

# Les *nouveaux* chemins de Nouvelle-Aquitaine

---

P. 8 Réseau Express Métropolitain : une nouvelle offre de mobilité pour nous faire préférer le train

p. 18 La Nouvelle-Aquitaine, laboratoire d'essai pour le projet de train léger innovant

p. 30 Une nuit avec les équipes sur le terrain : remplacement de l'historique caténaire « midi »

P. 34 Les principaux chantiers 2023

---







**JEAN-LUC GARY**  
**Directeur territorial**  
**SNCF Réseau**  
**Nouvelle-Aquitaine**

## **SNCF Réseau au service des territoires et de ses clients**

**Quatre cent cinquante millions d'euros d'investissement** sur le réseau néo-aquitain sont programmés en 2023 pour trois cent vingt millions en 2022.

Ce document vous donne un aperçu des opérations sur lesquelles les équipes de SNCF Réseau et celles de nos entreprises partenaires seront pleinement mobilisées tout au long de l'année, de nuit comme de jour, qu'il pleuve, qu'il vente, qu'il neige ou sous un soleil de plomb. Ces chantiers se dérouleront le plus souvent sur des lignes circulées. Car il n'est pas question d'interrompre systématiquement la circulation des trains sur des périodes longues pour réaliser les travaux.

C'est presque une gageure de réaliser autant de chantiers dans ces conditions mais SNCF Réseau, véritable usine à ciel ouvert, réussit ce tour de force chaque année, alors même que le niveau des investissements augmente. Notamment en Nouvelle-Aquitaine où il progressera encore fortement dans les années à venir.

**Bonne lecture !**



**Directeur de publication**

Jean-Luc Gary

**Crédit photo**

AREP

Thomas Bour

Tony Daoulas

Rodolphe Escher

Jean-Daniel Guillou/Lisea

Laurent Pascal

Anthony Querleau

Jean-Philippe Regairaz

SNCF

SNCF Réseau

Unity/Guillaume Villégier

Pierre Wetzel

**Conception de la maquette**

Philonomist

**Production**

Digital Concept





# SOMMAIRE

## **P.05**

Vue d'ensemble

## **P.08**

Nos engagements

## **P.20**

Notre quotidien

## **P.34**

Nos chantiers

## **P.62**

Contacts





## Les équipes

**4 430**  
collaborateurs



## Les clients

**14**  
clients : entreprises  
ferroviaires,  
voyageurs, fret



## Les investissements

**450 M€**  
consacrés aux investissements  
sur le réseau en 2023 :

190 M€ cofinancés par l'Etat,  
la Région Nouvelle-Aquitaine, des  
collectivités et SNCF Réseau

260 M€ financés à 100% par  
SNCF Réseau

**185 M€**  
consacrés à la maintenance du  
réseau en 2023

# SNCF RÉSEAU NOUVELLE-AQUITAINE

agit au quotidien pour l'entretien et le développement du réseau,  
la gestion des circulations ferroviaires, la conception et la  
conduite de nouveaux projets, la relation avec les clients.



## Le flux

**325**  
gares et points d'arrêt

700 circulations TER  
par jour en moyenne

100 circulations TGV  
par jour en semaine

24 200 trains  
de marchandises en  
circulation par an en  
moyenne



## Le réseau ferré

**3 410 km**  
de lignes exploitées, dont :

250 km de Lignes à Grande  
Vitesse (LGV)

2 127 km de lignes de desserte  
fine du territoire

1 300 km de lignes électrifiées

200 km de lignes capillaires fret

1 983 passages à niveau

## SNCF Réseau

Les missions de la  
direction territoriale



Représenter SNCF  
Réseau sur l'ensemble  
du territoire de  
Nouvelle-Aquitaine.

Porter les politiques  
de l'entreprise dans  
l'intérêt du groupe public  
ferroviaire.



Assurer la relation  
commerciale avec les  
autorités organisatrices  
de la mobilité et les  
opérateurs régionaux  
(TER) et locaux (OFP,  
ports...).



Commercialiser le  
réseau, gérer les clients  
embranchés, développer  
les trafics.



Rechercher des  
financements, réaliser  
la maîtrise d'ouvrage  
des projets régionaux  
cofinancés et de certains  
projets non cofinancés,  
notamment dans le cadre  
de la modernisation et  
de l'amélioration des  
performances du réseau



Veiller à la qualité de  
service et à l'information  
des partenaires  
financiers et des parties  
prenantes.



## Fin des travaux de modernisation entre Talence et Biganos

**55 km de voie ont été entièrement renouvelés** grâce à l'intervention d'un train usine appelé « suite rapide ». Le chantier a été conduit de nuit afin de limiter l'impact sur les circulations ferroviaires. Dans une logique d'économie circulaire, SNCF Réseau valorise les matériaux usagés en privilégiant le réemploi du ballast et des rails déposés lors de cette intervention. Ils seront réutilisés sur d'autres opérations ferroviaires menées à proximité. Le montant total des travaux s'élève à 90 millions d'euros, financés à 100% par SNCF Réseau.

**25 Février**



## Engagement des partenaires pour le financement du GPSO

**Signature du protocole d'intention de financement** du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, avec le préfet de la région Occitanie, préfet coordonnateur du GPSO, et les 25 collectivités concernées, en présence de Jean Castex, Premier ministre. Ce protocole porte sur la ligne Toulouse-Bordeaux pour 10,3 milliards d'euros, ainsi que sur la branche Sud Gironde-Dax pour 3,7 milliards d'euros. Un établissement public local (EPL) a été créé par ordonnance du Gouvernement le 2 mars afin de centraliser les financements des collectivités. Il bénéficiera de ressources fiscales dédiées notamment une Taxe Spéciale d'Équipement (TSE).

**14 Mars**

# LES GRANDS RENDEZ-VOUS EN 2022

**2 Juillet**



## Mise en service de la navette Mussidan-Niversac

**La navette inaugurale de l'axe ferroviaire Mussidan-Périgueux-Niversac** a transporté ses premiers voyageurs. Les 6 à 8 000 voyageurs potentiels bénéficient d'un temps de trajet réduit comparé à la voiture, d'une fréquence à la demi-heure aux heures de pointe et d'une offre tarifaire attractive. Pour mener à bien ce projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine et Le Grand Périgueux, SNCF Réseau a réalisé plusieurs aménagements, dont la création d'une voie de retournement en gare de Niversac, indispensable pour renforcer l'offre de service TER autour de Périgueux. En décembre 2020, c'est une nouvelle halte ferroviaire qui avait été mise en service à Boulazac-Isle-Manoire.

**18 Septembre - 8 Octobre**



## Semaine du développement durable

**Dans le cadre de la semaine du développement durable**, la direction territoriale SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine a organisé plusieurs événements afin de sensibiliser les collaborateurs, et les aider à ancrer de bonnes pratiques dans leur quotidien. En partenariat avec l'association Unu Mondo, une table-ronde a également été coorganisée avec Cap Sciences sur le thème de l'urgence climatique. L'occasion de visiter le voilier qui permet à l'association de mener des expéditions scientifiques en Arctique. Une exposition de photos réalisées au Groenland en 2020 et en Islande en 2021 avait été proposée en gare de Poitiers du 2 mai au 30 juin.





## Journée fournisseurs

**Le groupe SNCF a invité à Bordeaux l'ensemble de ses fournisseurs ainsi que les acteurs économiques régionaux.** L'enjeu de cette rencontre était d'expliquer sa stratégie d'achat et d'échanger en direct avec ses fournisseurs actuels et futurs. L'occasion également d'affirmer la place du groupe ferroviaire en tant qu'acteur majeur du développement des territoires et d'apporter de la visibilité aux entreprises, alors même que des opérations ferroviaires de très grande envergure se profilent en Nouvelle-Aquitaine. En 2021 en Nouvelle-Aquitaine, SNCF a réalisé 399 millions d'euros d'achats, dont 116 millions d'euros auprès de PME implantées sur le territoire régional. La part SNCF Réseau représente 94 millions d'euros auprès de 1 023 entreprises régionales.

18 Mai



## Le Campus de Bordeaux Bègles ouvre ses portes

**Inauguration du campus de formation de Bordeaux Bègles.** Avec ce centre de formation dédié à la formation théorique et pratique, SNCF Réseau mise sur le développement des compétences de ses agents et la formation de ses recrues afin de construire le réseau ferroviaire de demain. Représentant un investissement de 46 millions d'euros, cet établissement peut accueillir jusqu'à 300 stagiaires chaque jour, avec un objectif de 45 000 journées de formation par an en moyenne. L'ambition est claire : « industrialiser » la formation pour faire face aux besoins d'un secteur qui recrute, et devenir une référence dans la formation ferroviaire en Europe.

28 Juin

20 Octobre



## Mise en accessibilité de la gare de Bayonne

**Inauguration de la mise en accessibilité de la gare de Bayonne.** Deux ans de travaux ont permis d'améliorer la sécurité et le confort des voyageurs : rehaussement des quais, installation d'ascenseurs, modernisation du souterrain et des accès, création d'une cour anglaise entre le bâtiment voyageurs et le quai 1. Ce chantier a bénéficié d'une innovation avec la mise en place de dalles de nez de quai en matériau composite qui offrent la possibilité d'adapter les quais avec davantage de souplesse. Montant de l'opération : 19 millions d'euros cofinancés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 (Etat 55% - Région Nouvelle-Aquitaine 45%).

14 décembre



## Facture Biganos : rénovation des voies de service fret

**Afin d'assurer la pérennité et le développement du transport de marchandises par rail de l'entreprise Smurfit Kappa,** l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine ont financé des travaux de modernisation des voies de service en gare de Facture-Biganos. Cette opération s'inscrit dans le cadre du plan de relance initié par l'Etat fin 2020, et fait suite à la signature de l'accord de relance Etat/Région pour soutenir le report modal. Les travaux ont permis de régénérer 4 voies qui peuvent désormais supporter une charge de 90 tonnes. Cette modernisation de l'infrastructure offre à la papeterie l'opportunité de développer différents projets d'adaptation de son activité.

# RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN : UNE NOUVELLE OFFRE DE MOBILITÉ POUR NOUS FAIRE PRÉFÉRER LE TRAIN

Pionnier de la démarche, le projet bordelais a été lancé en décembre 2018 à l'initiative de la Région Nouvelle-Aquitaine et de Bordeaux Métropole, SNCF apportant son expertise. L'ambition est d'enrichir l'offre ferroviaire actuelle avec de nouveaux services du quotidien, au plus près des attentes : concrètement, c'est faire circuler davantage de trains sur notre réseau. Les premiers résultats sont déjà visibles, et 2023 confirmera la montée en puissance.



**Depuis le lancement des premières études en 2020**, ce projet qui vise à renforcer l'attractivité du train, notamment pour lutter contre la saturation routière, affiche des avancées significatives : augmentation de l'offre métropolitaine de 14% en 2 ans ; création de liaisons directes et traversantes sans changement en gare de Bordeaux pour les trajets Libourne/Arcachon, Saint-Mariens/Langon), expérimentation d'une tarification unique (trains/transports urbains) sur la ligne Parempuyre/Pessac/Bordeaux.

**De nouvelles haltes conçues** comme de véritables pôles d'échanges multimodaux, vont également permettre de proposer davantage de points d'arrêt et d'améliorer le maillage du territoire. Le 1<sup>er</sup> juin 2023, la halte ferroviaire Le Bouscat Sainte-Germaine sera mise en service. Puis, viendra le tour de la halte de Talence-Médoquine qui accueillera ses premiers voyageurs mi-2025.

**En parallèle, les études vont se poursuivre en 2023 et 2024** afin de préciser les adaptations ou transformations des infrastructures ferroviaires indispensables à réaliser, pour atteindre les objectifs fixés (desserte omnibus à la 1/2 heure de 6h à 22h30) : modification des terminus, électrification de lignes et renforcement des installations électriques, modernisation de la signalisation, création et adaptation de quais.

**D'un point de vue financier**, les investissements se précisent également. Dans le prochain Contrat de Plan Etat-Région (2023-2027), 400 M€ sont inscrits au titre du RER. Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau ont déposé une demande de subvention européenne portant sur 60 M€ d'études et travaux. Enfin, le Conseil d'Orientation des Infrastructures doit présenter au gouvernement des scénarii d'investissements incluant les projets de RER, et proposer de nouvelles modalités de financement avec une fiscalité dédiée.

## % Les chiffres

### Les investissements pour le RER métropolitain :

#### INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

**590 M€**

aux conditions économiques 2020 (Etat, Région Nouvelle-Aquitaine, Département de la Gironde, Bordeaux Métropole)

#### MATÉRIELS ROULANTS

**90 M€**

(Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole)

## Le tracé



## La parole à



**ANNE-LAURE TÊCHENÉ**  
Directrice de projets - SNCF  
Gares & Connexions

Avec la halte Le Bouscat Sainte-Germaine, l'objectif est de créer une connexion supplémentaire entre la ligne ferroviaire du Médoc et la ligne D du tramway. Les voyageurs pourront ainsi aisément passer du train à d'autres modes de transports (tram, bus, vélo) pour se rendre dans le centre de Bordeaux, ou inversement pour rallier la Pointe de Grave. Et cela, sans utiliser leur voiture. Ce nouvel équipement doit contribuer au développement des mobilités durables en offrant davantage de facilités et de souplesse de déplacement.

En 2025, c'est le point d'arrêt de Talence-Médoc qui sera réouvert avec la création d'une halte. Celle-ci permettra un meilleur accès à plusieurs pôles majeurs de l'agglomération bordelaise situés à proximité comme le campus universitaire de Talence ou le Centre Hospitalier Universitaire Pellegrin.

## Un projet au bénéfice des transports du quotidien

### + de trains

+ de performance dans les temps de trajet à l'heure de pointe

+ de simplicité : des liaisons traversantes sans changement de train à Bordeaux Saint-Jean

+ de fréquence et de flexibilité : un train toutes les demi-heures

+ de proximité et d'intermodalité : une desserte de toutes les gares et haltes

+ de personnes transportées : le nombre de clients/jours multiplié par 2

www.projet-rer-m.fr

## Le focus

## Associer le public aux décisions

Etant donné la nature des aménagements ferroviaires prévus, une large concertation publique s'est déroulée à l'automne 2022. L'objectif était d'apporter une information complète concernant les objectifs du projet, de répondre aux interrogations du public, d'écouter les attentes des usagers, actuels et futurs, et de recueillir leurs contributions. Les thématiques abordées furent nombreuses : amplitude horaire à élargir, accessibilité aux gares, ouverture d'autres haltes, devenir des passages à niveau, choix des terminus, trains semi-directs plus rapides...



# 2023 : DE NOUVELLES ÉTAPES IMPORTANTES POUR LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

A l'occasion des 40 ans du TGV en septembre 2021, le Président de la République avait confirmé le lancement de nouveaux investissements structurants, parmi lesquels la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse était citée comme prioritaire. L'engagement financier des partenaires, acté en février 2022, constitue une avancée décisive. Cap sur 2023, avec de nouvelles étapes importantes.

**Après les déclarations d'utilité publique prononcées pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax en 2016**, pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) en 2015, et au nord de Toulouse (AFNT) en 2016, des études ont été conduites dans l'attente de l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités en décembre 2019. 2017-2021 a constitué une phase transitoire pour le projet de lignes nouvelles, au cours de laquelle l'action foncière s'est poursuivie en application de conventions de financement associant l'Etat et les collectivités locales.

**En 2021, les discussions entre les différentes parties prenantes ont été relancées** ; elles ont abouti en février 2022, à la signature d'un plan de financement entre l'Etat, 24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine, et SNCF Réseau. Ce plan porte sur les deux branches (jusqu'à Toulouse et Dax). Il prévoit la réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, puis la réalisation de la branche vers Dax.

**Le 2 mars 2022, la « société du Grand Projet du Sud-Ouest » a été créée sous la forme d'un établissement public local.** En bénéficiant de moyens propres (taxes locales spécifiques, capacité d'emprunt, contributions budgétaires), elle sécurise le passage en phase de réalisation. Fin 2022, une nouvelle convention de financement a été signée pour la réalisation d'études pré-opérationnelles et l'intensification de l'action foncière.

**En 2023, le projet va ainsi entrer dans une nouvelle phase, avec :**

- le choix du mode de réalisation (conception finale et construction de la ligne) : marchés publics classiques, conception-réalisation, marché global de performance incluant la maintenance... ;
- la conduite des études détaillées avec notamment de nouvelles reconnaissances sur le terrain : relevés environnementaux, sondages géotechniques... ;
- la reprise du dialogue territorial, avec notamment la mise en place de comités départementaux de suivi sous l'égide des préfets de département ;
- la poursuite de l'action foncière (dans un cadre amiable).

## **🔗 Le saviez-vous ?**

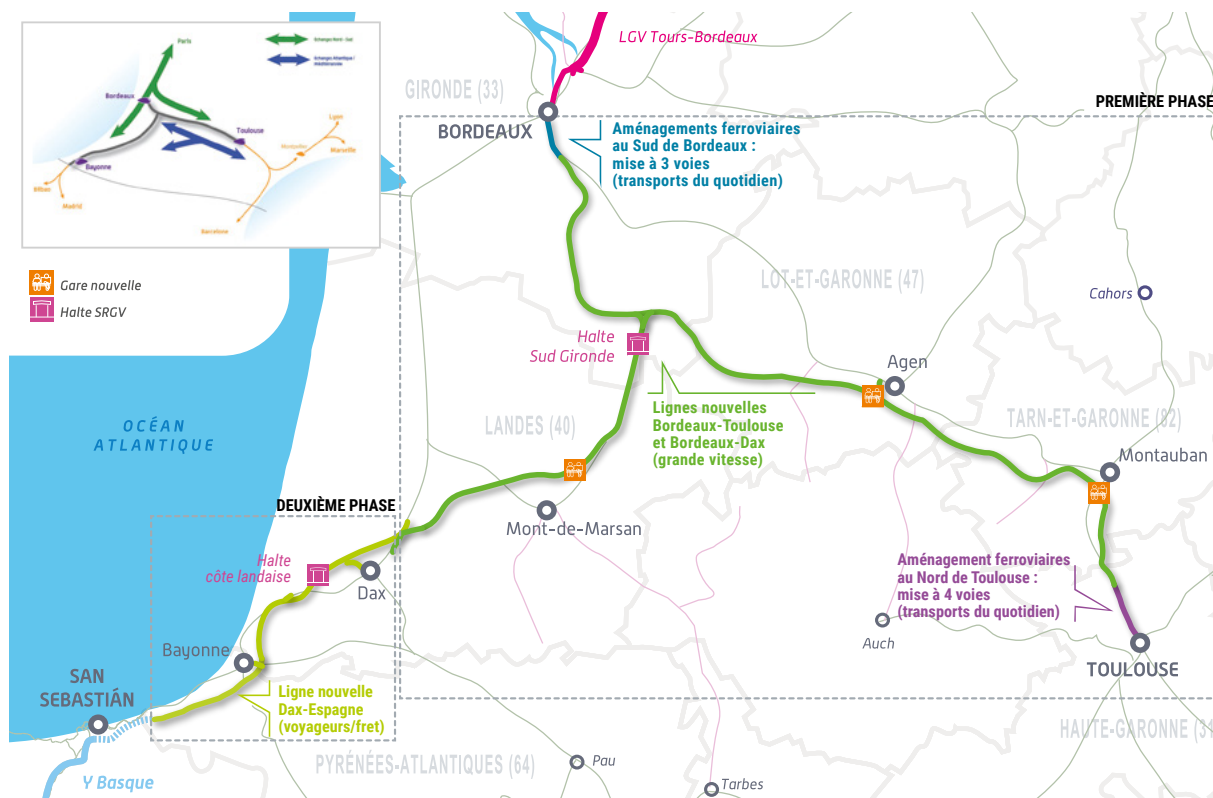
### **Lignes nouvelles ou modernisation des lignes existantes ?**

Dès l'origine du projet et aux différentes étapes des études, les solutions de modernisation des lignes existantes ont été examinées, comme alternative à la réalisation de lignes nouvelles. Les études et expertises successives ont démontré que cette hypothèse ne permettait pas d'atteindre les objectifs fixés, en termes d'amélioration des services ferroviaires et de renforcement de la part modale du ferroviaire, du fait de performances et de capacités insuffisantes.

## Le focus

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest porte sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Il est composé de plusieurs opérations :

- la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, comportant 3 gares nouvelles et une halte ferroviaire (pilotage SNCF Gares et Connexions) ;
- la création de la ligne nouvelle Dax-Espagne (voyageurs et fret), s'inscrivant dans le long terme ;
- la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne Bordeaux-Sète au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT).



## Les objectifs du GPSO

**Faciliter** les déplacements longues distances :

- 1h gagnée entre Bordeaux et Toulouse
- 20 mn entre Bordeaux, Dax et vers l'Espagne pour la 1<sup>ère</sup> phase ; 30 mn pour Bayonne et plus d'1 heure pour les liaisons directes vers l'Espagne avec la 2<sup>ème</sup> phase

**Améliorer** les transports du quotidien en aménageant la ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse : plus de capacité pour accueillir plus de trains

**Créer** de nouvelles capacités pour développer le fret ferroviaire, notamment pour les flux de transit et d'échange longue distance avec la péninsule ibérique

**Contribuer** aux objectifs de décarbonation des transports en renforçant la part du mode ferroviaire



**Rapprocher** les territoires, rendre le Sud-Ouest plus accessible et plus attractif grâce à la complémentarité TGV/TER et à l'intermodalité, qui permettent une large irrigation des territoires

[www.gpsso.fr](http://www.gpsso.fr)

# AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX : DAVANTAGE DE TRAINS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

Les aménagements ferroviaires sur la ligne actuelle Bordeaux-Sète doivent permettre de satisfaire aux enjeux de desserte du territoire : augmentation du trafic voyageurs et fret sur cet axe, en compatibilité avec les lignes nouvelles entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO).

## UNE OPÉRATION LONGUE ET COMPLEXE

Les aménagements de l'infrastructure existante constituent un programme d'actions lourd nécessitant une organisation minutieuse. En effet, pendant toute la durée du chantier la ligne continuera d'être exploitée : les trains circuleront normalement et assureront leurs dessertes ; les gares et haltes accueilleront les voyageurs, sauf pendant quelques périodes spécifiques.

### Principales adaptations des installations ferroviaires à réaliser :

- Création d'une 3<sup>e</sup> voie sur 12 km au sud de Bordeaux, ainsi qu'une 4<sup>e</sup> voie au niveau des gares
- Reconstitution de voiries et suppression de 6 passages à niveau
- Aménagement des haltes de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans et de la gare de Bègles en pôles d'échanges multimodaux
- Mise en place d'écrans de protections acoustiques sur un linéaire de 10 km

### La prise en compte des enjeux environnementaux, de la conception à la réalisation des travaux

La démarche « Éviter, Réduire, Compenser » a guidé les études dès les premières étapes de conception. En concertation avec les acteurs du territoire et les services de l'Etat, ce sont les hypothèses de tracés, puis le tracé proposé à l'enquête publique, présentant le moins d'impacts sur l'environnement qui ont été définis. Des études menées sur plusieurs cycles biologiques et qui concernent aussi bien les zones



humides, les trames verte et bleue, les paysages, l'acoustique, les activités agricoles, viticoles et sylvicoles, ont permis d'identifier et de hiérarchiser les enjeux pour les territoires traversés.

**En phase chantier**, de nombreuses mesures seront mises en œuvre afin de limiter au maximum les incidences sur l'environnement naturel et humain.

## Les bénéfices du projet

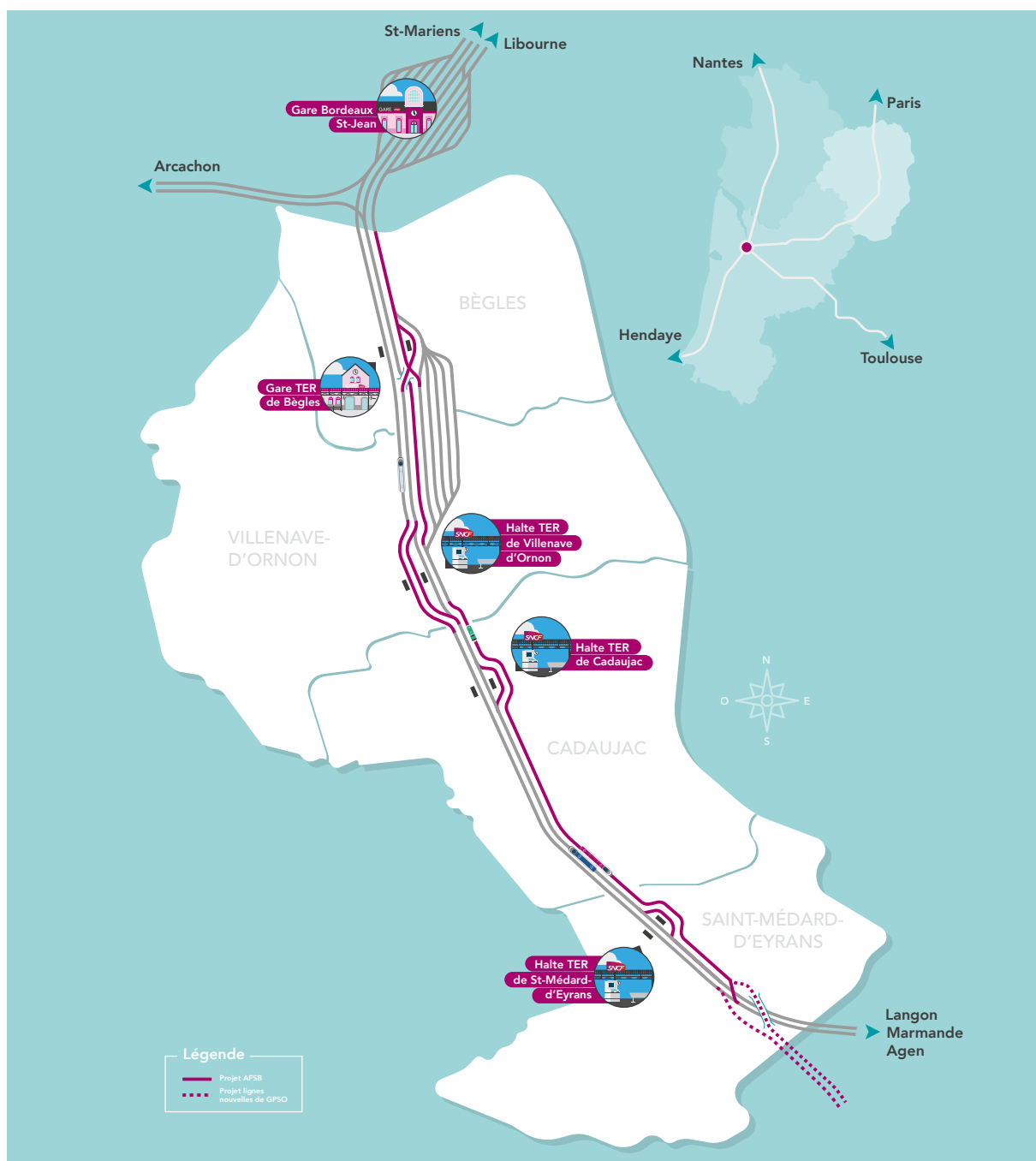
**Augmenter** le nombre de trains

**Garantir** régularité et fiabilité de l'axe

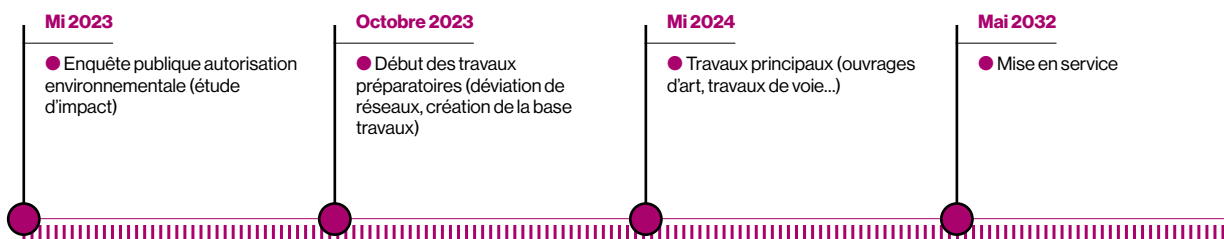
**Améliorer** la connexion avec les transports collectifs de l'agglomération

**Améliorer** la sécurité des usagers et des riverains





## Les grandes phases





# RELANCE DU FRET : MOBILISATION POUR LA RÉOUVERTURE DE PARTHENAY - SAINT-VARENT

La section de ligne fret entre Parthenay et Saint-Varent, fermée à la circulation depuis 2015, fait l'objet d'importants travaux qui permettront la reprise des circulations ferroviaires à la fin de l'année 2023. Etat, collectivités et entreprises se sont mobilisés pour la réouverture de cette ligne dont le rôle pour l'économie locale est essentiel.

**Le fret ferroviaire apparaît aujourd'hui comme la voie la plus pertinente pour répondre aux défis de la décarbonation du transport de marchandises.**

Afin de rattraper le retard de la France par rapport à ses voisins européens, l'Etat a présenté en 2021 sa stratégie nationale pour le fret ferroviaire fixant l'objectif de doubler la part modale du transport de marchandises sur rails d'ici 2030. Un plan de relance doté d'une enveloppe globale d'un milliard d'euros a pour cela été mis en place.

**Cette stratégie s'est traduite par un Pacte d'engagement pour le développement du fret ferroviaire**

signé en septembre 2021 par l'Alliance 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur), l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret), SNCF Réseau et l'Etat.

Il engage ces différents acteurs à mobiliser les moyens nécessaires pour atteindre les ambitions affichées. C'est dans cette dynamique que la rénovation complète du deuxième tronçon de la ligne Niort-Thouars s'inscrit, grâce au financement de l'Etat, de la Région Nouvelle-Aquitaine, du département des Deux-Sèvres, des communautés de communes du Thouarsais et de Airvaudais-Val du Thouet, ainsi que de deux industriels.

En effet, après les travaux réalisés en 2018, puis en 2019 entre Parthenay et Niort, la totalité de la ligne fret Niort-Thouars, stratégique notamment pour les approvisionnements du Sud-Ouest en



granulats, sera à nouveau opérationnelle. Débuté en janvier 2023 pour une durée de 12 mois, le chantier entre Parthenay et Saint-Varent consiste à renouveler 33 km de voie, à remettre en état différents ouvrages d'art, à moderniser les installations de sécurité aux passages à niveau, ainsi que les installations de télécommunication et de signalisation.

**APRÈS LA PHASE DES ESSAIS TECHNIQUES, LES TRAINS DE FRET POURRONT À NOUVEAU CIRCULER À LA VITESSE DE 60 KM/H.**

## % Les chiffres



# 16,5 M€

Montant total des travaux

## 44,18%

État

## 44,18%

Région Nouvelle-Aquitaine

## 8,58%

Conseil Départemental des Deux-Sèvres

## 0,65%

Communauté de Communes du Thouarsais

## 0,13%

Communauté de Communes Airvaudais-Val du Thouet

## 2,2%

Les Carrières Roy

## 0,08%

Amaltis

## ○ La parole à



**DOMINIQUE BILLON**  
Directeur général délégué des Carrières Roy

**Les Carrières Roy basées à Thouars (79) approvisionnent la région parisienne et le bassin bordelais en granulats, indispensables à la réalisation des enrobés de surface pour les couches de roulement du réseau routier.**

**Du fait des distances à parcourir, le ferroviaire est la solution la plus pertinente pour alimenter ces marchés. Pour transporter les 300 000 tonnes que nous écoupons chaque année vers le Sud-Ouest, il faudrait 10 000 camions mais seulement 175 convois ferrés.**

Depuis la fermeture de la section Parthenay – Saint-Varent en 2015, nos matériaux empruntent un contournement par Tours. La distance est ainsi multipliée par 1,5 et le coût de la redevance payée à SNCF Réseau par 4. Nous avons accepté cette situation transitoire parce que nous croyons dans le ferroviaire qui présente de nombreux avantages : possibilité de massifier les volumes, gain de temps pour nos clients, meilleur bilan Co2 et coût de transport plus intéressant que la route pour de grandes quantités. C'est pourquoi nous nous réjouissons de la réalisation de ces travaux. Nous attendons avec impatience la fin d'année 2023 et le retour des trains à la sortie de nos carrières pour cet accès direct vers le Sud.

**« Pour notre activité, la réouverture de la ligne répond à une véritable urgence : aller au plus court et retrouver des tarifs plus compétitifs »**





# « LE MODE FERROVIAIRE REPRÉSENTE L'AVENIR, MAIS IL DOIT GAGNER EN SOUPLESSE »

Offrir des solutions performantes aux entreprises ayant choisi le train est une préoccupation permanente des équipes de SNCF Réseau. La satisfaction du client passe par l'écoute, le dialogue, mais aussi par une meilleure capacité d'adaptation du système ferroviaire.



**Franck Dupont**  
Directeur Général d'Aliénor  
Ciments et co-fondateur de  
Cem'In'Eu

**Votre entreprise a très tôt misé sur le rail pour son développement ?**

**FRANCK DUPONT** / Aliénor Ciments, filiale du groupe Cem'In'Eu, est une entreprise qui se veut en rupture avec les modèles cimentiers traditionnels. Son concept est basé sur de petites unités de production implantées stratégiquement. Notre site de Tonneins nous permet par exemple d'alimenter les bassins bordelais et toulousains en limitant au maximum les distances parcourues. Dès le départ en 2015, soucieux de limiter nos émissions de gaz à effet de serre, nous avons fait le choix du mode ferroviaire. 100% de nos approvisionnements et de nos livraisons sont réalisés par le rail.

**Quelles sont vos attentes en tant que client ?**

**F.D.** / Pour faire face à l'accroissement de notre activité, nous avons demandé à pouvoir réserver des sillons supplémentaires, pour passer de deux à trois trains par semaine. Les réponses apportées dans un premier temps n'étaient

pas totalement satisfaisantes. En effet, le délai entre l'arrivée et le départ du train était trop court pour nous permettre d'assurer le chargement et le déchargement dans de bonnes conditions. Cette absence de marges représentait un risque. Lors de nos échanges avec la Direction territoriale, une solution a émergé : arrivée du convoi la veille pour élargir la plage de déchargement, et départ le lendemain matin.

Cette solution, simple sur le papier, a tout de même été difficile à mettre en œuvre. Mais les équipes de SNCF Réseau, très à l'écoute, se sont démenées et sont parvenues à mettre à notre disposition les sillons souhaités.

**« Au bout d'un an d'efforts conjugués, la situation s'est enfin débloquée. »**

L'environnement ferroviaire est excessivement complexe et le fonctionnement contraint par de nombreuses normes et réglementations, alors même que la société évolue vers davantage de flexibilité et d'agilité. La communication vers le client est insuffisante lors de suppressions unilatérales de sillons.

Si je pouvais formuler un vœu pour nos collaborations futures, ce serait celui de la simplification et de la fluidité dans le fonctionnement global et dans la communication entre SNCF Réseau, les entreprises ferroviaires et les chargeurs. L'information doit mieux circuler, le système doit être plus réactif. Néanmoins, je reste optimiste car je crois profondément à l'avenir du ferroviaire, une dynamique est en marche.



# LIGNE POLT : LES INVESTISSEMENTS SE POURSUIVENT ET S'INTENSIFIENT JUSQU'EN 2026

La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) fait l'objet depuis 2018, d'importants travaux de régénération, à la hauteur des enjeux réaffirmés par l'Etat sur cet axe structurant. D'ici 2026, c'est un montant total de 1,6 milliard d'euros qui aura été consacré par SNCF Réseau à l'amélioration des infrastructures ferroviaires, permettant de revenir aux performances nominales de la ligne. Aujourd'hui, la moitié des sommes prévues a déjà été investie sur l'axe, et les efforts vont se poursuivre dans les quatre années à venir.

**La ligne ferroviaire de Paris à Toulouse constitue un axe nord-sud stratégique entre les régions Île-de-France, Centre-Val-de-Loire, Nouvelle Aquitaine et Occitanie. Elle joue un rôle essentiel d'aménagement du territoire.**

L'Etat, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports pour les Trains d'Equilibre des Territoires (TET), a initié en 2018 un schéma directeur qui définit les évolutions nécessaires à l'amélioration de la qualité de service offerte aux voyageurs : niveau de desserte, régularité, temps de parcours et développement des services à bord.

Pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs, SNCF Réseau financera d'ici 2026, 1,6 milliard d'euros de travaux qui portent sur la régénération des voies et des aiguillages, des ouvrages d'art et des caténaires. En Nouvelle-Aquitaine, d'importants travaux ont ainsi été réalisés ces dernières années au moyen d'une « suite rapide », entre Limoges et Fromental au nord, et entre Limoges et Salon-la-Tour au sud.

En complément de ce programme, des opérations de modernisation seront également conduites d'ici 2027 pour un montant de 257 millions d'euros. Elles consistent à renforcer l'alimentation électrique de la ligne afin de tirer le meilleur parti des nouvelles rames, à accroître la vitesse de circulation entre Lothiers (36) et La Souterraine (23), et à améliorer l'accessibilité de plusieurs gares (dont Brive, Limoges, Uzerche, La Souterraine en Nouvelle-Aquitaine).

Enfin, parallèlement aux investissements sur les infrastructures, l'Etat finance à hauteur de 700 millions d'euros, le

renouvellement du matériel roulant avec l'achat de nouvelles rames qui seront déployées à partir de 2025 et jusqu'à fin 2026, en remplacement des trains Corail. Elles contribueront ainsi à l'amélioration du confort des voyageurs en proposant une meilleure offre de services.

## 🔍 Le focus

### Nouveau matériel roulant

Les maquettes taille réelle des futurs trains d'équilibre du territoire (TET) pour les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand ont été dévoilées en décembre 2022.

Nommés « Oxygène », les premières rames de ces 28 nouveaux trains sont en cours de construction dans l'unité de fabrication de l'entreprise CAF de Beasain (Espagne). Elles offriront une capacité totale de 420 places, soit 20 de plus qu'actuellement, et proposeront un accès autonome pour toutes les personnes à mobilité réduite depuis les quais, une connexion Wi-Fi ainsi qu'un espace réservable pour dix vélos.

## % Les chiffres

Montant des travaux de régénération à venir :

**190 M€**  
en 2023

**260 M€**  
en 2024

**245 M€**  
en 2025

**250 M€**  
en 2026



# LA NOUVELLE-AQUITAINE, LABORATOIRE D'ESSAI POUR LE PROJET DE TRAIN LÉGER INNOVANT

Essentielles à la cohésion des territoires, les lignes de desserte fine constituent plus de la moitié du réseau ferré de Nouvelle-Aquitaine. La Région et l'Etat se sont engagés financièrement afin d'assurer leur avenir, ce qui passe par la réalisation d'importants travaux de modernisation. Le projet de Train Léger innovant\* constitue une autre piste pour offrir un nouveau souffle à ces lignes. En Nouvelle-Aquitaine, différentes expérimentations sont menées.



**Jacques Berling**  
Directeur de projet Train Léger  
innovant - SNCF

## Quel est le principe du Train Léger innovant ?

**JACQUES BERLING** / La grande idée est de proposer une nouvelle approche intégrant matériel roulant, infrastructure et exploitation, afin de réduire les coûts globaux. Avec un système ferroviaire modulaire et simple, adapté aux lignes de desserte fine du territoire, nous aurons la capacité d'augmenter le nombre de trains en circulation.

Amélioration de la desserte locale, création de navettes périurbaines... nous étudions même la possibilité d'arrêts à la demande ou temporaires. Les trains pourront être reconfigurés selon les besoins des voyageurs : périodes festives, stockage de vélos, micro-fret, voire aménagements pour un service médical ou touristique, etc.

Alimenté par des batteries dont l'autonomie pourrait dépasser les 200 km, ce train nous engage pleinement dans la décarbonation. Pour passer à l'hydrogène, il suffira d'installer une pile à combustible et d'ajouter des réservoirs spécifiques, pour que les batteries soient alimentées grâce au gaz et non plus par la caténaire via un pantographe.

Fabriqués à partir de matériaux recyclés et recyclables, plus légers qu'un TER classique, ils solliciteront moins la voie ferrée, réduisant ainsi les besoins de maintenance. Nous menons une réflexion importante au sujet de sa liaison au sol. Notre but est de concevoir un système de suspension qui, non seulement évite le martelage sur les voies, mais amortit les défauts pour le confort des passagers.







## Flexy & Drais : deux autres solutions innovantes et décarbonées développées par SNCF

**L'objectif de Flexy** est d'offrir une seconde vie aux lignes qui ne sont plus circulées et dont l'état, ainsi que le potentiel de trafic, ne peuvent justifier une desserte ferroviaire classique. Grâce à sa double fonction rail et route, cette navette facilitera les croisements sur voie unique et la gestion des passages à niveau. Elle pourra rejoindre la route pour desservir les communes bordant la ligne.

**Drais** est destiné aux lignes faiblement exploitées de moins de 100 km, et circulerait sur des voies dédiées. Conçu dans une logique de sur-mesure, ce train très léger pourra accueillir jusqu'à 80 passagers. Ses batteries lui donneront une autonomie de 150 km et pourront être rechargées très rapidement à quai dans les gares équipées.

Afin de limiter les équipements de la voie, nous transférons à bord certaines fonctions de signalisation normalement effectuées par le sol, notamment la localisation du train et les signaux.

### Quelles sont les expérimentations conduites en Nouvelle-Aquitaine ?

**J. B. /** Une rame intégrée dans le plan de transport TER Nouvelle-Aquitaine servira pour les acquisitions de données sur le terrain. Circulant avec voyageurs, elle intégrera des modifications mineures et non intrusives.

La rame d'essai sans voyageurs, non encore identifiée, circulera sur des lignes d'essais ou des sillons hors trafic commercial pour tester des modifications plus importantes, à l'image du nouveau système de signalisation et de commande d'aiguilles.

Sur le tronçon Saujon-Cozes, le Ferrocampus de Saintes conduira des expérimentations sans train qui ont trait à l'infrastructure. Sur la ligne d'essai Busseau Felletin de nouvelles briques de signalisation seront testées, avec la circulation d'un train sans voyageurs.

**« La SNCF a rassemblé le fleuron de la filière ferroviaire française autour d'une conviction commune : innover pour redynamiser les petites lignes. »**

D'ici fin 2024, nous devons apporter la preuve que les technologies fonctionnent. Cette étape sera validée par la réalisation d'une maquette à l'échelle 1.

Des tests seront ensuite effectués en 2025 et 2026, sur une ou plusieurs lignes « laboratoire ». Après les phases d'industrialisation et d'homologation, notre objectif est de mettre le Train Léger innovant sur le marché en 2029, et la signalisation dès 2026.

\* Projet développé par un consortium regroupant onze partenaires : Alstom, CAF, Capgemini, Cerema, Ektacom, Ferrocampus, Railenium, SNCF, Texelis, Thalès, Wabtec.

# SÉCURISATION DES PASSAGES À NIVEAU : UNE RECHERCHE CONSTANTE DE SOLUTIONS INNOVANTES

En France, on compte près de 15 000 passages à niveau, franchis chaque jour par près de 16 millions de véhicules. Si le nombre d'accidents est en baisse, SNCF Réseau ne relâche pas ses efforts pour autant. La suppression de ces croisements rail/route constitue la solution de sécurisation ultime. Mais, il existe d'autres aménagements qui permettent d'améliorer la sécurité, dont certains font l'objet d'expérimentation.



**Laure Parinet**  
Responsable du Pôle Pilotage des Risques à la Zone de Production Atlantique - SNCF Réseau

**« La suppression d'un passage à niveau est une opération longue, complexe et coûteuse lorsqu'il s'agit de créer un ouvrage dénivelé. »**

En revanche, la sécurisation d'un passage à niveau, peut être obtenue grâce à la mise en œuvre d'autres types d'aménagements : remplacement des feux classiques par des feux à diode, visibles à plus longue distance, modification de la voirie routière, élargissement du passage à niveau par exemple.

A la suite d'un accident mortel survenu sur le passage à niveau pour piétons

n°172 bis situé à Châtelailon-Plage, SNCF Réseau en partenariat avec la commune, a conduit une expérimentation basée sur la théorie du « nudge ». Issue des sciences comportementales, cette technique propose d'inciter un individu à agir différemment, sans le contraindre ; un « coup de pouce » qui l'aide à prendre la bonne décision.

## OBSERVER, ANALYSER ET IMAGINER DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

Avec l'appui d'un bureau d'études, nous avons analysé les attitudes lors du franchissement du passage à niveau, pour comprendre les conduites à risque et identifier les leviers à actionner pour obtenir un changement de comportement. Un atelier participatif réunissant des volontaires a ensuite permis d'imaginer les dispositifs correctifs à mettre en œuvre : nouveau marquage au sol et nouvelle signalétique.

Une première évaluation sur le terrain a permis d'observer une augmentation des comportements vertueux à la suite de la mise en place de ces aménagements. Les avis des usagers sont également plutôt positifs. Dans un an, une nouvelle enquête sera réalisée pour mesurer l'effet d'habitude.

De cette expérience, on peut tirer un double enseignement. Premièrement, il est toujours intéressant de solliciter les usagers, dont la vision des choses enrichit le regard plus technique des spécialistes. Deuxièmement, certains aménagements simples à mettre en œuvre, apportent des réponses tout à fait satisfaisantes, comparés à des investissements ferroviaires lourds et contraignants : en termes d'acceptabilité du projet, d'amélioration de la sécurité et de bénéfice d'un point de vue économique.

## 📍 Le focus

### Installation de filets sous barrières : un dispositif expérimental

En mars 2018, un accident dramatique impliquant une adolescente, survenait sur le passage à niveau n°10 de Saint-Seurin-sur-l'Isle (Gironde), pourtant équipé de 4 demi-barrières. Une réflexion a rapidement été engagée par SNCF Réseau et ses partenaires afin de trouver les moyens de sécuriser ce type de passage à niveau, situé à proximité d'une gare et traversé par de nombreux piétons qui souhaitent accéder aux quais.

En septembre 2020, des tapis anti-intrusion étaient installés pour éviter que des personnes soient tentées de contourner, par les côtés, les barrières abaissées.

En octobre 2022, des filets ont été posés sous les barrières pour dissuader toute tentative de franchissement. Cette solution expérimentale, déployée sur plusieurs sites du territoire, a déjà fait l'objet d'un retour d'expérience positif. L'Etat a d'ailleurs validé son déploiement sur certains passages à niveau présentant des critères similaires à celui de Saint-Seurin sur l'Isle. Dans le cadre du Plan de relance, une enveloppe de 80 millions d'euros a été affectée à la sécurisation des passages à niveau sur l'ensemble du territoire national.

## % Les chiffres

En France entre 2013 et 2021, le nombre de collisions aux passages à niveau a diminué de

**35%**

En France entre 2017 et 2020, le nombre de décès a été divisé par

**2**

Chaque année en France, SNCF Réseau assure la maintenance des passages à niveau en y consacrant

**120 M€**



Avant



Après

### Expérimentation en cours en Nouvelle-Aquitaine

**Installation de caméras de vidéoprotection** afin d'analyser les comportements des usagers (Razac – 24).

**Installation de caméras de vidéoprotection** avec détection d'obstacle, couplé à terme avec un système d'arrêt des trains si l'expérimentation est concluante (Rion-des-Landes – 40).



# ACCÉLÉRER LE TRAITEMENT DU BRUIT FERROVIAIRE

SNCF Réseau et l'Etat allouent des moyens financiers pour améliorer la situation des riverains les plus touchés par le bruit ferroviaire. A ce titre, un programme de résorption des points noirs du bruit ferroviaire a été intégré au dispositif France Relance pour la période 2020-2025 avec une enveloppe de 120 millions d'euros au niveau national.

**Ce dispositif permet à SNCF Réseau d'accélérer la résorption des points noirs du bruit ferroviaire (PNBf) sur les axes les plus circulés, notamment par des trains de marchandises et en particulier de nuit. Ainsi, les logements ou établissements situés le long de ces axes, s'ils répondent aux critères d'éligibilité, peuvent bénéficier de travaux pour atténuer les nuisances sonores subies.**

Les travaux d'isolation acoustique consistent essentiellement à changer les huisseries non performantes des bâtiments éligibles. Avec l'aide des communes, SNCF Réseau identifie les propriétaires des bâtiments et des logements désignés comme points noirs du bruit potentiels, le long des axes prioritaires. SNCF Réseau s'appuie pour cela sur des bureaux d'études spécialisés en acoustique, qui réalisent des mesures qui confirment le statut « PNBf » des bâtiments. Les propriétaires concernés ont alors la possibilité de faire réaliser des travaux d'isolation de façade, financés par SNCF Réseau et d'autres partenaires dans la limite des enveloppes prévues au Plan de relance.

En Nouvelle-Aquitaine, ce nouveau dispositif s'accompagne de 2 démarches successives : l'identification des bâtiments dits « points noirs bruit ferroviaire » et la résorption des nuisances :

- Pour l'identification des points noirs bruit : en 2022, les investigations ont été concentrées le long de la ligne Bordeaux-Chartres, exclusivement sur le périmètre des communes de Sainte-Eulalie, Lormont, Ambarès-et-Lagrave et Carbon-Blanc ; en 2023, un diagnostic régional sera initié et se concentrera sur la ligne Bordeaux-Paris sur le secteur de Liguré au sud de Poitiers (14 communes), ainsi qu'entre Chalais et Saint-Loubès (16 communes).



La ligne Bordeaux-Irun fera également l'objet d'expertises sur un secteur allant du sud de Bordeaux à l'entrée du Teich (5 communes).

- En ce qui concerne le traitement des « PNBf » : sur la période 2023-2024, les travaux d'isolation acoustique débiteront sur les bâtiments confirmés « PNBf » situés le long de la ligne Bordeaux-Chartres pour les communes de Sainte-Eulalie, Lormont, Ambarès-et-Lagrave et Carbon-Blanc, et s'étendront ensuite sur les autres bâtiments « PNBf » issus du diagnostic régional.

**SNCF Réseau contribue également à la révision des classements sonores des infrastructures ferroviaires.** Ces révisions conditionnent l'évolution des traitements de façades par les promoteurs immobiliers dans le cadre des nouvelles constructions réalisées le long des voies. Ces classements, pris par arrêtés préfectoraux, ont été révisés en 2022 pour les lignes girondines et landaises. En 2023, 3 révisions sont programmées dans les départements de la Creuse, de la Charente et de la Corrèze. En 2024, elles concerneront la Haute-Vienne et les Deux-Sèvres.

## % Les chiffres



147 M€

coût social du bruit en France selon une estimation de l'ADEME

2/3

de cet impact sont liés au secteur des transports

7,6%

du coût total est imputable au ferroviaire

# MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION ET PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : UNE RESPONSABILITÉ ASSUMÉE

La maîtrise de la végétation aux abords des voies représente un enjeu de taille en termes de sécurité et de régularité des circulations. Du fait de l'étendue du patrimoine ferroviaire, l'entretien des espaces végétalisés constitue une charge financière importante, et les nombreuses prescriptions environnementales imposent de nouvelles obligations au gestionnaire d'infrastructure. Pour relever le défi, SNCF Réseau expérimente des solutions alternatives.



**Christophe Haissant**  
Expert désherbage et produits  
phytopharmaceutiques - SNCF  
Réseau

## % Les chiffres

Coût de la maîtrise de la  
végétation :

**230 M€**  
par an pour l'ensemble  
du réseau national

### En quoi la maîtrise de la végétation est-elle un enjeu crucial pour SNCF Réseau ?

**CHRISTOPHE HAISSANT** / Il y a plusieurs raisons liées à la sécurité :

- la végétation peut masquer tout ou partie de la signalisation basse présente sur le réseau ;
- les engins de mesures et de surveillance de la voie de nouvelle génération sont équipés de système de visée laser dont les résultats peuvent être faussés lorsque la végétation fait obstacle à leur cible ;
- les pistes situées de part et d'autre des voies doivent être entretenues pour réduire le risque de chute des opérateurs de maintenance, pour maintenir un accès dégagé lors d'intervention des secours et pour éviter les départs d'incendies.

Il ne faut pas oublier non plus l'enjeu lié à la régularité des trains.

### De quels moyens disposez-vous ?

**C. H.** / Outre les moyens classiques, nous utilisons des trains désherbeurs spéciaux qui parcourent chaque année les 28 000 km de voies gérés par SNCF Réseau. Les tournées sont réalisées lors de 2 campagnes : de mi-mars à début juillet, et en septembre-octobre. Le choix de ces périodes est lié à la pousse de la végétation mais également aux périodes d'autorisation d'utilisation des produits, qui sont très réglementées.

### En quoi les nouveaux trains désherbeurs sont-ils innovants et plus performants ?

**C. H.** / SNCF Réseau a totalement cessé d'utiliser le glyphosate depuis fin 2021. Les engins utilisés précédemment ont dû être adaptés à la nouvelle substance répandue, plus grasse, composée à 95 % de biocontrôle (acide pélargonique). Pour gagner en efficacité, ce produit est associé à un antigerminatif.

Les nouveaux trains disposent d'un système embarqué qui permet de géolocaliser les zones sensibles. A leur approche, la pulvérisation est automatiquement stoppée. En matière d'innovation, l'avant du train est équipé de caméras qui permettent de détecter la présence de végétation sur la voie et sur les pistes. Grâce à ce système, les surfaces de traitement sont divisées par deux.

Enfin, pour améliorer le confort des opérateurs situés dans le local de commande du train, la cabine est pressurisée.

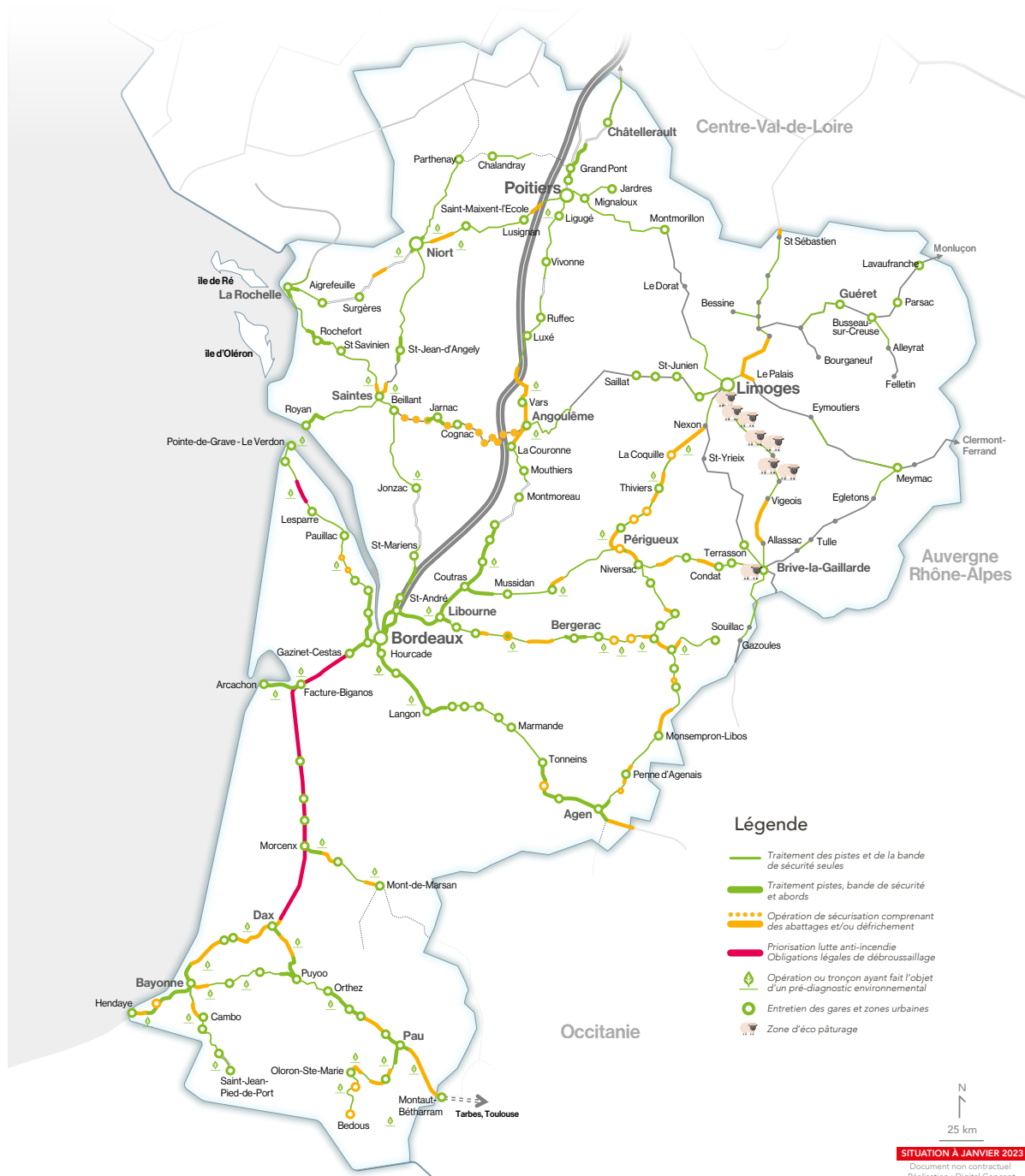
**« Le volume de produits phytopharmaceutiques utilisé sur le réseau ferré a été divisé par 10 en 20 ans. »**

## Programme d'entretien de la végétation aux abords des voies 2023

Le budget consacré au traitement de la végétation en Nouvelle-Aquitaine est de 19 millions d'euros.

Il recouvre notamment :

- l'entretien courant,
- les interventions d'urgence (chutes d'arbres après tempêtes...),
- la réalisation d'études écologiques dont l'objectif est d'améliorer la prise en compte de la biodiversité et d'adapter les méthodes utilisées.





# GESTION DE LA VÉGÉTATION AUX ABORDS DES VOIES : PLANIFIER POUR MIEUX MAÎTRISER

Obligations vis-à-vis des riverains, complexification de la réglementation, sensibilité des élus et du grand public aux enjeux environnementaux : dans un contexte en pleine évolution, SNCF Réseau s'est engagé dans un processus de transformation qui vise à améliorer l'efficacité et l'acceptabilité de ses chantiers de maîtrise de la végétation. L'entreprise s'appuie désormais sur un « Plan de Gestion Végétation », qui permet d'établir des priorités, de suivre l'avancement des interventions et de s'assurer du respect des normes en matière notamment de biodiversité et de qualité de l'eau.



**Quentin Debarre**  
Responsable de la stratégie et  
du pilotage du traitement de la  
végétation à l'Infrapôle Aquitaine  
SNCF Réseau

**L'innovation porte à la fois sur les méthodes de gestion de la végétation, sur les moyens employés et sur la réalisation d'inventaires du patrimoine végétal.**

La difficulté réside dans le fait que nous devons répondre à différentes exigences : garantir la sécurité ferroviaire, informer suffisamment tôt élus et riverains avant nos interventions, contenir les coûts d'entretien. Il faut également combiner nos obligations environnementales avec les autres réglementations concernant la lutte contre les incendies ou les interfaces avec les propriétaires voisins.

La prise en compte des enjeux de biodiversité (périodes de nidification, présence d'espèces protégées, lutte contre les espèces invasives) ou paysagers (rôle

## % Les chiffres

Diminution des incidents liés à la végétation ayant un impact sur la régularité, grâce au plan de lutte engagé en 2021 en Nouvelle-Aquitaine.

# 2021

**245 incidents**

**960 trains impactés**

**25 400 minutes perdues**

# 2022

**163 incidents**

**771 trains impactés**

**18 200 minutes perdues**

de barrière joué par les haies d'arbres) est réalisée de manière adaptée quels que soient le lieu et la période d'intervention. Un bureau d'étude environnemental nous accompagne pour identifier les enjeux et formuler des prescriptions. Il peut également effectuer des contrôles sur le terrain.

# CAMPUS DE FORMATION SNCF RÉSEAU : À LA POINTE DU FERROVIAIRE

Avec son Campus de Bordeaux Bègles, inauguré le 28 juin 2022, SNCF Réseau mise sur le développement des compétences de ses agents et la formation de ses recrues afin de construire le réseau ferroviaire de demain. Avec la modernisation du campus historique de Nanterre et l'ouverture d'un 3<sup>ème</sup> campus à Lyon Saint-Priest, SNCF Réseau dispose désormais d'établissements nouvelle génération qui proposent un accompagnement et des méthodes pédagogiques innovantes.

**Fabien Esseiva**  
Formateur dans le domaine du  
Génie Civil SNCF Réseau

## LA CONNAISSANCE PAR L'IMMERSION

La formation aux métiers du ferroviaire proposée à Bordeaux Bègles se divise en deux grandes branches : d'une part, le génie civil (maintenance de la voie, de la caténaire et de toutes les installations électriques, ainsi que la conduite et les opérations au sol sur les trains d'entretien) ; d'autre part la circulation ferroviaire (mouvements de train, commande de la signalisation et des aiguillages).

**Les 9 000 m<sup>2</sup> d'espace technique** (plateau ferroviaire, halles techniques, répliques de postes d'aiguillage) rendent possible l'approfondissement des connaissances théoriques en toute sécurité, puisqu'ils éliminent le risque ferroviaire pris par les agents qui se rendent sur le terrain. Le matériel à disposition nous permet d'aborder toutes les spécificités des équipements ferroviaires d'ancienne et de nouvelle génération.

**Grâce aux technologies de réalité virtuelle** et des programmes dédiés, on pousse davantage l'immersion. Les stagiaires sont capables de manipuler des éléments, de pratiquer les gestes métiers dans des procédures classiques, mais aussi dans des situations dégradées. Nous sollicitons ainsi différents types de mémoire, en espérant favoriser le maximum de profils d'apprentissage.

**Une fois l'attestation de formation délivrée**, les stagiaires retournent au sein de l'établissement qui les a recrutés pour valider l'acquisition des compétences. A la suite de cette mise en pratique, l'évaluateur, qui peut être le manager, leur délivre un titre d'habilitation.

## UN ACCOMPAGNEMENT PÉDAGOGIQUE AU-DELÀ DES HEURES DE FORMATION

**L'accompagnement va au-delà de la formation** au sens strict. C'est un campus « à l'américaine », avec des espaces ludiques, de détente, l'intégration d'une cafétéria, la mise à disposition de coachs sportifs... Nous valorisons le bien-être du stagiaire tout au long de son parcours.

À l'issue de chaque session, nous proposons de remplir un formulaire de satisfaction et les retours sont pour l'instant très positifs. Le dynamisme et la bienveillance du staff s'expriment à tous les niveaux hiérarchiques. Les conditions des métiers auxquels nous les préparons sont difficiles. Aussi, préserver la dimension humaine est primordial.



## Faire face à des besoins de recrutement croissants



**Amandine Lozano**  
Chargée de recrutement  
territorial Aquitaine Poitou-  
Charentes SNCF Réseau

**Entre 2021 et 2022, les besoins de recrutement de l'Etablissement Circulation Aquitaine Poitou-Charentes ont été multipliés par trois.** De plus, la montée en puissance du projet d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) a nécessité l'embauche d'une quarantaine de personnes en 2022. Comme dans d'autres secteurs, nous rencontrons des difficultés à attirer des candidats : certains profils comme les électriciens par exemple sont très recherchés, les métiers que propose SNCF Réseau sont mal connus et les motivations des postulants ont beaucoup évolué. Une carrière longue au sein de la même entreprise n'est plus un objectif et le bien-être au travail, le respect de l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle sont des attentes fortes.

**Dans ce contexte, nous devons en permanence adapter nos méthodes :** être plus réactifs et plus flexibles. Nous nous efforçons par exemple de raccourcir le processus de recrutement, en le concentrant sur une journée « coup de poing » au cours de laquelle est réalisé l'ensemble des entretiens. Sous réserve de la visite médicale passée ultérieurement, le candidat sait le soir même s'il est retenu. Nous procédons également à des recrutements locaux : le postulant connaît dès le départ son lieu d'affectation, la mobilité exigée auparavant étant un frein à l'embauche.

**Nous déployons également des efforts** pour aller chercher les candidats sans attendre qu'ils se présentent : partenariat avec Pôle Emploi, les missions locales, Défense mobilité, les organismes de formation, le Ferrocampus de Saintes ; participation à des salons et forums ; intervention dans des lycées avec ateliers de mise en situation. Nous essayons de recruter autrement : dans le domaine de la circulation ferroviaire, nous mettons l'accent sur les attitudes et les comportements, davantage que sur les savoir-faire techniques. Lorsque l'on s'adresse à des personnes en reconversion qui n'ont pas forcément les prérequis de l'emploi, nous pouvons proposer des formations de remises à niveau de 400 heures en partenariat avec Pôle Emploi, puis des formations rémunérées au futur poste.

**« Comprendre les motivations des personnes à la recherche d'un emploi, analyser les évolutions pour ajuster son offre est primordial pour recruter aujourd'hui. »**



# RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE : SNCF RÉSEAU S'ENGAGE EN FAVEUR DE LA COHÉSION SOCIALE

En tant qu'entreprise publique, historiquement très présente sur l'ensemble du territoire, SNCF a une responsabilité particulière vis-à-vis de la société. Elus, concitoyens et plus généralement l'ensemble des acteurs locaux ont des exigences fortes. La stratégie de Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE) traduit cette volonté d'agir pour être à la hauteur des attentes.

**Consciente des enjeux, l'entreprise s'est lancée dans un processus de transformation pour améliorer son efficacité économique, environnementale et sociétale.**

L'ensemble des collaborateurs s'investit au quotidien pour modifier ses pratiques, améliorer les techniques employées et contribuer ainsi à la réussite d'une politique ambitieuse en matière de développement durable. Sur le terrain, de nombreuses initiatives qui s'appuient sur les valeurs de solidarité et d'entraide, sont conduites au bénéfice des personnes aidées et de l'entreprise elle-même.

**La stratégie RSE du groupe SNCF est construite autour de 6 axes majeurs :**

**Développer** la part du ferroviaire et des mobilités durables.

**Réduire** l'empreinte environnementale de nos activités.

**Améliorer** la résilience de nos activités au changement climatique.

**Agir** pour la cohésion sociale et l'économie écologique et solidaire dans les territoires.

**Faire** de nos salariés les principaux acteurs et bénéficiaires de la transition écologique et sociale.

**Développer** une éthique irréprochable et une gouvernance ouverte.



# En partenariat avec TAPAJ, SNCF Réseau accompagne des jeunes en grande précarité

## ○ La parole à

**ADRIEN NOILLY**  
Chargé de mission Relations  
Entreprises TAPAJ France

**TAPAJ (Travail Alternatif Payé A la Journée) est une innovation soutenue par l'Etat, permettant un retour à l'emploi des personnes de 16 à 25 ans en situation de précarité et présentant une addiction aux produits psychoactifs.** Il s'agit d'une réponse graduelle, pensée comme une succession de marche-pieds, avec une augmentation progressive des heures travaillées et du niveau d'accompagnement global (médico-psycho-social). C'est une alternative pour les jeunes sans ressources, dans le cadre d'une activité professionnelle rémunérée à la journée, ne nécessitant pas de qualifications particulières, et sans engagement immédiat sur la durée.

Le partenariat entre TAPAJ Poitiers et l'Infrapôle Poitou-Charentes est né d'une rencontre et de l'identification d'un besoin de tri et valorisation des déchets aux alentours de la gare de Ruffec. Cette mission a permis à SNCF Réseau de constater les avantages du retour à l'emploi pour les personnes marginalisées, la transformation sociale étant au cœur de la lutte contre les discriminations.

La dynamique solidaire du dispositif TAPAJ permet au jeune d'être valorisé par le temps d'écoute privilégié dont il bénéficie et la découverte de différents corps de métier.

**XAVIER DENEUVILLE**  
Unité Supply Chain – Zone de  
Production Atlantique SNCF  
Réseau

**Dans le cadre de ma mission, je suis chargé de la récupération des matières premières lors de chantiers de renouvellement de la voie (rails déposés, cales en plastique, tirefonds), afin de les orienter soit vers des centres de recyclage, soit vers notre unité de reconditionnement basée à Saint-Dizier, en vue de leur réutilisation.** Lorsque les travaux sont terminés, on retrouve malheureusement souvent des déchets ou des matériaux neufs abandonnés sur place. Pour remettre en état certains de nos sites, nous avons noué un partenariat avec l'association TAPAJ afin d'offrir l'occasion à des jeunes en situation de précarité, de retrouver une activité professionnelle.

**Une première expérience a été conduite sur un terrain derrière la gare de Ruffec, pour procéder au ramassage, au tri et à l'évacuation de déchets.**

Le bilan de l'opération est très positif : les jeunes ont parfaitement mené à bien leur mission, en réalisant un travail de qualité, dans le respect du planning. Cette démarche est très importante pour SNCF Réseau : elle nous permet de mettre en pratique les valeurs d'entraide et de partage que nous défendons. Pour les jeunes, c'est l'occasion d'amorcer une réinsertion grâce à une activité utile et valorisante. Tout le monde sort gagnant, c'est pourquoi nous allons étendre ce dispositif à d'autres sites en Nouvelle-Aquitaine.



## 🔍 Le focus

### La Fondation SNCF soutient le tissu associatif local

Dans le cadre du dispositif de Mécénat territorial 2022, le Comité Nouvelle-Aquitaine a apporté son aide financière à 10 projets associatifs, destinés à accompagner des jeunes, qui sont fragilisés ou qui connaissent des difficultés. Les projets retenus s'inscrivent dans les deux domaines choisis par la Fondation SNCF pour développer son action : « Trouver sa voie » en devenant un acteur citoyen, responsable ; « Agir pour l'environnement » en s'engageant pour des territoires durables. Au total en Nouvelle-Aquitaine, ce sont 114 000 € qui ont été alloués, avec des dotations qui vont de 10 000 à 24 000 € selon les dispositifs.

#### ● LES CHIFFRES

La Fondation SNCF en France c'est...

**640 projets**  
associatifs soutenus en 2021

**6 200 salariés engagés**  
en mécénat de compétences

**65% du budget**  
consacré au soutien d'associations  
territoriales





# REEMPLACEMENT DE L'HISTORIQUE CATÉNAIRE « MIDI »

Construite dans les années 1920, la caténaire de type « Midi », caractéristique du paysage ferroviaire dans le Sud-Ouest, présente des particularités techniques de conception qui la rendent complexe à entretenir. SNCF Réseau a débuté en mars 2022, un programme de modernisation de ces installations d'alimentation électrique entre Ondres (40) et Boucau (64). Le remplacement de la caténaire sur cette zone test permet d'éprouver de nouvelles méthodologies de travail, tout en validant une trajectoire économique adaptée à la poursuite de l'opération sur l'ensemble de la ligne entre Dax et Bayonne.

Retour en images sur les opérations de mise en service de la caténaire nouvelle génération sur la voie 1, conduites de nuit dans la semaine du 24 au 28 octobre 2022.



## 19H00

Jean-Marc Larrecot (à droite), responsable du lot travaux, anime la réunion préparatoire en présence de toutes les personnes intervenant sur le chantier. Objectif : rappeler les règles d'organisation et le déroulé de l'opération, veiller à la cohabitation des différentes activités, s'assurer de la bonne connaissance des consignes des sécurité.

## 21H30

Après la mise en place et l'activation des dispositifs de protection, les engins peuvent rejoindre la zone travaux. Ce sont au total 8 engins spécialisés caténaires rail-route qui s'enrailent à partir d'un passage à niveau.







#### DÉBUT DES OPÉRATIONS DE DÉMÂNTÈLEMENT DE L'ANCIENNE CATÉNAIRE

Les câbles sont préalablement détendus. Le fil de contact est séparé de son câble porteur pour être déposé au sol.



Maintenant que les anciens conducteurs sont déposés, les armements de la nouvelle caténaire, préalablement installés sur les nouveaux supports, sont déployés. Les câbles, déroulés lors de travaux préparatoires, y seront accrochés.



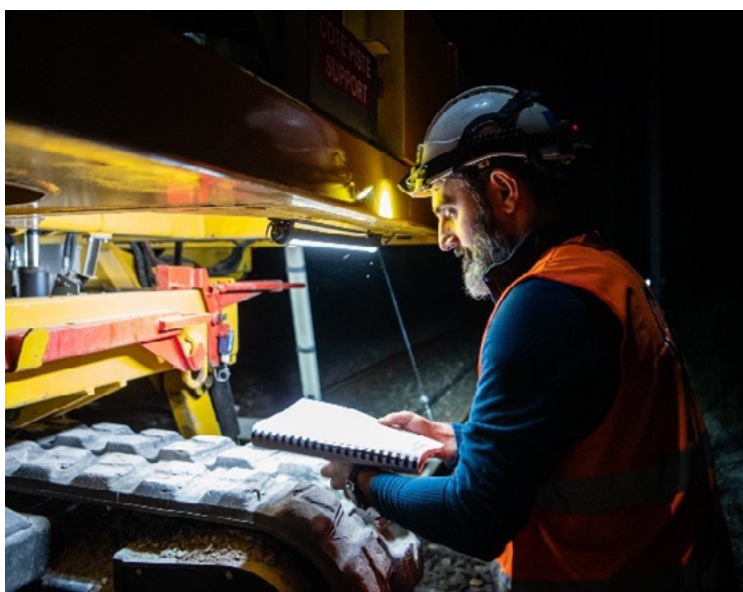
C'est maintenant au tour du câble porteur d'être décroché des anciennes ogives, puis posé au sol en attente.





Durant la nuit, les trains commerciaux continuent de circuler sur la voie contiguë. Une chaîne d'annonce humaine est présente pour veiller et déclencher l'arrêt des activités lors du passage d'un train, assurant ainsi la sécurité des intervenants.

A mi-parcours de l'opération, l'entreprise met à la hauteur les nouveaux conducteurs, en s'assurant du bon réglage de la caténaire : vérification des cotes par rapport au carnet de montage issu des études d'exécution.







En temps masqué, les opérateurs s'affairent à mettre en couronne les anciens câbles porteurs en acier. Ils sont ensuite évacués du chantier pour être dirigés vers un site de recyclage.

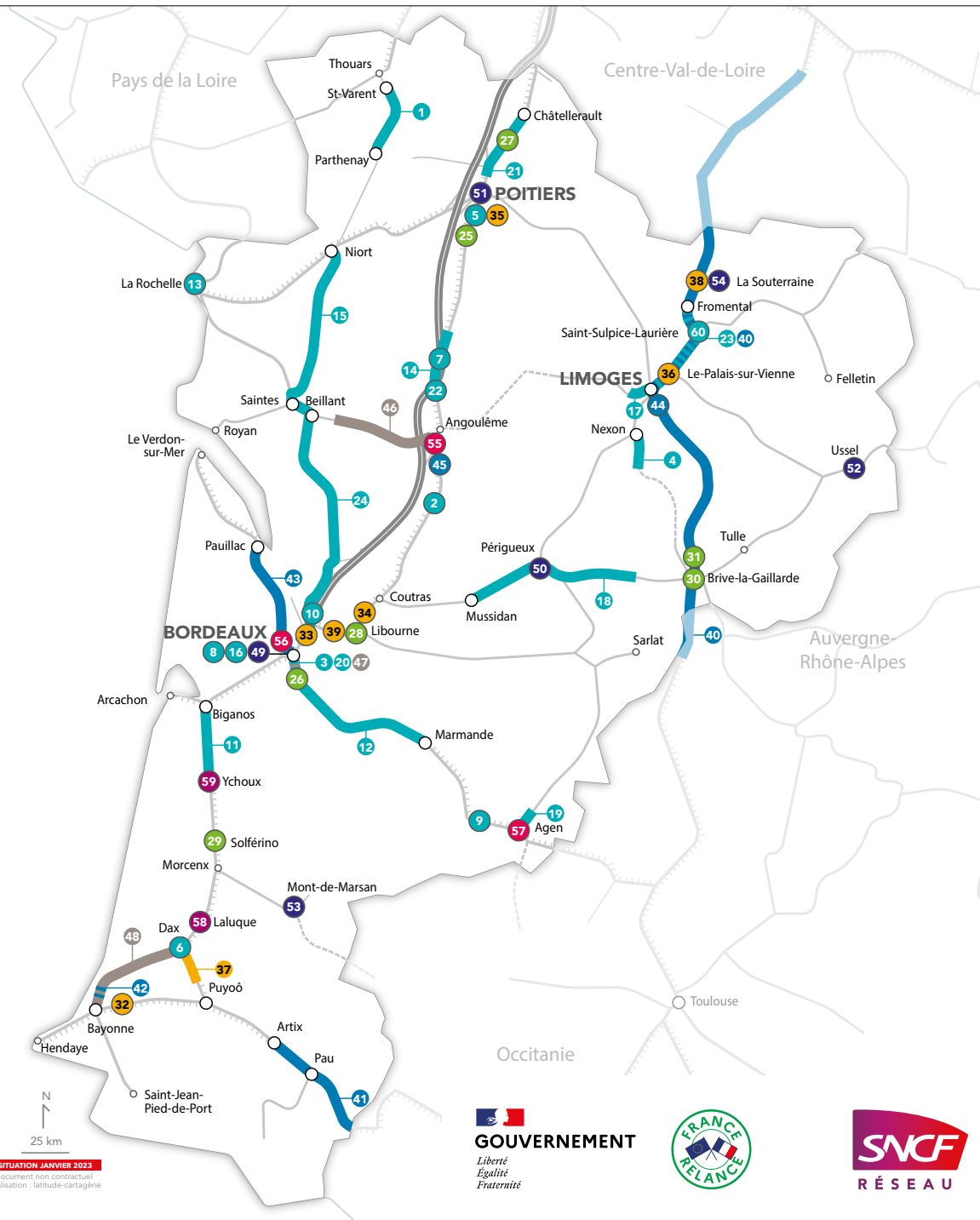


### 3H00

La fin de l'opération approche. La nouvelle caténaire est en place. Les fils de contact constitués de cuivre, sont enroulés sur des tourets, puis acheminés vers la plateforme de gestion nationale des matières premières SNCF Réseau, située au Mans, pour être revalorisés. Viendront ensuite les visites de contrôles, le réglage fin et la levée des mesures de sécurité avant la reprise, au petit matin, de la circulation sur la voie 1.



# PRINCIPAUX CHANTIERS 2023 EN NOUVELLE-AQUITAINE





## VOIE DONT TRAIN-USINE

- 1 **Réouverture de la ligne fret entre Parthenay et Saint-Varent**  
Du 01 octobre 2022 au 29 décembre 2023, [chantier cofinancé](#) - 16,5 M€ dont 13 M€ en 2023
- 2 **Travaux de voie en gare de Couhé-Vérac**  
Du 24 avril 2023 au 02 juin 2023 - 1,7 M€
- 3 **Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux**  
Du 05 février 2023 au 09 décembre 2023, [chantier cofinancé](#) - 37 M€
- 4 **Modernisation de la voie antenne Nexon-Saint-Yrieix de la ligne Nexon-Brive-la-Gaillarde**  
Travaux sur fermeture de ligne du 26 juin au 9 décembre 2023, [chantier cofinancé](#) - 23 M€
- 5 **Modernisation de la voie dans le tunnel des Bachées**  
Du 27 mars 2023 au 9 juin 2023, 3 OCP semaines 18, 20 et 21 - 3,15 M€
- 6 **Travaux d'assainissement et hydraulique en gare de Dax**  
Du 28 août 2023 au 01 décembre 2023 - 2,2 M€
- 7 **Travaux d'assainissement en pleine voie**  
Du 31 juillet 2023 au 17 novembre 2023 - 3,6 M€
- 8 **Remplacement de dalots**  
Du 14 mars 2023 au 20 avril 2023 - 1,1 M€
- 9 **Remplacement de dalots**  
Du 29 octobre 2023 au 07 décembre 2023 - 1,5 M€
- 10 **Renouvellement de voie**  
Du 15 janvier 2023 à 03 mars 2023, OCP le 28 janvier 2023 à La Grave, du 06 au 08 février à Coutras, le 18 février 2023 à Eglisottes - 1,9 M€
- 11 **Renouvellement de voie entre Biganos et Ychoux (avec train usine)**  
**Renouvellement de la voie entre Marcheprime et Biganos (hors suite)**  
Du 10 avril 2023 à juin 2024 - 121 M€
- 12 **Renouvellement de rails entre Villenave d'Ornon et Marmande**  
Du 06 août 2023 au 08 décembre 2023 - 5,2 M€
- 13 **Renouvellement de la voie en gare de La Rochelle**  
Du 11 septembre 2023 au 08 décembre 2023, OCP du 21 au 23 octobre 2023 - 3,6 M€
- 14 **Renouvellement de rails entre Ruffec et Luxé**  
Du 13 novembre 2023 au 08 décembre 2023 - 1,8 M€
- 15 **Modernisation de la voie entre Niort et Saintes (Pdifer)**  
Du 01 septembre 2023 au 20 décembre 2024, [chantier cofinancé](#) - 3,5 M€
- 16 **Renouvellement de la voie en gare de Bordeaux Saint-Jean**  
Du 29 octobre 2023 au 07 décembre 2023, OCP les semaines 46 et 47 - 2,4 M€
- 17 **Travaux maintien de la performance entre Saillat-Chassenon et Limoges**  
Travaux sur ligne fermée du 11 septembre au 17 décembre 2023, [chantier cofinancé](#) - 9 M€
- 18 **Travaux maintien de la performance entre Mussidan - Périgueux et Brive-la-Gaillarde**  
Du 11 au 28 avril 2023 et du 30 octobre au 01 décembre 2023, [chantier cofinancé](#) - 1,4 M€
- 19 **Travaux maintien de la performance Périgueux-Agen**  
Du 12 juin 2023 au 29 septembre 2023, [chantier cofinancé](#) - 3,8 M€
- 20 **Modernisation de voies de service à Hourcade**  
En cours d'année - 1,1 M€
- 21 **Renouvellement de rails au nord de Poitiers**  
Du 1 septembre 2023 au 10 novembre 2023 - 2,7 M€
- 22 **Remplacement de longrines à Vervant**  
Du 11 mars 2023 au 29 mars 2023 - 1,5 M€
- 23 **Renouvellement de la voie entre Fromental et Limoges voies 1 et 2**  
Du 09 janvier 2023 au 30 juin 2023 et du 09 octobre 2023 au 01 décembre 2023 - 15,5 M€
- 24 **Modernisation de la voie entre Bordeaux et Saintes**  
Du 02 octobre 2023 au 16 novembre 2023 - 2 M€
- 60 **Renouvellement des voies 1 et 2 en gare de Saint-Sulpice-Laurière**  
Du 13 février au 14 avril 2023 - 5 M€



## AIGUILLAGE

- 25 **Renouvellement de 6 aiguillages en gare de Vivonne**  
Du 09 janvier 2023 au 21 avril 2023, 3 OCP semaines 09, 10 et 11 - 7 M€
- 26 **Renouvellement de 4 aiguillages à Hourcade**  
Du 4 septembre 2023 au 12 novembre 2023 - 2,6 M€
- 27 **Renouvellement d'aiguillages en gare de La Tricherie**  
Du 04 septembre 2023 au 24 novembre 2023, 2 OCP semaines 42 et 43 - 4,7 M€
- 28 **Renouvellement de voie et d'aiguillages en gare de Libourne**  
Du 06 mars 2023 au 26 mai 2023, 1 OCP semaine 18 - 4,7 M€
- 29 **Renouvellement d'aiguillages en gare de Solféрино**  
Du 05 juin 2023 au 28 juillet 2023 - 3,1 M€
- 30 **Renouvellement de 5 aiguillages en gare de Brive-la-Gaillarde**  
Du 24 avril 2023 au 02 juin 2023 - 2,7 M€
- 31 **Renouvellement de 3 aiguillages**  
Du 09 mai 2023 au 23 juin 2023 - 2,3 M€



## OUVRAGE D'ART ET EN TERRE

- 32 **Remplacement du tablier du pont ferroviaire d'Ardayvay**  
Du 13 mars 2023 au 07 décembre 2023 - 5,5 M€ dont 4,3 M€ en 2023
- 33 **3e phase des travaux de confortement du tunnel de la Ramade**  
Du 21 mai 2023 au 08 décembre 2023, [chantier cofinancé](#) - 11,4 M€
- 34 **Remplacement du pont routier du Beauséjour à Libourne**  
De janvier 2023 à mars 2024, 4 OCP, [chantier cofinancé](#) - 7,6 M€

- 35 **Mise au gabarit du tunnel des Bachées pour l'autoroute ferroviaire Cherbourg Mouguerre**  
Du 17 juillet 2023 au 18 mars 2024, [chantier cofinancé](#) - 9,8 M€

- 36 **Travaux d'étanchéité sur le viaduc du Palais-sur-Vienne**  
Dates non communiquées - 1,4 M€

- 37 **Travaux hydrauliques sur 6 ouvrages d'art**  
Du 22 octobre 2023 au 07 décembre 2023 - 1,5 M€

- 38 **Renouvellement de la voie dans les tunnels de La Souterraine et d'Ambazac**  
Du 13 février 2023 au 14 avril 2023 - 4,7 M€

- 39 **Etanchéité du viaduc d'Arveyres, dit "viaduc des 100 arches"**  
4 OCP : 27 au 30 mai, 18 au 22 mai, 21 au 23 octobre et 28 au 30 octobre 2023 - 15 M€ dont 2,6 M€ en 2023

## CATÉNAIRE / ALIMENTATION ÉLECTRIQUE / SOUS-STATIONS ÉLECTRIQUES

- 40 **Remplacement de fils de contact**  
Du 02 janvier 2023 au 29 décembre 2023 - 1,3 M€
- 41 **Modernisation de la caténaire entre Artix et Toulouse**  
Du 27 août au 07 décembre 2023 - 2,7 M€
- 42 **Modernisation de la caténaire entre Dax et Bayonne (phase test)**  
Du 22 mars 2022 au 05 mai 2023 - 17,8 M€ dont 4,75 M€ en 2023
- 43 **Modernisation des installations de traction électrique entre Bordeaux et Pauillac**  
Au cours de l'année - 1,1 M€
- 44 **Modernisation du poste de mise en parallèle de Mazerolles**  
Du 02 mai 2023 au 26 mai 2023 - 1 M€
- 45 **Modernisation du poste de mise en parallèle de Charmant**  
Au cours de l'année - 1,05 M€



## SIGNALISATION

- 46 **Modernisation de la signalisation entre Beillant et Angoulême (commande centralisée de voie banalisée)**  
De septembre 2021 au 2 novembre 2023 - Travaux sur ligne fermée du 20 mars à juin 2023, [chantier cofinancé](#) - 41,8 M€ dont 7,5 M€
- 47 **Modernisation du système de télécommande de la signalisation à Hourcade (Redeca)**  
1er semestre 2023 - 2,1 M€
- 48 **Modernisation du dispositif de signalisation entre Dax et Bayonne**  
Au cours de l'année - 1,5 M€



## ACCESSIBILITÉ EN GARE PROJETS SNCF GARES & CONNEXIONS

- 49 **Amélioration de l'accessibilité en gare de Bordeaux Saint-Jean**  
Du 02 janvier 2023 au 30 juin 2023, [chantier cofinancé](#) - 1,5 M€
- 50 **Mise en accessibilité de la gare de Périgueux**  
Du 02 janvier 2023 au 30 novembre 2023, [chantier cofinancé](#) - 6,4 M€
- 51 **Mise en accessibilité de la gare de Poitiers**  
Du 02 janvier 2023 au 19 août 2023, [chantier cofinancé](#) - 3 M€
- 52 **Mise en accessibilité de la gare de Usse**  
Du 10 juillet 2023 au 11 août 2023, [chantier cofinancé](#) - 1,55 M€
- 53 **Amélioration de l'accessibilité en gare de Mont-de-Marsan**  
De septembre 2022 à mars 2023, [chantier cofinancé](#) - 2,8 M€
- 54 **Mise en accessibilité de la gare de la Souterraine**  
De février 2022 à mars 2023, [chantier cofinancé](#) - 4,8 M€



## GARES ET HALTES PROJETS SNCF GARES & CONNEXIONS

- 55 **Réouverture de la halte ferroviaire de la Couronne**  
Du 02 janvier 2023 au 28 juillet 2023, [chantier cofinancé](#) - 3,2 M€
- 56 **Création d'une halte ferroviaire au Bouscat**  
En cours jusqu'à mai 2023, [chantier cofinancé](#) - 6,3 M€
- 57 **Modernisation de la Grande-Halle-Voyageurs en gare d'Agen**  
Du 08 janvier 2023 au 07 décembre 2023 - 8 M€

## AUTRES

- 58 **Aménagements de la base travaux de Lalucque**  
Du 01 janvier 2023 au 01 mars 2023 - 1,05 M€
- 59 **Aménagements de la base travaux d'Ychoux**  
Du 01 janvier 2023 au 01 avril 2023 - 1,6 M€

Fermeture de voie

Travaux de jour

Travaux de nuit

1

DU 1<sup>ER</sup> OCT. 2022  
AU 29 DÉC. 2023

# RÉOUVERTURE DE LA SECTION DE LIGNE FRET PARTHENAY-SAINT-VARENT



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** partiel de la voie ferrée entre Parthenay et Saint-Varent et modification du plan de voies des gares d'Airvault et Parthenay.

**Travaux d'entretien** et de remise en état d'ouvrages d'art, ouvrages en terre et ouvrages hydrauliques.

**Modernisation** des installations de sécurité aux passages à niveau.

**Renouvellement** et simplification des installations de signalisation.

**Modernisation** des installations de télécommunications.

**Traitement** de la végétation pour dégager la voie, les pistes et les abords.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Permettre** la reprise des circulations sur l'ensemble de la ligne Niort-Thouars pour le transport de marchandises.

**Contribuer** à la redynamisation du tissu économique et industriel du nord des Deux-Sèvres.

**Assurer** la pérennité de la voie pour 10 ans.

## Les données clés

33 km de voie

renouvelés partiellement

3 passages à niveau

modernisés

1,2 km de rail

remplacés

25 000 traverses

remplacées

19 000 tonnes de ballast

remplacées

## Planning

Oct. 2022 > janv. 2023 : travaux de débroussaillage

Janv. > oct. 2023 : travaux principaux

Sept. > nov. 2023 : vérifications

techniques, essais, finitions

Déc. 2023 : mise en service

## Financement

16,5 M€ dont 13 M€ en 2023

● 44,18 % Région  
Nouvelle-Aquitaine

● 44,18 % État

● 8,58 % Département  
des Deux-Sèvres

● 2,20 % Carrières Roy

● 0,65 % Communauté

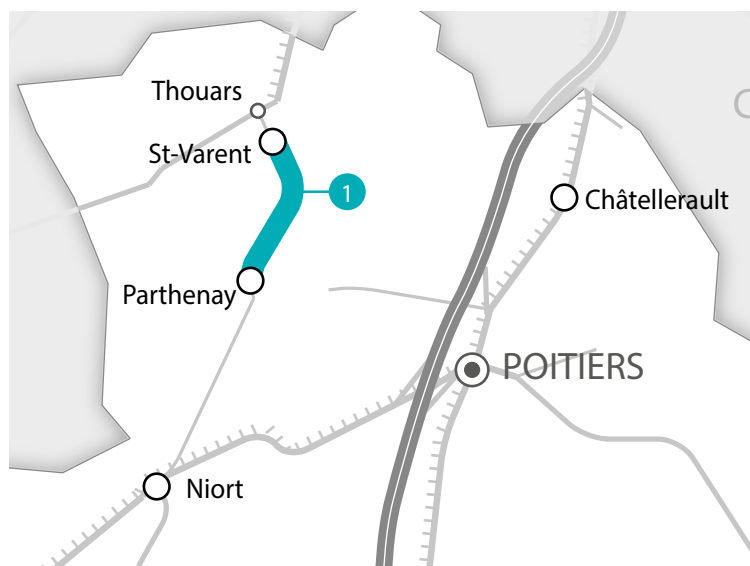
de communes du  
Thouarsais

● 0,13 % Communauté  
de communes Airvau-  
dais Val de Thouet

● 0,08 % Société

Amaltis

## Le tracé





2

DU 24 AVRIL  
AU 2 JUIN 2023

# RENOUVELLEMENT DE VOIE EN GARE DE COUHÉ-VÉRAC



## NATURE DES TRAVAUX

**Modernisation** des voies d'évitement 5 et 6 de la gare de Couhé-Vérac.

**Remplacement** de 100% des traverses sur 1,7 km.

**Remplacement** de rails sur 700 m.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour en semaine avec 3 semaines d'interruption continue des circulations sur chaque voie.



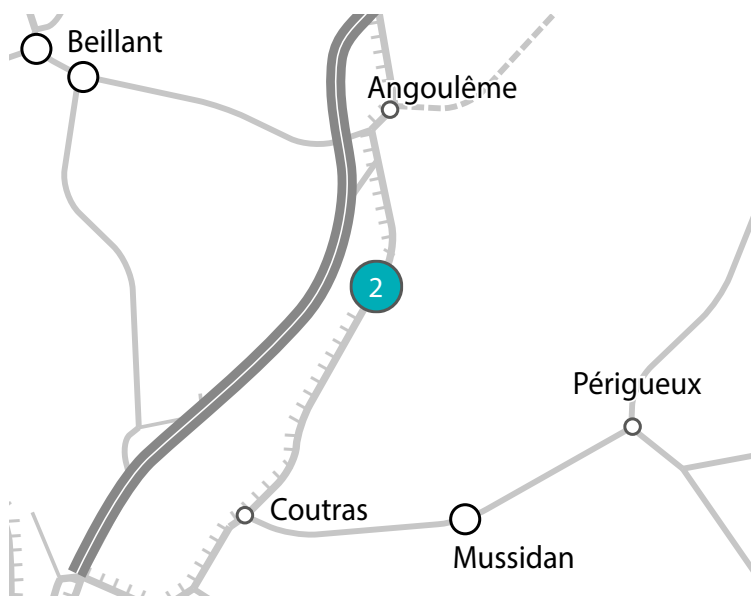
## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.

**Garantir** la sécurité des circulations.

**Améliorer** le confort des voyageurs.

## Le tracé



## Les données clés

3 000 traverses  
remplacées

2 000 tonnes  
de ballast remplacées

700 m de rails  
remplacés

### Planning

24 avr. > 12 mai 2023

Fermeture de la voie 5

15 mai > 2 juin 2023

Fermeture de la voie 3

### Financement

1,7 M€



4

DU 26 JUIN 2023  
AU 9 FÉVRIER 2024  
FERMETURE DE LA  
LIGNE DU 26 JUIN AU  
9 DÉCEMBRE 2023

# MODERNISATION DE LA VOIE ENTRE NEXON ET SAINT-YRIEIX

Antenne Nord de la ligne Nexon-Brive-la-Gaillarde.



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** de la voie et du ballast sur 15 km en cumulé.

**Remise en état** du système d'assainissement par curage des fossés et débroussaillage.

**Remplacement**/régénération de 3 tabliers métalliques, réfection de l'étanchéité, réparations sur les ouvrages maçonnés et autres travaux sur ouvrages d'art liés aux interventions de relevage de la voie.

**Réfection** des passages à niveau à Signalisation Automatique Lumineuse Mise en exploitation en navette par détection du compteur d'essieu en extrémité de tronçon.

**Retour** à la vitesse nominale de 70 km/h.

**Remise en état** de la nappe aérienne (câbles de signalisation et télécoms).

**Suppression** des voies de service dans les gares de Saint-Yrieix et des aiguillages associés (9 déposes complètes et 5 déposes avec remplacement par de la voie courante).



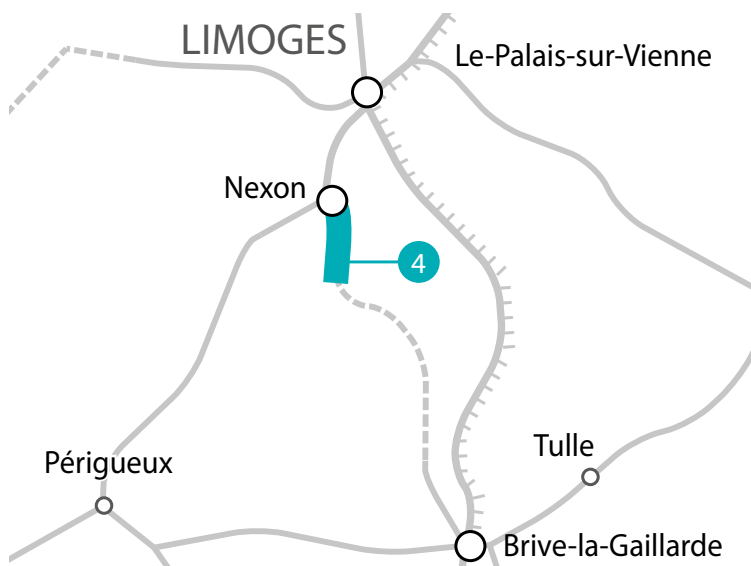
## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Maintenir** la circulation des trains régionaux sur l'antenne nord.

**Supprimer** les limitations de vitesse en cours avec un retour à la vitesse nominale de 70km/h.

**Pérenniser** l'infrastructure pour une durée de 20 ans.

## Le tracé



## Les données clés

15 km de voie  
renouvelés

14 aiguillages  
déposés

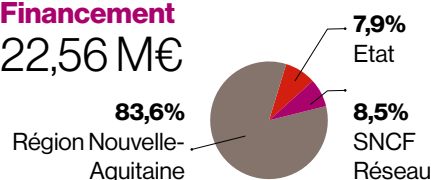
### Planning

26 juin > 9 décembre 2023  
travaux principaux

9 décembre 2023 > 9 février 2024  
travaux de finition, essais

### Financement

22,56 M€



**5**  
DU 27 MARS  
AU 9 JUIN 2023

# RENOUVELLEMENT DE VOIE DANS LE TUNNEL DES BACHÉES

Ligne Bordeaux-Paris-Austerlitz.



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** des voies 1 et 2 sur 1 km.

**Relevage** de la voie sur 110 m voie 1.

**Réglage** de la caténaire associé au renouvellement de la voie.

**Travaux** d'étanchéité voie 2.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour sauf du 5 au 9 juin 2023, période pendant laquelle les interventions seront réalisées de nuit pour des raisons de variation de températures. Le chantier qui se déroule dans le tunnel nécessite la mise en place de moyens de ventilation et l'utilisation d'équipements de protection individuelle spécifiques.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** une meilleure gestion de l'évacuation des eaux sur l'ensemble de l'ouvrage grâce aux travaux hydrauliques.

**Assurer la pérennité** de la plateforme ferroviaire.

## Les données clés

1 km de voie  
renouvelé

5 000 tonnes de ballast  
remplacées

1 800 traverses  
remplacées

2 km de rails  
remplacés

70 personnes  
impliquées simultanément sur le chantier

## Planning

Travaux du 27 mars au 9 juin 2023.

Opérations "coup de poing" :

- de 48h du 6 au 8 mai 2023
- de 60h du 26 au 29 mai 2023 (Pentecôte)
- de 50 h du 2 au 4 juin 2023

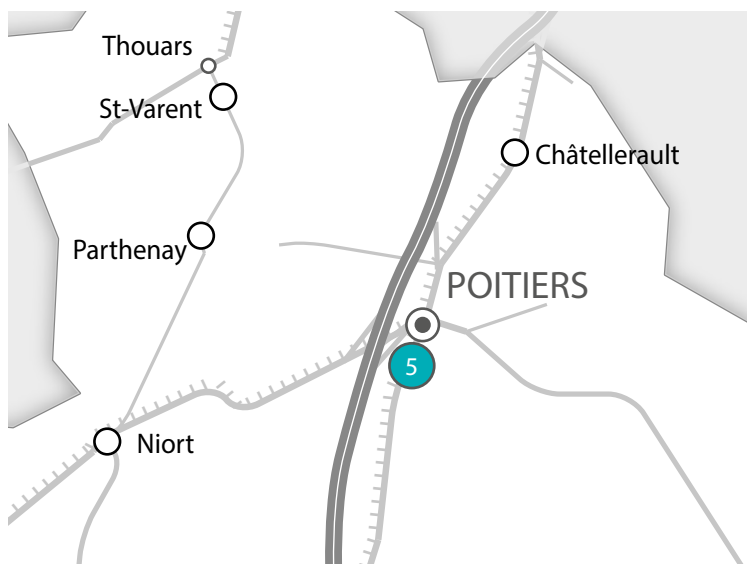
## Financement

3,15 M€



100 %  
SNCF  
Réseau

## Le tracé





11

DU 10 AVR. 2023  
À JUIN 2024

# MODERNISATION DE LA VOIE ENTRE BIGANOS ET YCHOUX ET ENTRE MARCHEPRIME ET BIGANOS



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** de 75 km des voies 1 et 2, réalisé au moyen d'un train usine appelé "suite rapide" entre Lamothe et Ychoux, et sur la voie 2 entre Marcheprime et Biganos.

**Renouvellement** de 1,7 km de voie hors «suite rapide» entre Pessac et Biganos.

**Utilisation** de 2 bases travaux situées à Laluque (base principale) et Ychoux (base secondaire).



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.  
**Améliorer** la régularité des circulations.  
**Garantir** le confort et la sécurité des voyageurs.

## Les données clés

128 000 traverses  
remplacées

111,4 km de rails  
remplacés

150 000 tonnes  
de ballast remplacées

500 personnes  
mobilisées par jour sur le chantier  
(SNCF Réseau et entreprises)

## Planning

1<sup>er</sup> semestre 2023 : travaux préparatoires

Du 10 avril au 28 juillet 2023 : pose  
d'un tapis anti-végétatif entre Talence  
et Lamothe

Juin 2023 : déchargement des longs  
rails soudés

Du 10 juillet au 25 août 2023 :  
renouvellement de voie hors "suite  
rapide" à Biganos

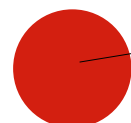
Du 4 sept. au 27 oct. 2023 :  
renouvellement de voie hors "suite  
rapide" à Pessac

28 août 2023 au 3 février 2024 :  
travaux principaux avec «suite  
rapide» de nuit, du lundi au samedi

3 fév. > juin 2024 : travaux de finition

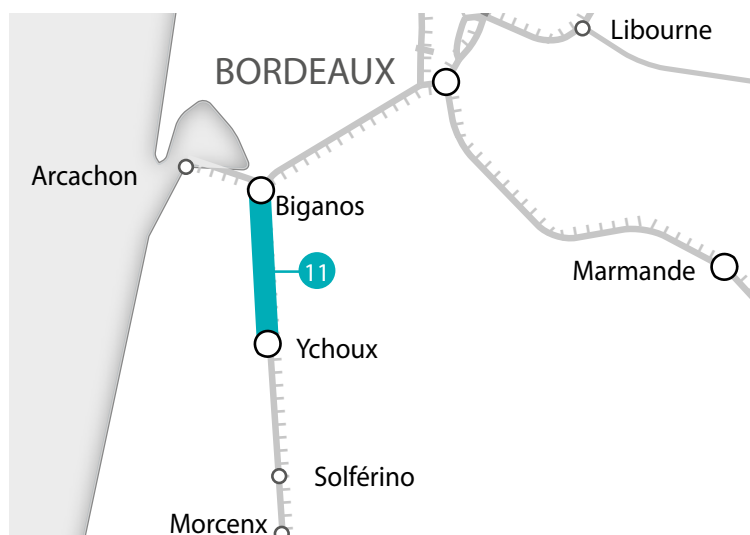
## Financement

121 M€  
dont 100 M€  
en 2023



100 %  
SNCF  
Réseau

## Le tracé



13

DU 11 SEPT.  
AU 8 DÉC. 2023

# RENOUVELLEMENT DE VOIE EN GARE DE LA ROCHELLE



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** de la voie C sur 326 m.  
**Renouvellement** de rails sur 4 km.  
**Travaux d'assainissement** permettant d'améliorer le drainage de la plateforme ferroviaire.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

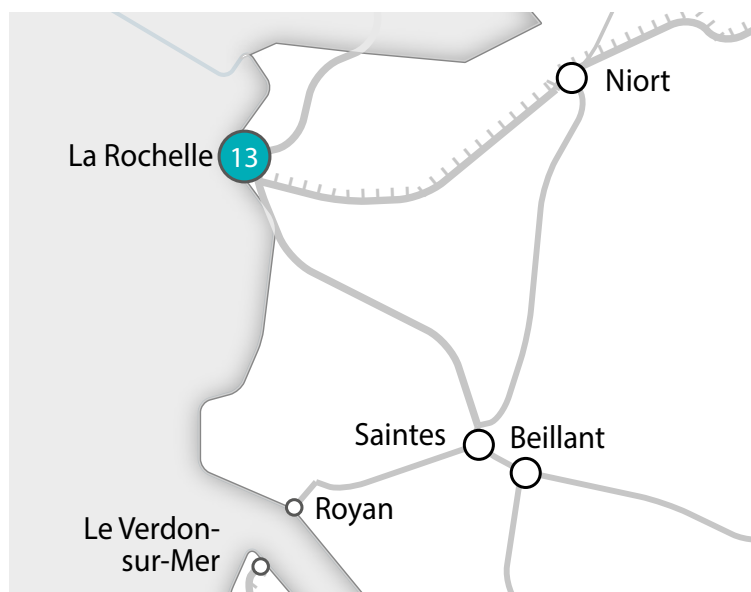
Travaux réalisés de nuit.  
 Ce chantier se fera sans fermeture de ligne.  
 La voie A en gare de La Rochelle restera traversante pour limiter l'impact sur les circulations.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.  
**Garantir** la sécurité des circulations.  
**Améliorer** le confort des voyageurs.

## Le tracé



## Les données clés

326 m de voie  
renouvelés

4 km de rails  
remplacés

### Planning

Travaux du 11 sept. au 8 déc. 2023

Opération "coup de poing" de 48h  
du 21 au 23 octobre 2023

### Financement

3,6 M€

100 %  
SNCF  
Réseau

15

DU 1<sup>ER</sup> SEPT. 2023  
AU 20 DÉC. 2024

# MODERNISATION DE LA VOIE ENTRE NIORT ET SAINTES



## NATURE DES TRAVAUX

**Aménagement** d'une base de maintenance en gare de Saintes.

**Travaux hydrauliques** sur 30 km : assainissement de la plateforme ferroviaire, pose de drains et de films géotextiles sur 2,2 km, curage de fossés sur 13 km.

**Remplacement** partiel ou complet de l'ensemble des constituants de la voie (rails, traverses et ballast) sur 30 km.

**Suppression** de 4 passages à niveau.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Réemploi de certains constituants (traverses béton).



Pour développer l'offre TER et dans le même temps restaurer les performances nominales des lignes de desserte fine du territoire, La Région Nouvelle-Aquitaine et l'Etat investissent en faveur du maintien du réseau régional. Ce plan directeur d'investissement ferroviaire implique plusieurs projets sur l'ensemble du territoire jusqu'en 2030.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** une durabilité de 20 ans.

**Améliorer** la régularité des circulations en restaurant la vitesse nominale de 100 km/h.

**Accompagner** le développement de l'offre TER sur la ligne Niort-Saintes.

## Les données clés

17 trains

voyageurs circulent chaque jour sur la ligne

10 gares

ou haltes sont desservies entre Niort et Saintes

8 minutes

gagnées sur le temps de parcours entre les 2 villes

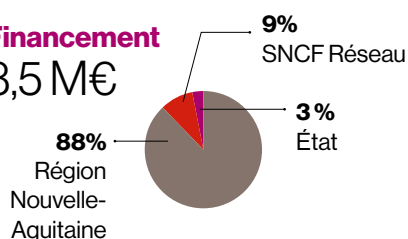
## Planning

Sept. > déc. 2023 : Travaux préparatoires (aménagement des bases travaux, livraison des matières)

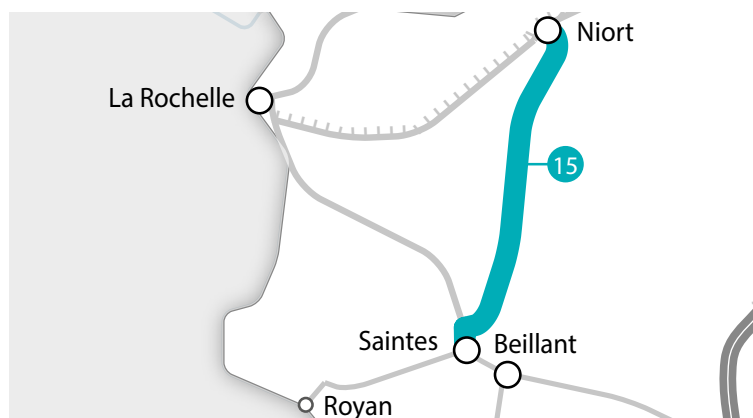
Janv. > déc. 2024 : Travaux principaux (relevage de la voie, remplacement des constituants, travaux hydrauliques et d'assainissement)

## Financement

3,5 M€



## Le tracé





17

DU 11 SEPT.  
AU 17 DÉC. 2023  
FERMETURE DE LA LIGNE

# TRAVAUX DE MAINTIEN DE LA PERFORMANCE ENTRE SAILLAT ET LIMOGES



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** de 10,8 km de voie.

**Travaux** sur deux ouvrages d'art (un pont ferroviaire et un pont routier).

**Travaux** connexes (confortement des tranchées, curage des fossés et débroussaillage).

**Renouvellement** du platelage, de la voie et du ballast sur deux passages à niveau.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

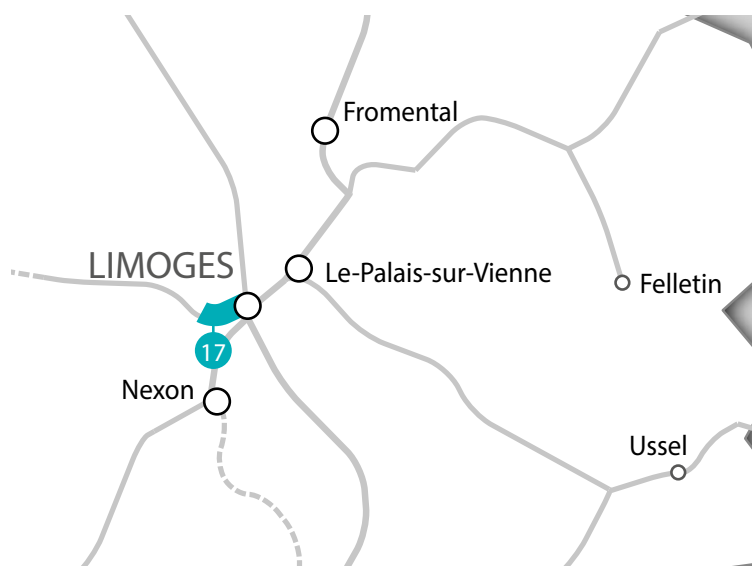
Réemploi de certains constituants (traverses béton).



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Eviter** la pose de ralentissements du fait de l'état de vétusté de la voie, ce qui entraînerait une baisse de la performance.

## Le tracé



## Les données clés

10,8 km de voie  
renouvelés

2 000 traverses  
remplacées

## Planning

Travaux du 11 sept. au 17 déc. 2023

## Financement

Travaux de maintien de la performance :

8,27 M€

50 %  
Etat

50 %  
Région  
Nouvelle-  
Aquitaine

Travaux d'urgence :

1,65 M€

66,67 %  
Région Nouvelle-  
Aquitaine

33,33 %  
Etat

18

DU 11 AU 28 AVR.  
ET DU 30 OCT. AU  
1<sup>ER</sup> DÉC. 2023.  
(CALENDRIER  
PRÉVISIONNEL)

# TRAVAUX DE MAINTIEN DE LA PERFORMANCE ENTRE PÉRIGUEUX ET BRIVE-LA-GAILLARDE



## NATURE DES TRAVAUX

**Travaux** d'assainissement de la plateforme sur 7 zones pour un linéaire total de 160 m.  
**Renouvellement** du platelage, de la voie et du ballast sur un passage à niveau.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

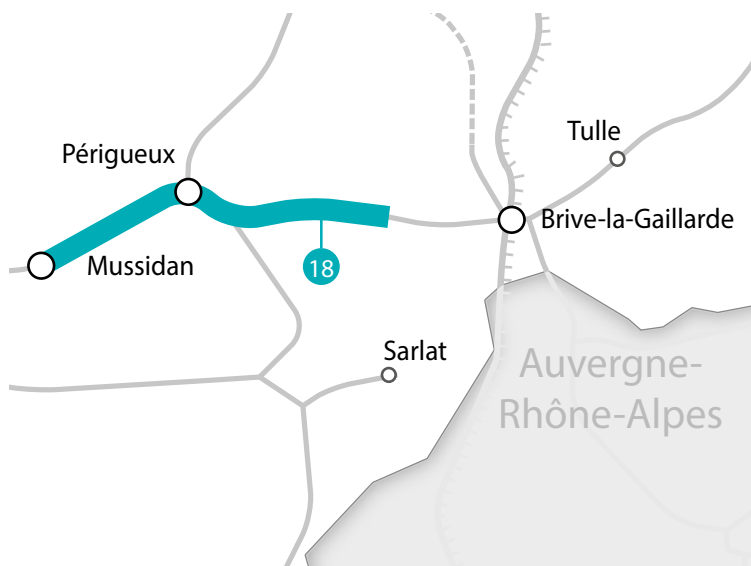
Travaux réalisés de nuit.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Eviter** la pose de ralentissements du fait de l'état de vétusté de la voie, ce qui entraînerait une baisse de la performance.

## Le tracé



## Les données clés

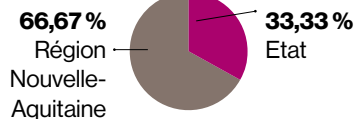
### Planning

Travaux sur le passage à niveau du 11 au 28 avril 2023

Travaux d'assainissement de la plateforme du 30 octobre au 1<sup>er</sup> décembre 2023

### Financement

1,4 M€



19

DU 12 JUIN  
AU 29 SEPT. 2023  
(CALENDRIER  
PRÉVISIONNEL)

# TRAVAUX DE MAINTIEN DE LA PERFORMANCE ENTRE PÉRIGUEUX ET AGEN



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** de 400 m de voie en gare de Le Buisson.

**Travaux** d'assainissement de la plateforme sur 3 zones

**Remplacement** de 3 500 traverses entre Laroque et Agen



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

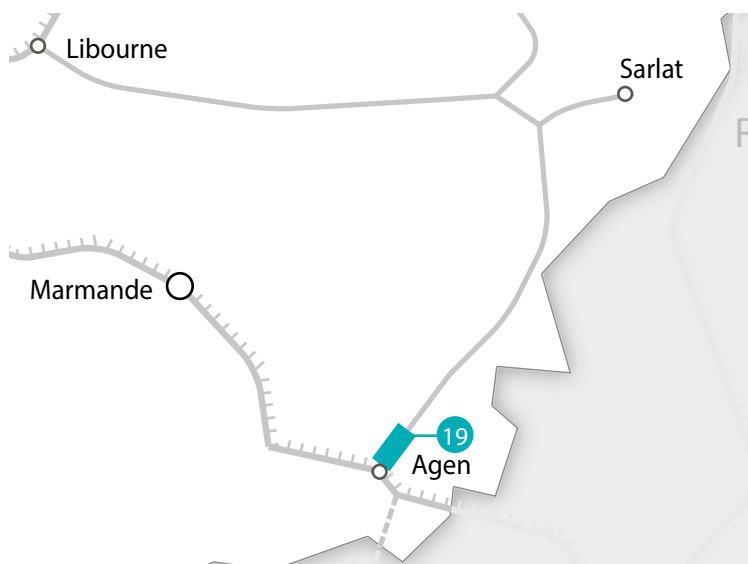
Travaux réalisés de nuit.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Eviter** la pose de ralentissements du fait de l'état de vétusté de la voie, ce qui entraînerait une baisse de la performance, dans l'attente d'une régénération de la ligne.

## Le tracé



## Les données clés

400 m de voie  
renouvelés

3 500 traverses  
remplacées

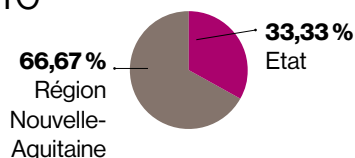
3 zones  
d'assainissement traitées

## Planning

Du 12 juin au 7 juil. et du 4 au 29 sept. 2023. (Calendrier prévisionnel avec possibilités d'évolution)

## Financement

3,8 M€





23

DU 9 JANV.  
AU 30 JUIN ET DU  
9 OCT. AU 1<sup>ER</sup> DÉC. 2023

# MODERNISATION DE LA VOIE ENTRE FROMENTAL ET LIMOGES



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** de 6,5 km des voies 1 et 2 (hors «suite rapide»).

**Remplacement** de 3 aiguillages en gare de Limoges-Bénédictins.

**Réfection** de l'étanchéité du viaduc du Palais-sur-Vienne.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit du lundi soir au samedi matin.

Valorisation des matériaux.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.

**Améliorer** la régularité des circulations.

**Garantir** le confort et la sécurité des voyageurs.

## Les données clés

6,57 km de voie  
renouvelés

13 000 tonnes de  
ballast remplacées

21 600 traverses  
remplacées

13 km de rails  
remplacés

3 aiguillages  
remplacés

50 personnes  
mobilisées par jour sur le chantier  
(SNCF Réseau et entreprises)

## Planning

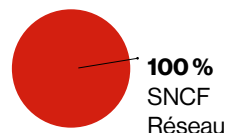
Travaux du 9 jan. au 30 juin 2023  
et de 9 oct. au 1<sup>er</sup> déc. 2023

Opérations "coup de poing" :

- de 48h week-end du 8 mai 2023
- de 72h week-end de l'Ascension 2023
- de 48h week-end de Pentecôte 2023

## Financement

15,56 M€



## Le tracé



60

DU 13 FÉV.  
AU 14 AVR. 2023

# RENOUVELLEMENT DES VOIES 1 ET 2 EN GARE DE SAINT-SULPICE-LAURIÈRE



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** des voies 1 et 2 sur 2 km sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

**Remplacement** de 7,9 km de rails.

**Renouvellement** de 4 000 tonnes de ballast.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit du lundi soir au samedi matin.

Valorisation des matériaux.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.

**Améliorer** la régularité des circulations.

**Garantir** le confort et la sécurité des voyageurs.

## Les données clés

1,975 km de voie renouvelé

4 000 tonnes de ballast remplacées

6 600 traverses remplacées

7,9 km de rails remplacés

40 personnes mobilisées (SNCF Réseau et entreprise)

## Planning

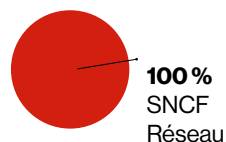
13 au 24 février 2023 : travaux préparatoires.

27 février au 7 avril 2023 : travaux principaux.

Opération "coup de poing" du 7 au 10 avril 2023 (Pâques).

## Financement

5,15 M€



## Le tracé



25

DU 9 JANV.  
AU 21 AVR. 2023

# RENOUVELLEMENT D'AIGUILLAGES EN GARE DE VIVONNE



## NATURE DES TRAVAUX

**Remplacement** de 4 aiguillages sur voie équipée d'Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS).

**Remplacement** de 2 aiguillages sur voie de service.

**Renouvellement** complet des voies 4 et 6.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour.

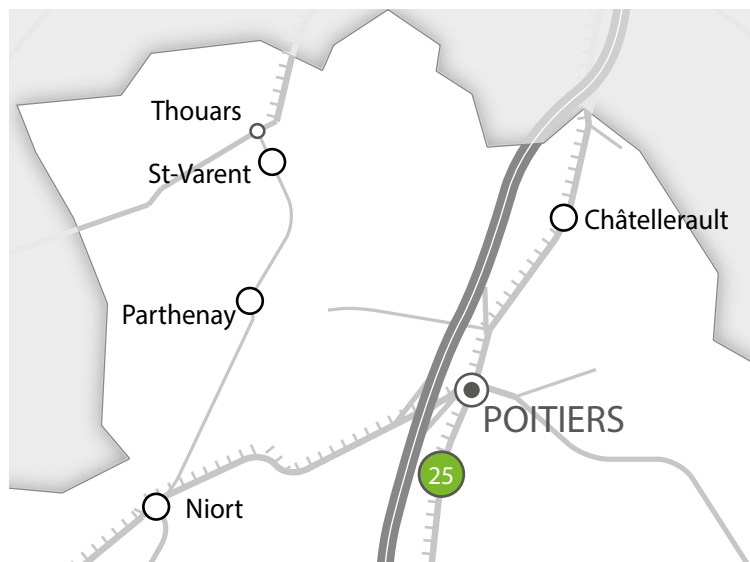


## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.

**Garantir** la fiabilité des circulations.

## Le tracé



## Les données clés

450 m de voie  
principale renouvelés

350 m de voie  
de service renouvelés

5 000 tonnes de ballast  
remplacées

## Planning

Travaux du 9 janv. au 21 avr. 2023

Opérations "coup de poing" :

- du 4 au 6 mars 2023
- du 11 au 13 mars 2023
- du 18 au 20 mars 2023

## Financement

7,06 M€



26

DU 4 SEPT.  
AU 12 NOV. 2023

# RENOUVELLEMENT D'AIGUILLAGES À BÈGLES-HOURCADE



## NATURE DES TRAVAUX

**Remplacement** de 5 aiguillages.  
**Renouvellement** de 10 m de voie.  
**Relevage** de 186 m de voie.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

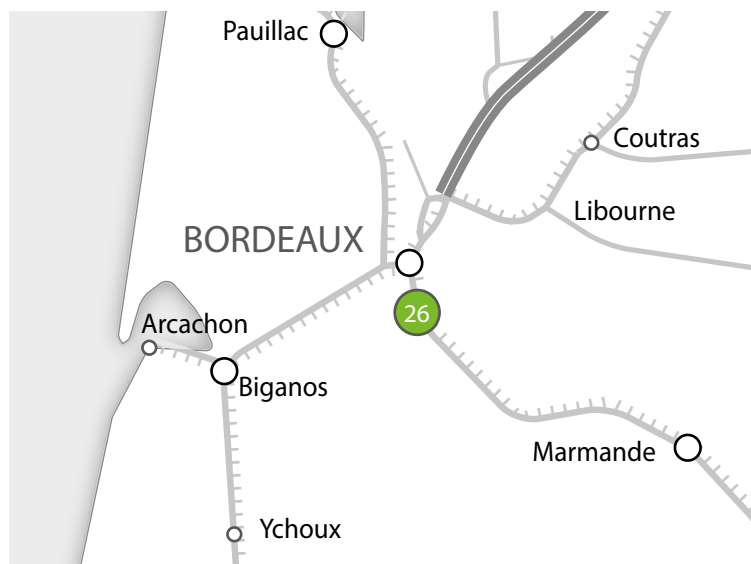
Travaux réalisés de nuit.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.  
**Garantir** la fiabilité des circulations.

## Le tracé



## Les données clés

3 aiguillages  
sur voie principale remplacés

2 aiguillages  
sur voie de service remplacés

500 tonnes de ballast  
remplacées

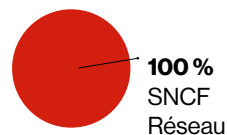
## Planning

Travaux du 4 sept. au 12 nov. 2023

Opérations "coup de poing":  
 - de 48h les 29 et 30 septembre 2023  
 - de 22h les 7 et 8 octobre 2023  
 - de 12h le 11 novembre 2023

## Financement

2,6 M€





27

DU 4 SEPT.  
AU 24 NOV. 2023

# RENOUVELLEMENT D'AIGUILLAGES EN GARE DE LA TRICHERIE

Ligne Paris Austerlitz-Bordeaux.



## NATURE DES TRAVAUX

**Remplacement** de 4 aiguillages sur voie équipée d'Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS).

**Renouvellement** de 250 m de voie (voies 1 et 2).

**Remplacement** de 3 000 tonnes de ballast.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour.

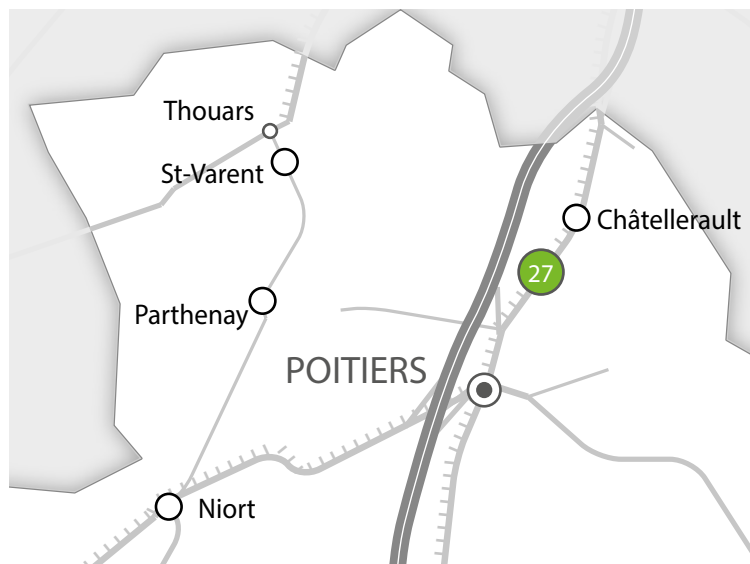


## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.

**Garantir** la fiabilité des circulations.

## Le tracé



## Les données clés

250 m de voie  
renouvelées

3 000 tonnes de ballast  
remplacés

## Planning

Travaux du 4 sept. au 24 nov. 2023

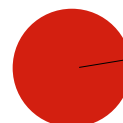
Opérations "coup de poing" :

- du 20 au 23 octobre 2023

- du 27 au 30 octobre 2023

## Financement

4,67 M€



100 %  
SNCF  
Réseau

28

DU 6 MARS  
AU 26 MAI 2023

# RENOUVELLEMENT D'AIGUILLAGES EN GARE DE LIBOURNE



## NATURE DES TRAVAUX

**Remplacement** de 8 aiguillages.  
**Renouvellement** de 143 m de voie.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

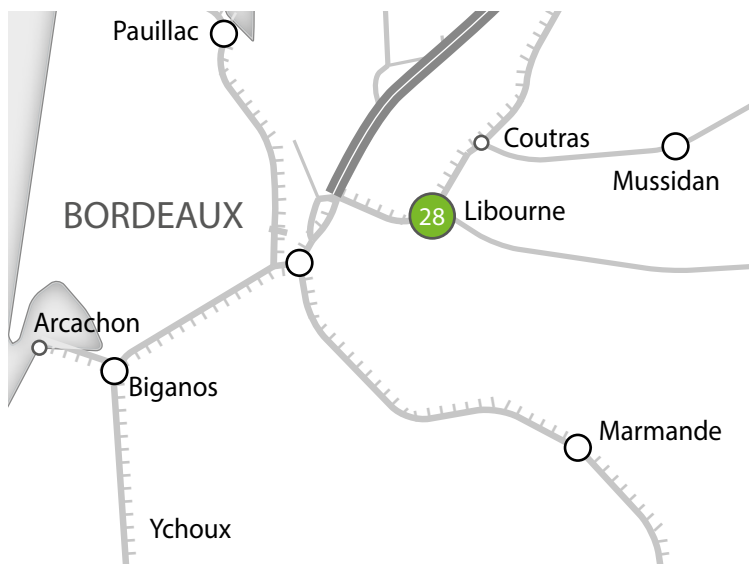
Travaux réalisés de nuit.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.  
**Garantir** la fiabilité des circulations.

## Le tracé



## Les données clés

143 m de voie  
renouvelés

8 aiguillages  
remplacés

### Planning

Travaux du 6 mars au 26 mai 2023

### Financement

4,67 M€

100 %  
SNCF  
Réseau

29

DU 5 JUIN  
AU 28 JUIL. 2023

# RENOUVELLEMENT DE VOIE ET D'AIGUILLAGES EN GARE DE SOLFÉRINO



## NATURE DES TRAVAUX

**Remplacement** d'1 aiguillage.  
**Dépose** de 4 aiguillages.  
**Renouvellement** de 802 m de voie.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

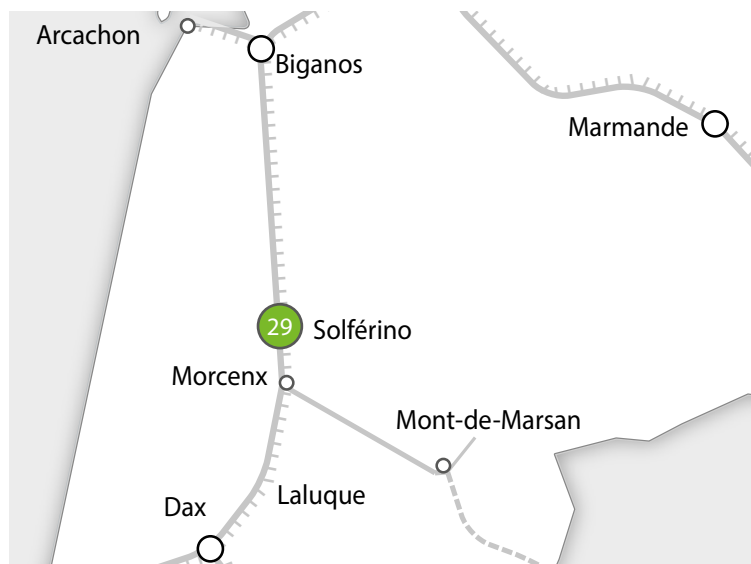
Travaux réalisés de nuit.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.  
**Garantir** la fiabilité des circulations.

## Le tracé



## Les données clés

802 m de voie  
principale renouvelés

40 m de voie  
de service renouvelés

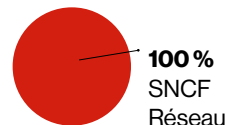
2 650 tonnes de ballast  
remplacées

### Planning

Travaux du 5 juin au 28 juillet 2023.

### Financement

3,1 M€



30

DU 24 AVRIL  
AU 2 JUIN 2023

# RENOUVELLEMENT D'AIGUILLAGES EN GARE DE BRIVE-LA-GAILLARDE



## NATURE DES TRAVAUX

**Remplacement** de 5 aiguillages en gare de Brive-la-Gaillarde.

**Renouvellement** de 345 m de voie.

**Remplacement** de 1 100 tonnes de ballast.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit du lundi soir au samedi matin.

Valorisation des matériaux.

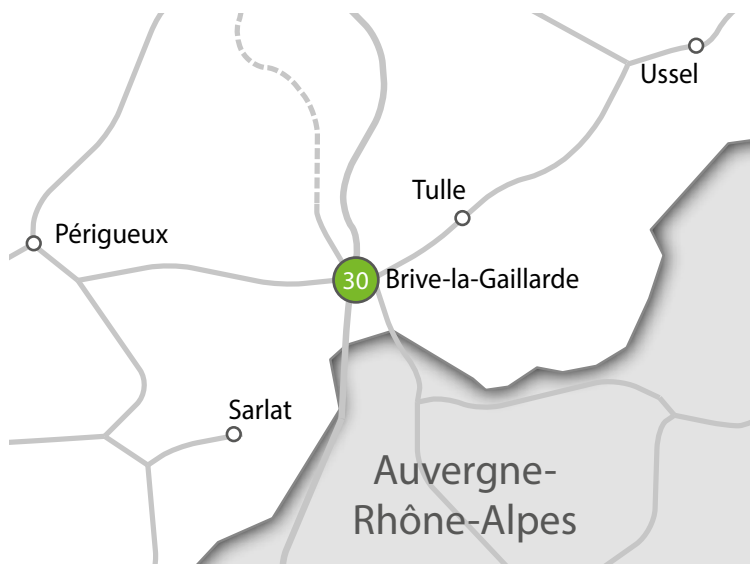


## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.

**Garantir** la fiabilité des circulations.

## Le tracé



## Les données clés

5 aiguillages  
remplacés

345 m de voie  
renouvelés

1 100 tonnes de ballast  
remplacées

## Planning

24 avril > 17 mai 2023 : travaux préparatoires

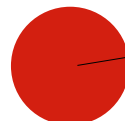
Opérations "coup de poing"

- de 72h du 18 au 21 mai 2023  
(Ascension)

- de 48h du 27 au 29 mai 2023  
(Pentecôte)

## Financement

2,69 M€



100 %  
SNCF  
Réseau



33

DU 21 MAI  
AU 8 DÉC. 2023

## 3<sup>ÈME</sup> PHASE DES TRAVAUX DE CONFORTEMENT DU TUNNEL DE LA RAMADE

Dégagement du gabarit dans le cadre de l'Autoroute ferroviaire Atlantique.



### NATURE DES TRAVAUX

**Renforcement** de la structure de l'ouvrage par la mise en place d'une coque en béton projeté.

**Réalisation** de travaux d'ajustement du gabarit du tunnel pour pouvoir accueillir le matériel roulant de l'Autoroute ferroviaire Atlantique.



### SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit, du dimanche soir au vendredi matin.



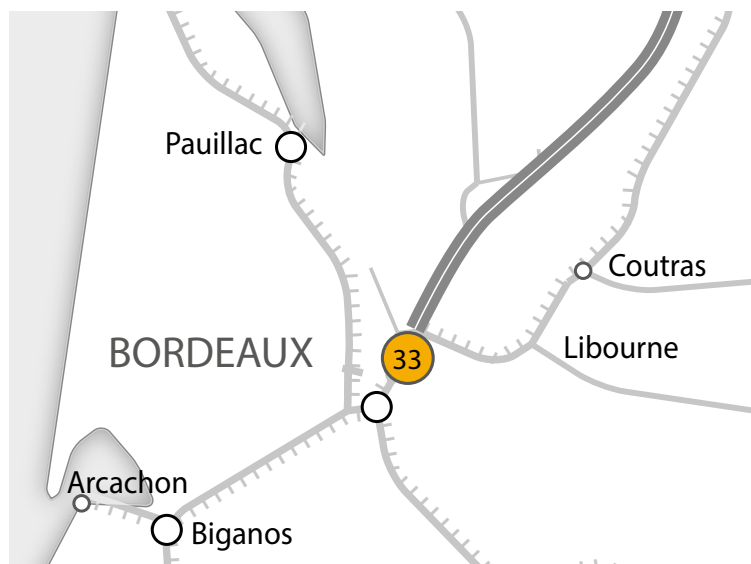
### BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de la voie.

**Améliorer** le système de drainage et l'étanchéité de l'ouvrage.

**Anticiper** pour permettre les circulations de l'Autoroute ferroviaire Atlantique.

### Le tracé



### Les données clés

Coque en béton projeté sur

200ml

Dégagement du gabarit sur

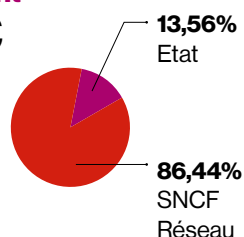
200ml

#### Planning

21 mai > 8 décembre 2023

#### Financement

11,38M€



34

DE JANVIER 2023  
À MARS 2024

# REEMPLACEMENT DU PONT ROUTIER DE BEAUSÉJOUR À LIBOURNE



## NATURE DES TRAVAUX

**Dépose** des aménagements existants et déconstruction du tablier.

**Réalisation** des fondations, des appuis et de la charpente.

**Mise en place** du nouveau tablier.

**Réalisation** des rampes d'accès, chaussées, trottoirs et équipements divers.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour et de nuit.  
Des matériaux durables et limitant les opérations de maintenance et d'entretien de la structure principale sont utilisés pour ce nouvel ouvrage.



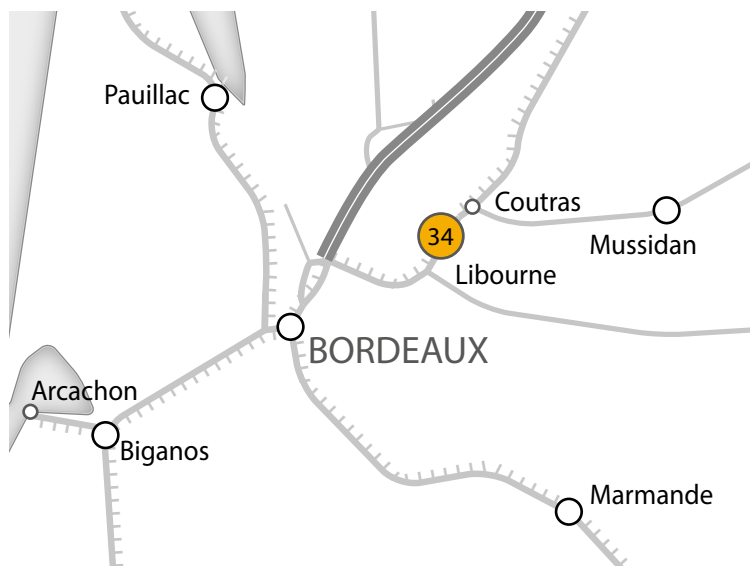
## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Offrir** des usages piétons et cycles sécurisés.

**Améliorer** la connectivité de la ville de Libourne.

**Limitier** l'impact des travaux de maintenance sur l'environnement et les riverains.

## Le tracé



## Les données clés

### Planning

Janv. > avril 2023 : travaux préparatoires

Mars > juin 2023 : déconstruction de l'ouvrage existant

Juin 2023 > février 2024 : construction du nouvel ouvrage

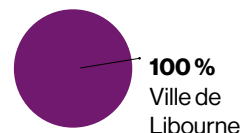
Sept. 2023 > février 2024 : travaux d'aménagement des rampes d'accès

Opérations "coup de poing" :

- de 48h du 6 au 8 mai 2023 : allègement de l'ancien ouvrage
- de 70h du 18 au 22 mai 2023 : déconstruction de l'ancien ouvrage
- de 48h du 21 au 22 octobre 2023 : pose de la charpente métallique
- de 48h du 28 au 29 Octobre 2023 : réalisation du hourdis

### Financement

7,6 M€



35

DU 17 JUILLET 2023  
AU 18 MARS 2024

# MISE AU GABARIT DU TUNNEL DES BACHÉES

Dans le cadre de l'Autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre.



## NATURE DES TRAVAUX

**Travaux** de génie civil sur la voûte du tunnel.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

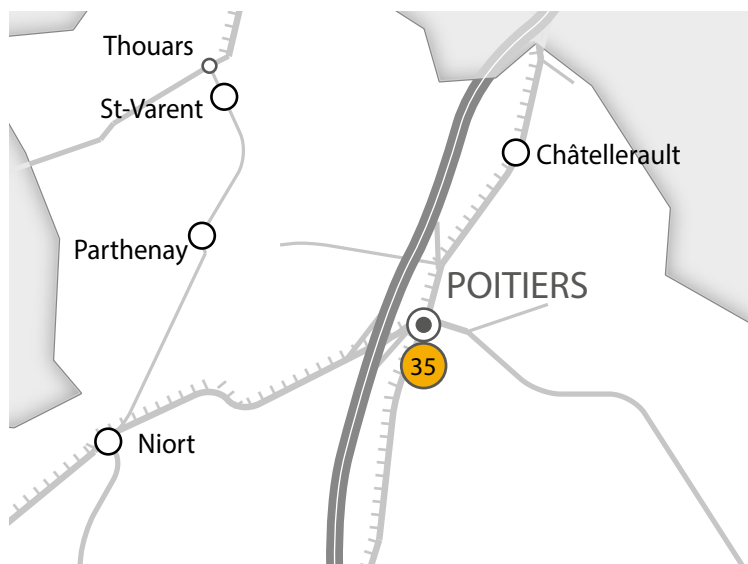
Travaux réalisés de jour.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Permettre** le passage des convois de Brittany Ferries sur l'Autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre.

## Le tracé



## Les données clés

278 ml de travaux  
de génie civil sur l'ouvrage d'art

### Planning

Travaux connexes : du 17 juillet  
au 11 août 2023 et du 22 janvier  
au 18 février 2024

Travaux principaux : du 1<sup>er</sup> août  
8 décembre 2023

### Financement

9,8 M€



39

DE MAI À OCT. 2023

# RÉNOVATION DU VIADUC D'ARVEYRES

Dit "viaduc des 100 arches".



## NATURE DES TRAVAUX

**Réfection** de l'étanchéité de l'ouvrage.

**Renouvellement** complet de la voie (rails, traverses et ballast).

**Remplacement** des garde-corps.

**Mise en place** d'un dispositif expérimental sur les portiques supportant la caténaire afin d'empêcher la formation de nids de cigognes, et installation de plateformes de substitution destinées à accueillir les nouveaux nids (travaux réalisés en 2020).

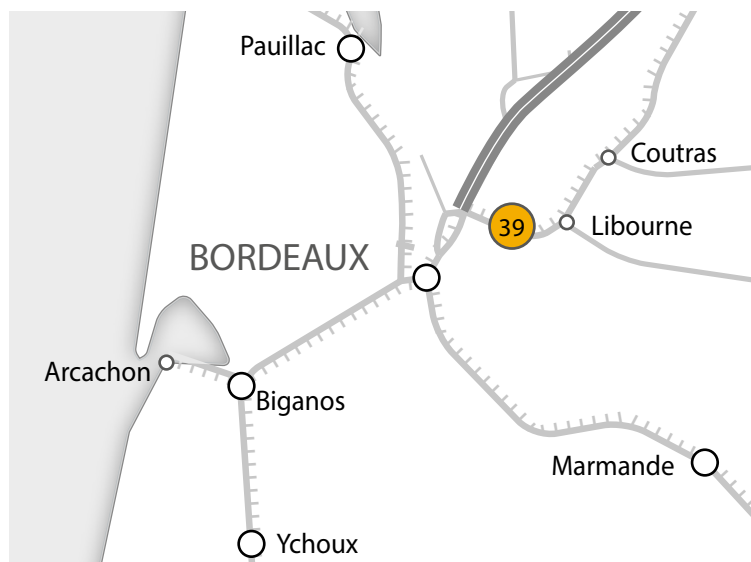


## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Assurer** la pérennité de l'ouvrage.

**Garantir** la fiabilité des circulations.

## Le tracé



## Les données clés

1 182 m de voie renouvelés  
soit 275 m de voie renouvelés lors de chaque opération "coup de poing"

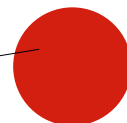
### Planning

- 4 opérations «coup de poing»
- du 27 au 30 mai 2023
  - du 18 au 22 mai 2023
  - du 21 au 23 octobre 2023
  - du 28 au 30 octobre 2023

### Financement

15 M€  
dont 2,6 M€ en 2023

100%  
SNCF  
Réseau





42

DU 22 MARS  
AU 5 MAI 2023

# MODERNISATION DE LA CATÉNAIRE ENTRE DAX ET BAYONNE

[phase de test]



## NATURE DES TRAVAUX

**Renouvellement** de la caténaire sur une zone test de 4,65 km, sur la ligne Bordeaux-Irún. Les anciens constituants sont remplacés par une caténaire nouvelle génération.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit 5 nuits par semaine.

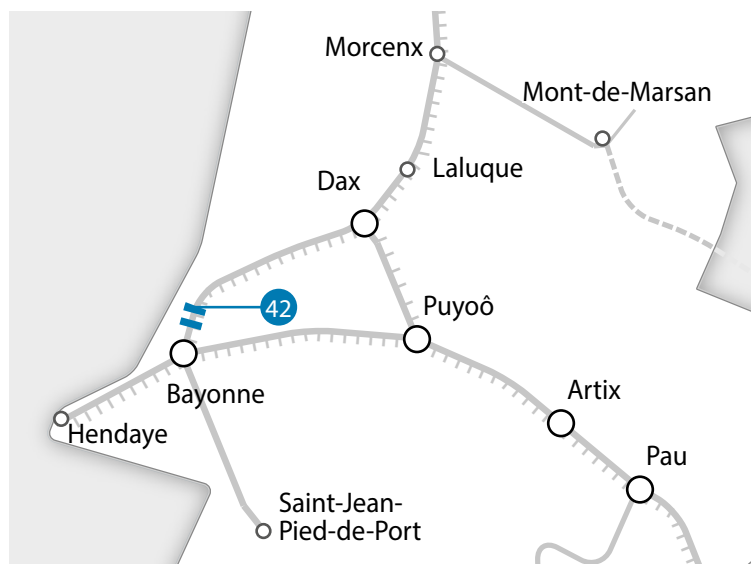


## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**La régénération** de la caténaire sur cette zone test (entre Ondres et Boucau), doit permettre d'établir une stratégie de remaniement des installations historiques de type caténaire "Midi" sur l'axe ferroviaire Bordeaux-Irún, dont les équipements datent de 1920.

**L'objectif** est d'identifier une solution techniquement et économiquement adaptée au renouvellement des constituants de la caténaire sur l'ensemble du tronçon de la ligne entre Dax et Bayonne.

## Le tracé



## Les données clés

52 supports  
indépendants remplacés

39 ogives  
remplacées

## Planning

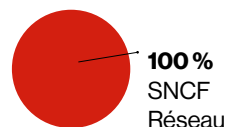
Janvier > mars 2023 : déroulage de la nouvelle caténaire et dépose de la caténaire existante sur la voie 2

Fin mars > mai 2023 : dépose des ogives métalliques de l'ancienne caténaire voies 1 et 2

Mai 2023 : fin des travaux

## Financement

17,8 M€  
dont 4,75  
en 2023



46

DU 8 JANV.  
AU 2 NOV. 2023  
FERMETURE DE LA  
LIGNE DU 20 MARS  
À FIN JUIN 2023

# MODERNISATION DE LA SIGNALISATION ENTRE LES GARES DE BEILLANT ET D'ANGOULÊME



## NATURE DES TRAVAUX

**Remplacement** des installations de signalisation manuelles par des systèmes automatiques.

**Création** d'un poste de commande en gare de Beillant, permettant de gérer les postes d'aiguillages situés en gares de Cognac, Jarnac, Châteauneuf-sur-Charente, Sireuil et Saint-Michel.

**Automatisation** de 2 passages à niveau.

**Mise en place** d'une traversée de voie piétonne en gare de Châteauneuf-sur-Charente.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour et de nuit.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Augmenter** le nombre de circulations sur la ligne.

**Offrir** une souplesse d'exploitation permettant de renforcer la desserte du territoire.

**Améliorer** les performances de la ligne en relevant la vitesse sur certaines zones jusqu'à 140 km/h.

## Les données clés

5 postes d'aiguillages  
automatisés

300 km de câbles  
neufs sur la ligne

200 personnes

mobilisées par jour au plus fort du  
chantier

## Planning

Janv. > mars 2023 : phase d'essais

Mars > juin 2023 : fermeture de la  
ligne pour la réalisation de travaux  
de voie et des essais définitifs de  
fonctionnement

Fin juin 2023 : reprise des circulations

Juillet > 2 nov. : travaux de finition

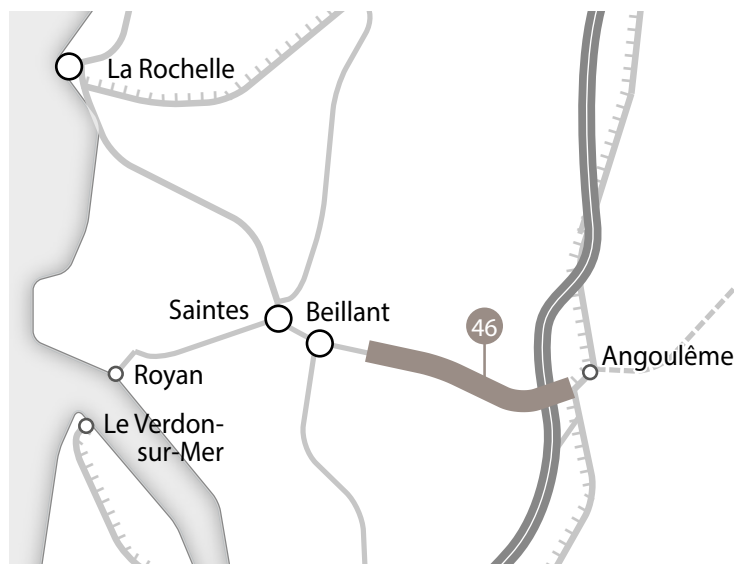
## Financement

41,8 M€ dont 7,5 M€ en 2023

● 37,94% Région  
Nouvelle-Aquitaine  
● 37,43% État  
● 11,63% SNCF Réseau  
● 8,71% Département  
de la Charente

● 3,25% Département de  
la Charente-Maritime  
● 1,04% Communauté  
d'agglomération du  
Grand-Angoulême

## Le tracé



49

JANVIER  
JUN 2023

# AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ DE LA GARE BORDEAUX SAINT-JEAN



## NATURE DES TRAVAUX

**Travaux** sur le quai 7.

**Travaux de finition** sur les quais 4 et 5.

**Aménagement du souterrain** permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite.



## SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés principalement de nuit.

Le programme d'amélioration de l'accessibilité bénéficie du financement de l'Etat, de SNCF Gares & Connexions et de la Région Nouvelle-Aquitaine. Il s'inscrit dans une convention globale de restructuration de la gare de Bordeaux Saint-Jean qui associe également la Ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole et l'EPA Bordeaux Euratlantique.



## BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

**Permettre** aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en sécurité et en totale autonomie.

**Améliorer** le confort des voyageurs lors de l'accès au train et lors des cheminements piétons.

## Les données clés

2 escaliers  
créés

19 escaliers  
rénovés

5 ascenseurs  
installés

3 600 m de quais  
réhaussés

## Planning

Janv. > avr. 2023 : Travaux sur le quai 7

Avr. > juin 2023 : Travaux de finition des quais 4 et 5

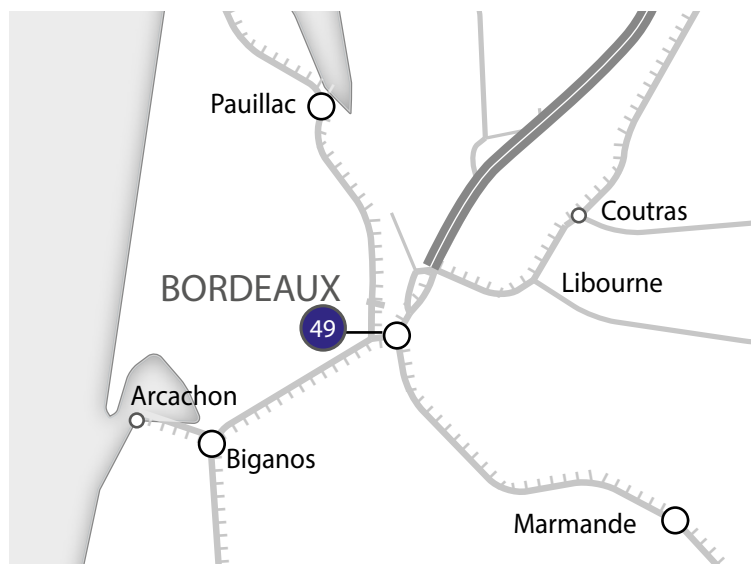
Nov. 2022 > fin juin 2023 : Aménagement du souterrain permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite

30 juin 2023 : Mise en service de tous les ascenseurs

## Financement

20,96 M€  
dont 1,5 M€ en 2023

## Le tracé



Travaux de mise en  
accessibilité des quais de la  
gare de Bayonne.



Travaux de modernisation de  
la voie réalisés au moyen d'une  
«suite rapide» entre Talence  
et Biganos.





# LISTE DES ÉTABLISSEMENTS EN NOUVELLE-AQUITAINE

## Direction territoriale

### **Direction territoriale SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine**

Jean-Luc Gary,  
directeur territorial  
Tél. : +33 (0)9 71 99 40 59  
Immeuble Le Spinnaker  
17, rue Cabanac – CS 61926  
33081 Bordeaux CEDEX

## Zone de Production Atlantique (ZPA)

**Franck Renault,**  
directeur de la Zone de  
Production Atlantique

**Bâtiment quai 8-12  
8, rue Fabienne Landy  
37700 Saint-Pierre-des-Corps**

### **Axes Transversales Sud-Ouest**

Muriel Basicchia,  
pilote d'axe  
Immeuble Toulouse 2000  
2, esplanade Compans Caffarelli  
31100 Toulouse

### **Infrapôle Indre-Limousin**

Sylvain Chappoux,  
directeur d'établissement  
24, rue Aristide Briand  
87100 Limoges

### **Établissement Industriel ZPA**

Christophe Pholoppe,  
directeur d'établissement  
Bâtiment quai 8-12  
8, rue Fabienne Landy  
37700 Saint-Pierre-des-Corps

### **Axes POLT & Centre**

Bruno Morin,  
pilote d'axe  
7, rue Molière  
45000 Orléans

### **Établissement Circulation Aquitaine Poitou-Charentes (EIC)**

Alexandre Greusard,  
directeur d'établissement  
1 ter, rue Charles Domercq  
CS 61882  
33072 Bordeaux CEDEX

### **Axe Paris LGV Bordeaux Hendaye**

Nathalie Cazaux,  
pilote d'axe  
Immeuble Le Spinnaker  
17, rue Cabanac – CS 61926  
33081 Bordeaux CEDEX

### **Infrapôle Aquitaine**

Didier Dupiot,  
directeur d'établissement  
Immeuble Prélude  
142, rue des Terres de Bordes  
CS 51925  
33081 Bordeaux CEDEX

### **Établissement Circulation Centre Limousin (EIC)**

Fabien Santos,  
directeur d'établissement  
3, rue Edouard Vaillant  
37000 Tours

### **Axes Bretagne Pays de la Loire**

Hervé Schalck,  
pilote d'axe  
Bâtiment Le Henner  
1, rue Marcel Paul  
44000 Nantes

### **Infrapôle Poitou-Charentes**

Benoît David,  
directeur d'établissement  
27, boulevard du Grand Cerf  
86000 Poitiers

# LISTE DES ÉTABLISSEMENTS EN NOUVELLE-AQUITAINE

## Zone d'ingénierie Atlantique

Patrice Schmitt,  
directeur de la Zone  
d'Ingénierie Atlantique  
61, rue Edouard Vaillant  
37042 Tours CEDEX 1

### Pôle Régional Ingénierie Bordeaux (PRI)

Nicolas Kozlow,  
chef de pôle  
54 bis, rue Amédée Saint-Germain  
33077 Bordeaux CEDEX

### Agence projets Nouvelle-Aquitaine

Vincent Floch,  
directeur  
Immeuble Le Spinnaker  
17, rue Cabanac – CS 61926  
33081 Bordeaux CEDEX

**Antenne DZI Atlantique  
à Bordeaux**  
3, Pont du Guit  
33800 Bordeaux

### Pôle Régional Ingénierie Limoges (PRI)

Dominique Guillerme,  
chef de pôle  
25, rue du Chinchauvaud  
87065 Limoges CEDEX

### Direction des projets AFSB/AFNT

Frédéric Boulière  
Immeuble Le Spinnaker  
17, rue Cabanac – CS 61926  
33081 Bordeaux CEDEX

## Établissements industriels

### Unité opérationnelle Chamiers de l'EIV Moulin Neuf

Franck Virole,  
chef d'atelier  
43, avenue du Maréchal de  
Lattre-de-Tassigny  
24660 Coulounieix-Chamiers

### Établissement Industriel Voie Quercy Corrèze (EIV)

Christophe Maubert,  
directeur d'établissement  
Avenue Jean-Charles Rivet  
19100 Brive-la-Gaillarde



## 20 OCTOBRE 2022

Après 3 ans de travaux, les quais de la gare de Bayonne, désormais accessibles aux personnes à mobilité réduite, et le pôle d'échange multimodal ont été inaugurés. Un vaste chantier qui a permis d'améliorer la sécurité et le confort des voyageurs, d'aménager le parvis et d'offrir de nouveaux services.

**Direction territoriale  
SNCF Réseau  
Nouvelle-Aquitaine**  
Immeuble Le Spinnaker  
17, rue Cabanac – CS 61926  
33081 BORDEAUX – CEDEX  
[www.sncf-reseau.com](http://www.sncf-reseau.com)