

LA LIGNE FERROVIAIRE CHARTRES - VOVES



RÉOUVERTURE AU TRAFIC VOYAGEURS
ET PÉRENNISATION DU FRET



“ La réouverture de la ligne Chartres - Voves est un enjeu majeur pour le maillage régional. ”

La Région Centre consacre 200 M€ chaque année aux transports et aux déplacements, enjeux essentiels pour soutenir l'activité économique et l'emploi, favoriser le droit aux transports pour tous, aménager le territoire et préserver la qualité de notre environnement. Ces investissements s'accompagnent de dispositifs d'aide aux voyageurs, salariés, étudiants, ou demandeurs d'emplois.

Dans ce contexte, la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Chartres-Voves, premier tronçon de la liaison Chartres-Orléans, constituait un objectif majeur pour le maillage du territoire régional, Chartres étant le seul chef-lieu de département privé de liaison ferroviaire avec la capitale régionale. Aussi, avons-nous porté ce projet avec conviction dès la signature du Contrat de Plan 2000-2006, en finançant les premières études.

Les 25 km entre Chartres et Voves ont ainsi pu être inscrits au contrat de projets Etat/Région 2007-2013 et seront achevés en 2015. Le Conseil régional a investi 70,45 M€ dans cette réalisation et poursuit son engagement en finançant seul les compléments d'études pour le second tronçon entre Voves et Orléans. La Région en demandera expressément l'inscription dans le futur Contrat de plan Etat/Région 2014-2020.



François Bonneau,
Président de la Région Centre



Jean-Michel Bodin,
Vice-Président chargé des transports

LE PROJET

Rétablir le trafic voyageurs sur la ligne Chartres - Voves - Tours

Tours - Chartres en TER : c'est l'objectif attendu du chantier mené sur la ligne Chartres - Voves jusqu'à la fin de l'année 2015. Aujourd'hui, Chartres et Voves sont reliés par une ligne à voie unique, non électrifiée. Cette section n'est plus empruntée que par des trains de fret circulant à une vitesse maximale de 50 km/h. Menés par Réseau Ferré de France (maître d'ouvrage) et la SNCF (maître

d'ouvrage délégué) grâce aux financements de la Région Centre et de l'Etat, les travaux permettront de moderniser et de sécuriser ce tronçon long de 25 km. Fin 2015, 3 allers-retours en TER seront mis en service entre Chartres et Tours. Ces investissements bénéficieront également aux trains de fret qui pourront alors circuler à une vitesse de 100 km/h.



UN SIÈCLE ET DEMI D'HISTOIRE

- > **28 octobre 1872** : ouverture de la ligne Chartres - Orléans par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ;
- > **1888** : la ligne est exploitée par l'armée pour former des militaires à l'exploitation ferroviaire et à la réparation des voies ;
- > **1938** : nouvellement créée, la SNCF devient propriétaire de la ligne ;
- > **16 février 1942** : la ligne Chartres - Voves est fermée au trafic voyageurs ;
- > **1997** : Réseau Ferré de France est le nouveau propriétaire et gestionnaire de la ligne ;
- > **Septembre 2009** : signature d'une convention de financement entre l'Etat, la région Centre et Réseau Ferré de France initiant une 1^{ère} phase de travaux ;
- > **Janvier 2010 à avril 2011** : travaux de rénovation de l'ensemble des composants de la voie entre le Coudray et Berchères-les-Pierres et création de la base travaux de Voves ;
- > **Octobre 2011** : signature d'une convention de financement entre l'Etat, la région Centre et Réseau Ferré de France initiant la 2^{nde} étape de travaux sur près de 25 km entre Chartres et Voves. Elle consiste à reprendre intégralement la structure de la voie, à mettre en place un système de signalisation performant et à réaliser d'importants travaux en gare de Voves ;
- > **Septembre 2012** : étude d'impact sur l'environnement ;
- > **Janvier 2014** : pose de la première pierre à Voves ;
- > **2015** : réouverture de la ligne Chartres - Voves au trafic voyageur.

LES TRAVAUX

Moderniser et sécuriser la ligne

L'opération vise à moderniser la voie existante et à améliorer la signalisation et la sécurité. Entre Chartres et Voves, le chantier permettra en particulier de :

- > remplacer l'ensemble des rails, du ballast et des traverses ;
- > rénover la signalisation : mise en place d'un poste d'aiguillage informatisé et d'un poste de commandement à distance ;
- > sécuriser les passages à niveau : 9 modernisations, 14 suppressions ;
- > modifier le plan de voie et rénover 2 quais voyageurs en gare de Voves.



LES CHIFFRES CLÉS

25

km de voie

30 000
traverses

14

passages à niveau
supprimés

48 000
tonnes de ballast

60

personnes mobilisées
sur le chantier

36 000
mètres de rails

“ Cela fait 30 ans qu'un tel événement ne s'était pas produit en région Centre depuis la réouverture de la ligne Tours-Chinon au service voyageurs, en 1982. ”

Emmanuel Laurent
Directeur régional RFF Centre Limousin

La section en provenance de Chartres rejoint - en gare de Voves - la ligne reliant Tours à Paris - Austerlitz via Châteaudun.

- Passages à niveau supprimés
- Passages à niveau modernisés



“ Après avoir modernisé 6 km en 2011, entre Le Coudray et Berchères-les-Pierres, Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, pilote les études et les travaux pour la réouverture de la ligne au service voyageurs entre Chartres et Voves. Cette deuxième étape est stratégique pour la ligne dans son ensemble - de Chartres à Orléans- et illustre notre volonté de développer un service ferroviaire performant en région Centre. En effet, avec ce tronçon, le service voyageurs sera complété de Chartres à Voves et jusqu'à Châteaudun, Vendôme et Tours. Par ailleurs, RFF améliore son offre de services pour les trains de marchandises qui pourront circuler à une vitesse de 100 km/h sur cette section. Enfin, renforcer la sécurité de la ligne est une volonté forte du gestionnaire de réseau que nous sommes, qui se traduit notamment par la modernisation de 9 passages à niveau et la suppression de 14 autres. ”



Emmanuel Laurent,
Directeur régional RFF Centre Limousin

DES PASSAGES À NIVEAU MODERNISÉS

pour une meilleure sécurité

Une voie plus sûre pour les riverains. Il existe aujourd'hui 23 passages à niveau sur les 25 kilomètres de la ligne. 9 d'entre eux seront entièrement modernisés. Ce seront tous des passages à niveau automatiques, lumineux et sonores avec 2 demi-barrières. Les 14 passages à niveau restants, principalement des passages à niveau non gardés, dits aussi « à croix de Saint André » seront quant à eux supprimés.



Réseau Ferré de France assure la maîtrise d'ouvrage des travaux ferroviaires et l'État (DREAL - Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) assure la maîtrise d'ouvrage des travaux routiers.



Pierre-Etienne Bisch,
Préfet de la région Centre

“ Une ligne de proximité
soutenue par l'Etat. ”

La suppression du PN3bis : un enjeu de sécurité et un défi technique

Le passage à niveau 3bis, ou PN 3bis, sur la ligne ferroviaire Chartres – Voves fait partie des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation, identifiés par le plan Bussereau, qui doivent être supprimés en priorité. Situé sur la rocade de Chartres (RN 123), il est franchi par près de **40 000 véhicules routiers par jour**, dont environ **12 % de poids lourds**. Si la voie ferrée n'est actuellement empruntée que par quelques convois de marchandises, sa réouverture au trafic de voyageurs dès 2015 permettra d'augmenter considérablement le nombre de trains franchissant le PN 3bis.

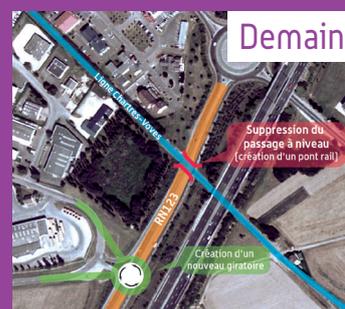
La suppression du PN 3bis, par la construction d'une route nouvelle à 2x2 voies sous la voie ferrée, permettra d'améliorer la sécurité routière et de ne plus arrêter le trafic routier au passage des trains. Sous maîtrise d'ouvrage de l'État, ce projet présente d'importantes contraintes techniques, notamment liées à sa situation urbaine et à l'obligation de maintenir, lors des travaux, les circulations routières et ferroviaires. Pour y répondre, une voie et un passage à niveau provisoires seront tout d'abord réalisés. Après réalisation de l'ossature du passage souterrain, le pont supportant la voie ferrée sera pré-construit à côté de l'actuel PN 3bis et glissé en lieu et place de celui-ci grâce à la technique du « ripage ».

Ce projet est intégralement financé par l'État, pour un coût total de **15 millions d'Euros**.

L'Etat investit également pour pérenniser les transports de marchandises

Avec les travaux de 2011, l'État participe également à hauteur de **5 millions d'Euros** pour les travaux d'amélioration des circulations des trains de marchandises sur la ligne Chartres – Voves.

Actuellement, cette voie est empruntée par quelque **400 trains par an**, transportant des céréales ou de l'engrais provenant des silos situés le long de la voie et à destination des ports normands ou des usines de transformation du Grand Ouest. **La modernisation financée par l'État permettra de former des trains plus longs, jusqu'à 750 m, circulant à 100 km/h au lieu des 50 km/h actuels.**





LE PLANNING PRÉVISIONNEL

Fin 2013 - mi 2014	Début 2014 - Avril 2014	Mai 2014	Mai 2014 - fin 2015
Construction d'un bâtiment abritant le poste d'aiguillage informatisé et le poste de commande à distance (gare de Voves) et suppression de 11 passages à niveau.	Renouvellement complet des rails, du ballast et des traverses	Modification du plan de voie (gare de Voves)	Modernisation de la signalisation des 9 passages à niveau maintenus, mise en service, essais et mise en exploitation.

Impact sur les circulations : aucun train ne circulera sur la ligne de janvier 2014 à avril 2014, + autres coupures ponctuelles.

LE FINANCEMENT

Le coût prévisionnel de l'opération est de **71,7** millions d'euros, financés par la Région Centre et l'Etat.

- La région Centre : **66,25** millions d'euros pour les travaux et **4,2** millions d'euros pour les études.
- L'État : **1,25** million d'euros pour les travaux.

L'Etat finance également la suppression du passage à niveau 3bis, dont le coût prévisionnel est de 15 millions d'euros.

UN CHANTIER ÉCO-RESPONSABLE

Les engagements RFF

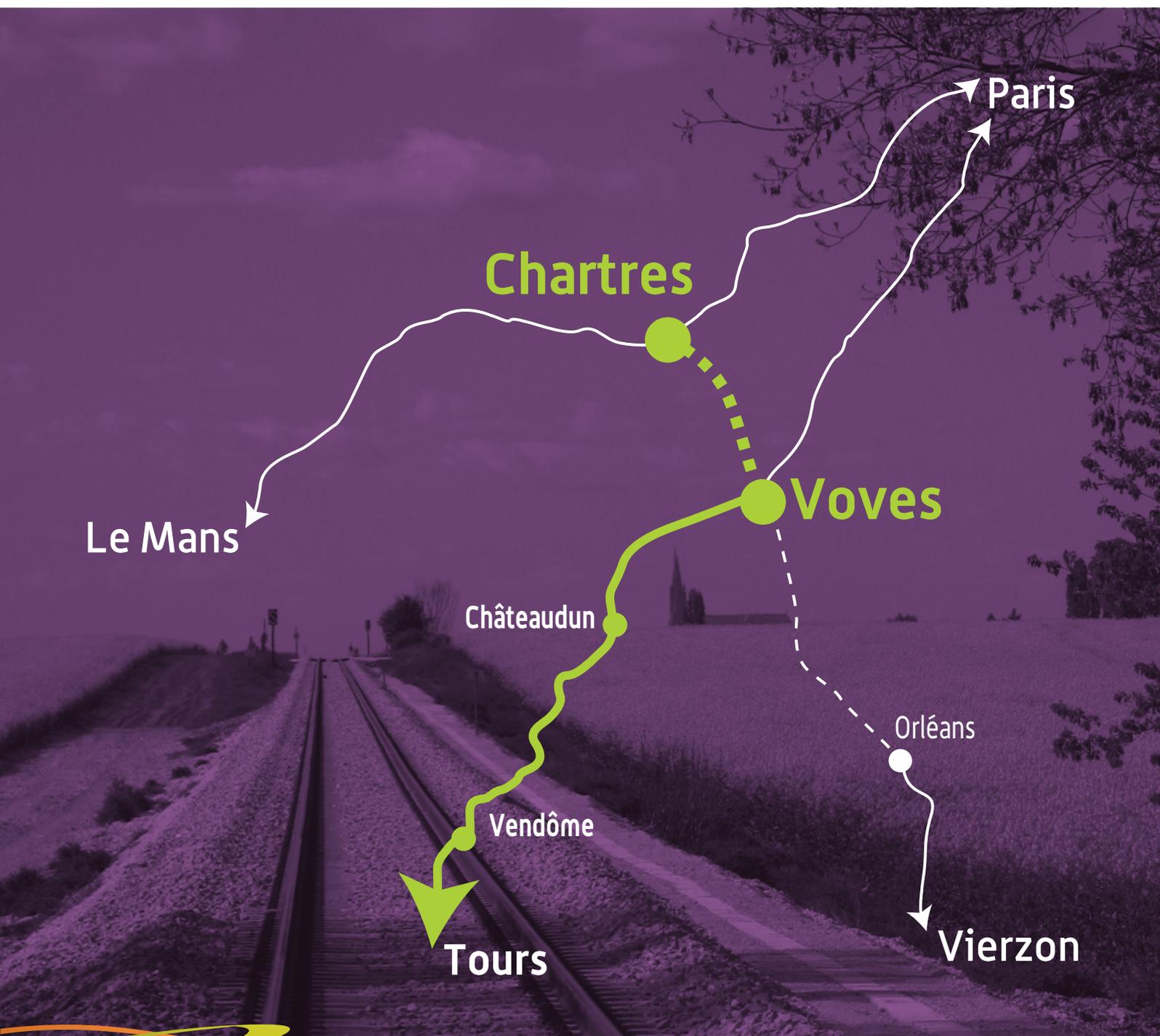
Agir en faveur de l'environnement et au service de l'emploi : ces deux engagements sont au cœur des travaux de modernisation engagés sur la ligne Chartres - Voves :

- > Les 36 km de rails mis en place sont des rails de réemploi, ils proviennent de la LGV Atlantique ;
- > Les rails actuels seront récupérés par les ateliers SNCF ou revendus à des ferrailleurs ;
- > Les 30 000 anciennes traverses seront traitées et recyclées par des entreprises agréées.

En 2012, le projet Chartres Voves a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement qui avait pour objectif d'étudier les conséquences des aménagements sur l'eau, la faune, la flore ou les activités humaines. L'étude d'impact a été soumise à l'Autorité Environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable qui a rendu le 19 décembre 2012 l'avis délibéré n°Ae 2012-66. Le projet ne sera pas soumis à enquête publique.



LA LIGNE CHARTRES - VOVES ET SES CONNEXIONS



www.regioncentre.fr
www.rff.fr/centre-limousin
www.centre.gouv.fr