

IMPACT DES INTEMPÉRIES SUR LA LIGNE N : RISQUE D'AFFAISSEMENT D'UN MUR DE SOUTÈNEMENT À MEUDON

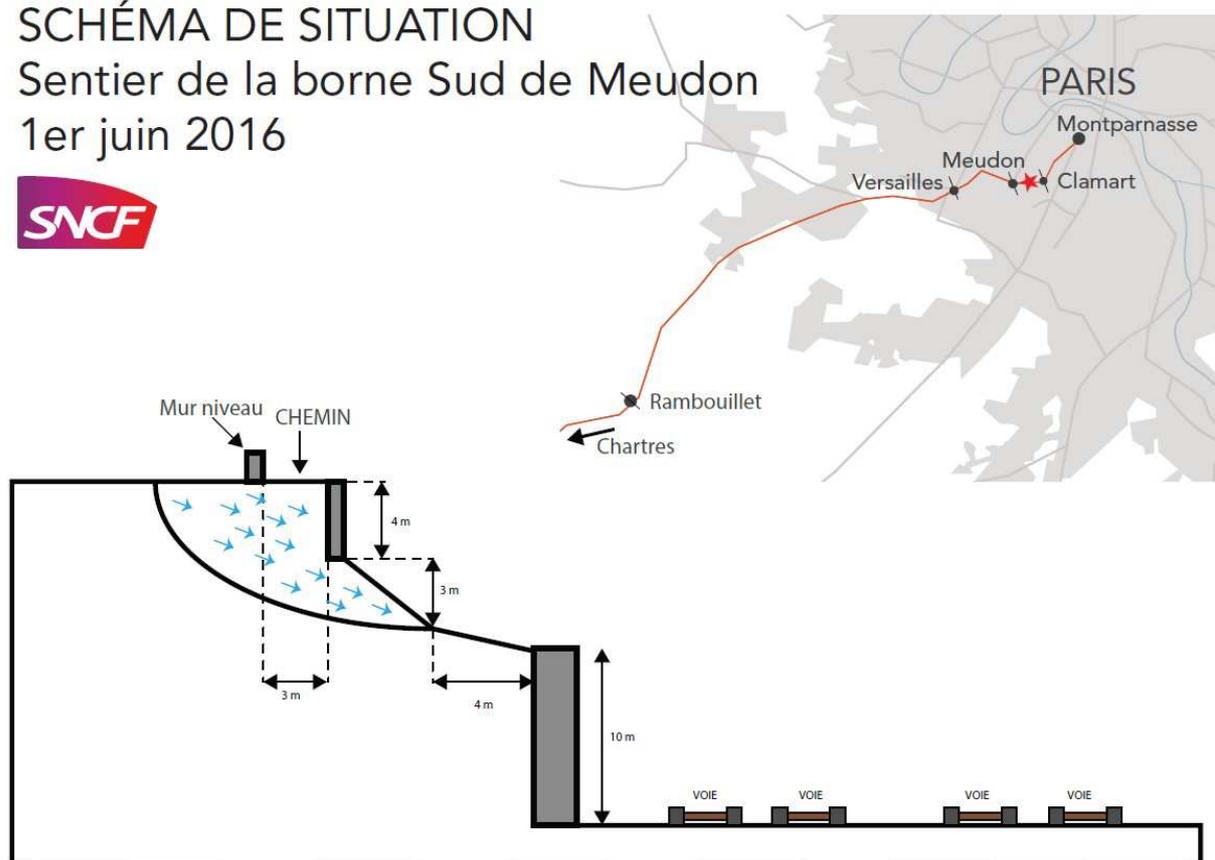
LA SITUATION À MEUDON

Suite aux fortes pluies, une canalisation située sous un sentier à Meudon, en contre-haut de la ligne N a cédé mardi soir. Cet incident aurait entraîné l'engorgement et l'affaissement du talus adjacent, menaçant le mur de soutènement situé en surplomb de la voie ferrée. Des fissures sont observées dans le mur, évoluant jusqu'à plusieurs centimètres par heure. Des mesures conservatoires ont été décidées par SNCF conjointement avec la préfecture : les circulations ont été interrompues hier soir entre Paris et Versailles sur la Ligne N.

SCHÉMA DE SITUATION

Sentier de la borne Sud de Meudon

1er juin 2016





Les experts en ouvrage d'art de la SNCF se sont immédiatement rendus sur place. Ils ont constaté une situation inédite et très évolutive. Suite à leur diagnostic, il est envisagé de casser la chaussée et détruire le mur après avoir purgé l'ouvrage en terre. Cela représente l'extraction de 500m³ de déblais.

L'opération, nécessitant des moyens logistiques et de sécurité importants, est envisagée dans la nuit de mercredi à jeudi. Elle mobilisera nos équipes, accompagnée d'une entreprise spécialisée 24/24h durant 4 jours.

Un retour à la normale sur l'axe

Montparnasse-Versailles-Chantier est attendu pour lundi.

Les phénomènes pluvieux perturbent l'ensemble de la ligne N : un affaissement de terrain et des coulées de boue affectent le secteur de Fontenay-le Fleury où la circulation des trains n'est plus possible que sur une seule voie. Le secteur de Beynes est impacté par un affaissement de talus et les voies de Clamart sont inondées.

CONSÉQUENCES SUR LE PLAN DE TRANSPORT SUR LA LIGNE N

Plus aucune circulation entre Paris Montparnasse et Versailles jusqu'à nouvel ordre.

Les trains sont terminus Versailles (Navettes Dreux-Versailles). Les voyageurs souhaitant poursuivre leur trajet vers Paris peuvent se reporter sur les lignes C ou U à partir de Versailles.

De nombreuses autres lignes sont concernées par les pluies et les inondations.

Les intempéries affectent l'ensemble du réseau ferroviaire francilien, entraînant ralentissement des trains et retards.

Le cas le plus préoccupant est celui de la ligne C avec un risque d'arrêt des circulations en intramuros.

La Seine a atteint plus de 4,2 mètres de haut et devrait continuer de monter. L'accès Seine de la station Invalides a d'ores et déjà été fermé. A hauteur de 5,75m, il y a un risque d'inondation. Des mesures conservatoires sont prises qui peuvent conduire à interrompre la circulation des trains.

Affaissement de terrain sur le secteur d'Épemon



Sur la ligne TER Paris-Chartres-Le Mans, déjà touchée par l'incident de Meudon, on déplore également un affaissement de talus très conséquent qui nécessite le passage des circulations sur une seule voie, pénalisant très fortement le trafic.

Plusieurs glissements de talus sont recensés sur le secteur de Saint-Fargeau sur la ligne D du RER, qui ont mené à interrompre les circulations entre Corbeil et Melun.

Des bus de substitution ont été mis en place. D'autres désordres sont constatés sur la ligne, en particulier sur Villeneuve Saint George qui ont conduit à des changements de desserte et des ralentissements de circulation.

L'ensemble de ces mesures visent à assurer les circulations en toute sécurité. Tous les services SNCF sont mobilisés pour remettre en état l'infrastructure et informer les voyageurs.

LE RÉSEAU SNCF EN ÎLE-DE-FRANCE

Sur les 3 700 km de voies d'Île-de-France, 30% sont appelées à être renouvelées dans les prochaines années.

Les transports du quotidien sont une priorité de SNCF en Île-de-France : depuis 2008, l'investissement aura ainsi été multiplié par 3 pour atteindre plus d'1,3 milliard € en 2016. Cela inclut la modernisation des lignes existantes ainsi que le développement de nouveaux projets. À ces travaux s'ajoutent les opérations d'entretien qui mobilisent 10 000 personnes au quotidien sur nos chantiers, dont 7 000 agents SNCF.

Cette ambition ferroviaire se développe sur un réseau francilien complexe et atypique, puisqu'il conjugue densité et mixité des circulations. Les travaux doivent ainsi se glisser au mieux entre les circulations du quotidien, en journée la semaine, et les circulations des grandes lignes et du fret qui occupent les plages de nuit et du week-end. Cela est rendu possible grâce à la massification des travaux dans les périodes les moins circulées, ainsi qu'au travail d'orfèvre réalisé par les experts des circulations de SNCF.