SNCF RESEAU - DG NEN – DR GE – DO
INFRAPOLE RHENAN – Pôle Investissements et Travaux
48 chemin haut BP 29 67034 STRASBOURG CEDEX 2
Vincent SCHMITT

L120000 COLMAR / NEUF-BRISACH 2026 TRAVAUX FERROVIAIRES
INFORMATIONS A LA COMMUNE DE SUNDHOFFEN . 23 9 26

Après une phase d'approvisionnement et d'opérations préparatoires, les travaux ferroviaires vont monter en puissance à partir du 28 septembre 2026.
Le renouvellement de voie va commencer à hauteur du passage à niveau (PN) n°17 rue d'Andolsheim à SUNDHOFFEN pour se poursuivre vers COLMAR.
Des fermetures temporaires de passages à niveau vont avoir lieu. Une signalisation d'information comportant les dates de fermeture est mise préalablement en place à hauteur de chaque passage à niveau. Les durées de fermetures temporaires sont de l'ordre de 3 à 5 jours environ. Des déviations sont prévues.
Des fermetures de courte durée sont à prévoir ponctuellement afin de permettre certaines opérations techniques.

A SUNDHOFFEN les PN concernés sont :

PN 17 (automatiques) rue d'Andolsheim

PN 16+15 (piétons) de part et d'autre du pont-rail sur l'ILL

PN 13 (automatique) rue des Charmes

PN 12 (automatique) RD13 rue du Neuland, entrée de Sundhoffen côté Colmar

Les travaux vont se traduire par la présence de personnel, d'engins ferroviaires et de travaux publics sur et aux abords des voies. Des nuisances sonores sont malheureusement à prévoir.

Les travaux ont lieu majoritairement en journée, entre 8h00 et 17h00. Cependant, nos contraintes techniques nous imposent une partie en soirée et nuit, les jeudi soir jusqu'à 1h30.

Ces travaux présentent des risques : projections, routiers, risques liés au bruit, au soudage, au tronçonnage des rails, de la manutention, à la circulation des rames et d'engins de travaux, et bien d'autres. Si la situation le permet, le personnel SNCF RESEAU répondra volontiers aux questions, sinon, au vu des risques, nous invitons les administré.es à garder de la distance avec le chantier.

SNCF RESEAU s'efforce de réaliser les travaux avec le moins de nuisances possibles, veuillez nous excuser pour la gêne occasionnée.

Pour aller plus loin

La préparation

Deux bases travaux ont été créées pour le projet, à Sundhoffen et à Volgelsheim.
Le ballast neuf y est entreposé pour être chargé dans des trémies et ensuite être acheminé vers les zones de renouvellement.
Les bases travaux permettent le montage des panneaux de voie géants et le démontage de ceux déposés. Les traverses béton sont tout d'abord alignées avec un espacement de 60 cm. Les rails de 108 m sont posés sur les traverses puis les attaches sont serrées.

La dépose de la voie

La voie est déposée en panneaux de 11m qui seront démontés en bases arrières.
Le terrain est nivelé. Il est prêt pour accueillir la nouvelle voie.

Chaque panneau est acheminé sur son lieu de pose par des éléments automoteurs commandés par un opérateur. Une fois posés, les panneaux sont raccordés à la voie encadrante. Une rame vient décharger le ballast. Ensuite, une bourreuse procède en plusieurs passes, au calage du ballast sous les traverses, pour assurer la stabilité et la géométrie de la voie.
Les dessertes par poids lourds se poursuivront pour évacuer les anciens matériaux déposés.

Que deviennent les matériels déposés ?

Le rail déposé est envoyé en recyclage à l'usine Saarsthal Ascoval, dans les Hauts-de-France. Ils seront refondus et intégrés dans du rail neuf.
Les anciennes traverses en bois sont traitées par une filière spécialisée.
Le ballast est usé. Il est préalablement analysé pour déterminer s'il présente un degré de pollution. Ici, il est catégorisé « inerte », c'est-à-dire qu'on peut le réemployer sans mesures particulières. Le ballast est chargé et évacué pour être recyclé, criblé, concassé, et réutilisé dans les travaux publics. Une partie est également utilisée pour consolider le remblai de la voie.

passages à niveau

Certains passages à niveau sont également renouvelés : aussi bien la voie que le platelage. Des raccords en enrobés sont posés pour faire le joint avec la route. Nous en profitons aussi pour remettre des installations électriques à neuf et élargir le PN 17 rue d'Andolsheim.

Mais ce n'est pas fini

Les rails sont soudés entre eux par un procédé de soudage aluminothermique : il s'agit de mettre en fusion un mélange de poudre d'aluminium, d'oxyde de fer et d'autres produits. Le métal en fusion (1200°C) va s'écouler du creuset dans le moule confectionné autour du joint à souder et liaisonner les rails. La soudure est ensuite tranchée et meulée.

Sur cette ligne, nous supprimons les joints car nous mettons en œuvre la technologie du Long Rail Soudé. Il s'agit de poser le rail dans des conditions de contraintes spécifiques pour l'empêcher de se dilater. Fini le « tac-tac » au passage des essieux.

Et aussi

Nous procédons également à l'installation de renforts ponctuels du remblai sur lequel est posée la voie. Il s'agit de Rüglei et de ribardières. Un Rüglei est un dispositif suisse de consolidation de remblais : le principe est de disposer des cages métalliques le long de la voie et de les remplir de ballast. Les ribardières sont des dispositifs plus simples.

Et encore

Nous effectuons des opérations d'entretien sur des ouvrages comme des buses, des passages sous voie, ponts et murs de soutènement.

Et pourquoi débroussailler et abattre des arbres ?

Ces opérations permettent de dégager les abords des zones de chantier, les têtes d'ouvrages et de faciliter leur accès. Cela permet aussi de repérer les points de confortement à apporter, les éventuels désordres sur les infrastructures. Ces opérations sont encadrées par des textes de loi, comme par exemple le respect de la période de nidification, le respect des réglementations liées aux zones classée. En amont des travaux, une reconnaissance est effectuée par une écologue afin de consigner les points d'attention et les situations particulières à respecter (espèces protégées) ou des risques : plantes à risques d'envahissement comme la renouée du Japon, toxicité comme le Datura officinale. Les arbres présentant un caractère dangereux sont abattus : le caractère dangereux peut provenir de leur état, de branches mortes dont la taille et la chute présentent un danger, une inclinaison anormale, des signes de déracinement, des enchevêtrements, etc. Des schémas directeurs de traitement de la végétation se mettent progressivement en place.

C'est SNCF RESEAU qui fait les travaux ?

Oui, le projet a été préparé par SNCF RESEAU. Nous avons recours à une entreprise titulaire du marché, ESAF, et ses sous-traitants.

Combien ça coûte ? Qui paye ?

Ces travaux font l'objet d'un cofinancement d'un montant de 9,216 M€ par l'Etat, la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, la Communauté de Communes Alsace Rhin Brisach, la Communauté de Communes du Ried de Marckolsheim et la Communauté d'Agglomération Colmar Agglomération.

Glossaire ferroviaire

Ballast : cailloux composant la couche support de la voie.

Ballast usé : comme toute pierre soumise à des vibrations et des sollicitations dynamiques, elle s'usent, elles perdent leur rugosité. C'est cette rugosité qui permet la cohésion de la couche de ballast et donc de maintenir la voie en place.

Bourreuse : engin de travaux ferroviaires permettant de caler le ballast sous les traverses. Des arrimages s'accrochent au rail, soulèvent la voie et lui donne la position prévue. Des battes vibrantes plongent entre les traverses et serrent le ballast. La voie est redescendue en place. Plusieurs passent de bourrage et de ballastage sont nécessaires pour positionner la voie à la hauteur, au dévers et au profil prévus.

Essieux : ensemble formé par deux roues et un axe, d'un wagon

Info sympa : RFF (réseau ferré de France) n'existe plus depuis 2015

Wagon Trémie : wagon dédié au déchargement du ballast. Capacité 50t. Le déchargement est télécommandé.

Info sympa : ne pas confondre « wagon » et « voiture » : les wagons c'est pour le transport de marchandises et pour les travaux ferroviaires, alors que les voitures transportent des passagers.

Platelage : ensemble d'éléments fixés à la voie permettant le franchissement d'une voie par des véhicules et piétons. Ici, ce sont des dalles en caoutchouc vulcanisé.

SNCF RESEAU vous remercie de l'intérêt que vous portez à ce chantier.