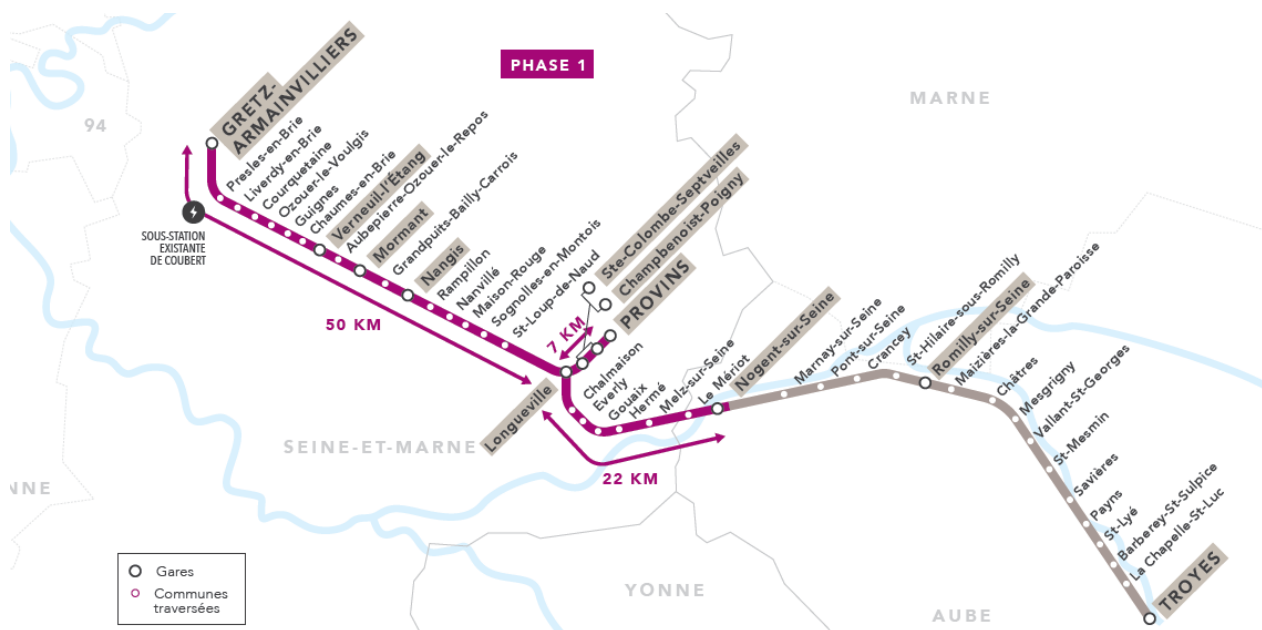


# Coup d'envoi des travaux d'électrification entre Paris, Provins et Troyes

Saint-Denis, le 18 février 2019

L'électrification de la ligne Paris-Troyes est lancée et les travaux principaux démarreront en avril 2019. Il s'agit de l'électrification des sections de Gretz-Armainvilliers (Seine-et-Marne) à Nogent-sur-Seine (Aube) et de Longueville (Seine-et-Marne) à Provins (Seine-et-Marne) qui se poursuivra jusqu'en septembre 2021. La phase n°2 permettra d'électrifier la ligne de Nogent-sur-Seine à Troyes (Aube).

Cette opération atypique (il est désormais rare d'électrifier une ligne datant du XIXe siècle) représentera un chantier d'une ampleur exceptionnelle d'autant plus que les travaux seront menés sur une ligne ferroviaire exploitée avec un niveau de trafic voyageurs et fret très important.



## Un projet mené en deux phases

L'électrification de la ligne ferroviaire n°4 entre Gretz-Armainvilliers et Troyes a été confirmée successivement par le Premier Ministre en mars 2015 puis par la Ministre chargée des Transports en juillet 2018.

Les travaux ont été organisés en deux phases dès 2015, selon les préconisations du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable.

Un protocole de financement portant sur la réalisation des deux phases de travaux a été signé le 13 septembre 2016 entre l'État et les Collectivités Territoriales partenaires. Déclinaison de ce protocole, les travaux de la phase n°1 entre Gretz-Armainvilliers et Nogent-sur-Seine débutent cette année. Des travaux anticipés de la phase n°2 seront

également réalisés dès cette année (à partir de juin 2019) entre Nogent-sur-Seine et Troyes sur différents ouvrages, notamment à Romilly-sur-Seine, Barberey-St-Sulpice, La Chapelle-Saint-Luc et Troyes.

### **Un double objectif : apporter une plus grande fiabilité en améliorant la ponctualité des trains et offrir aux voyageurs un matériel plus moderne et performant**

Electrifier la ligne permettra, dès 2021, à des trains plus modernes (le Francilien) de circuler sur la ligne pour plus de confort, et participera à l'attractivité des territoires desservis. Passer de la traction diesel à l'énergie électrique entraînera une diminution de la pollution de l'air et une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre.

### **Un chantier hors norme et une opération exceptionnelle à l'été 2019 : le tunnel des Bouchots**

- **Les travaux d'électrification :**

Sur 72 km de double voie de Gretz-Armainvilliers à Nogent-sur-Seine et sur 7 km de voie unique de Longueville à Provins, le projet nécessite d'implanter près de 3 000 poteaux supportant le fil caténaire, de dérouler 230 km de fil d'alimentation électrique des futurs trains et d'adapter toute la signalisation ferroviaire de la zone.

L'alimentation en courant alternatif 25 000 volts de ces secteurs se fera depuis l'actuelle sous-station électrique de Coubert (Seine-et-Marne) via une liaison souterraine déployée jusqu'aux nouveaux postes électriques à construire.

- **L'adaptation des ponts routiers :**

Pour respecter le gabarit nécessaire au passage des trains, tout en ajoutant le système caténaire sous les ponts routiers, il faut réaliser d'importants travaux de génie civil sur 20 ponts (démolition, reconstruction, rehaussement...). Des grilles de protection seront posées sur tous les ponts pour prévenir tout risque électrique.

Enfin, en anticipation de la phase n°2 du projet, 4 ouvrages de franchissement seront adaptés au gabarit électrique ferroviaire sur les communes de Romilly-sur-Seine, Barberey-Saint-Sulpice, La-Chapelle-Saint-Luc et Troyes.

- **La suppression du tunnel des Bouchots :**

Situé sur la commune de Saint-Loup-de-Naud (Seine-et-Marne) le tunnel des Bouchots, d'une longueur de 105 m, supporte actuellement le chemin rural n° 9. Les contraintes de dégagement du gabarit ferroviaire imposent sa démolition pour le remplacer par une tranchée à ciel ouvert. Un passage sera aménagé au-dessus des voies ferrées pour permettre le franchissement du chemin rural et le passage de la faune.

Les travaux d'ouvrages d'art et la démolition du tunnel des Bouchots nécessiteront la fermeture d'une partie de la ligne durant environ 6 semaines pendant l'été 2019. Il s'agit là de l'opération la plus spectaculaire du chantier.

### Des travaux réalisés sur une ligne ferroviaire en exploitation

Si les travaux auront lieu principalement la nuit pour limiter au maximum les perturbations du trafic ferroviaire, des interruptions temporaires de circulation des trains seront nécessaires en fin de soirée et certains week-ends.

Au cours des périodes d'interruption, la circulation des trains sera modifiée et un service de substitution sera mis en place.

- **Du 2 janvier 2019 à juin 2021**, les deux derniers trains de la ligne P Paris – Provins sont supprimés (21 h 46 et 22 h 46 au départ de Paris, 20 h 46 et 21 h 46 au départ de Provins).
- **Le trafic sera interrompu sur l'axe Paris-Provins deux week-ends cet été** : 12-14 juillet 2019, 15-18 août 2019.
- **Cet été, le trafic sera totalement interrompu sur l'axe Nangis – Provins pendant 6 semaines** : du 12 juillet au 24 août. Les trains de la ligne P auront alors pour origine et terminus la gare de Nangis où des bus de substitution seront mis en place, dont un direct vers Provins. Cette interruption va permettre la démolition du tunnel des Bouchots.
- Les informations détaillées sur le plan de transport de **ligne TER Grand Est Paris-Troyes-Belfort-Mulhouse** seront communiquées mi-avril.

D'ici à la mise en service en 2021, d'autres interruptions de trafic et week-ends de fermeture seront susceptibles d'être programmés. Vous trouverez le planning sur le site internet [www.electrificationparistroyes.fr](http://www.electrificationparistroyes.fr) dédié au projet.

Une information pour les clients sera déployée dans les gares et sera accessible sur le blog de la ligne, l'appli SNCF, ainsi que les sites [www.transilien.com](http://www.transilien.com) et [www.ter.sncf.com/grand-est](http://www.ter.sncf.com/grand-est).

### Chiffres clés (phase n°1)

- Coût total du projet : **320M€ dont 176,5M€ pour la phase n°1** financés par l'Etat, le Conseil régional Grand Est, le Conseil régional d'Île-de-France, le Conseil départemental de l'Aube, le Conseil départemental de Seine-et-Marne, la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole, la Ville de Troyes, la Communauté de communes du Nogentais, la Ville de Nogent-sur-Seine, la Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine, la Ville de Romilly-sur-Seine et SNCF Réseau.
- **72 km** de double voie et **7 km** de voie unique.

- 230 km de fil d'alimentation électrique à dérouler.
- 3 000 poteaux supportant le fil caténaire à poser.
- 22 ouvrages d'art modifiés dont 19 ponts routes, 2 passerelles et 1 tunnel.
- Jusqu'à 400 agents mobilisés au plus fort des travaux (SNCF Réseau et les entreprises partenaires).

Contacts presse :

SNCF Réseau

Anne-Christine BEON : [anne-christine.beon@reseau.sncf.fr](mailto:anne-christine.beon@reseau.sncf.fr) – Tél : 07 77 16 63 26

SNCF Transilien

Lucie ARCOVIO : [ext.lucie.arcovio@sncf.fr](mailto:ext.lucie.arcovio@sncf.fr) – Tél : 06 14 87 84 09

