

les nouveaux chemins

de Nouvelle-Aquitaine

p. 08 Service Express Régional Métropolitain : favoriser les déplacements du quotidien

p. 14 Amélioration de l'offre de services sur la ligne POLT : l'objectif 2026 se précise

p. 20 Pour préparer l'avenir, SNCF Réseau attire de nouveaux talents





JEAN-LUC GARY
 Directeur territorial SNCF Réseau
 Nouvelle-Aquitaine

Edito

Grâce à l'appui et à la confiance de nos partenaires financiers, en 2023, des projets majeurs ont enregistré des avancées significatives : les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), le Service Express Métropolitain de Bordeaux, la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, la modernisation de la ligne POLT, la régénération de Bordeaux-Hendaye, pour n'en citer que quelques-uns.

En 2024, ces chantiers sont à nouveau au cœur de notre activité.

Plus que jamais, les équipes de SNCF Réseau s'engagent à construire un réseau ferroviaire qui réponde aux enjeux du futur.

C'est la raison pour laquelle nous sommes pleinement mobilisés sur l'innovation pour améliorer la performance du réseau ferroviaire, la sécurité et le service aux usagers, tout en répondant aux enjeux de développement durable et de transition énergétique.

Bonne lecture à toutes et à tous !



Directeur de publication

Jean-Luc Gary

Crédit photo

Améten

Jean-Jacques d'Angelo

AREP

Frédérique Clément

Rodolphe Escher

GEODIS

Sébastien Godefroy

Maxime Huriez

Le Carré Solidaire du Bassin de

Brive

Setec Ferroviaire

SNCF

SNCF Réseau

Julien Tuyeras

Conception de la maquette

Philonomist

Production

Digital Concept

Février 2024



SOMMAIRE

P.06

Vue d'ensemble

P.08

Nos engagements

P.26

Notre quotidien

P.32

Nos chantiers

P.58

Notre expertise



4 430
collaborateurs



14 clients
entreprises ferroviaires,
voyageurs, fret
90 clients
embranchés (chargeurs,
industriels)



470 M€
consacrés aux investissements
sur le réseau en 2024 :

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

185 M€ financés à 100% par
SNCF Réseau

185 M€
consacrés à la maintenance
du réseau en 2024

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.



331
gares et haltes
voyageurs

740 circulations TER
par jour en moyenne

100 circulations TGV
par jour en semaine

23 000 trains
de marchandises en
circulation par an en
moyenne



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.



Première réunion du groupe de travail POLT en présence de Clément Beaune

Le 3 mars, Clément Beaune, ministre chargé des Transports, accompagné de Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF, et de Matthieu Chabanel, PDG de SNCF Réseau, a inauguré un groupe de travail consacré à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Ce groupe se réunira chaque trimestre. L'année 2026 marquera la fin des travaux. En 10 ans, 1,6 milliard d'euros aura été investi pour la régénération et 260 millions pour la modernisation de cette ligne. De nouvelles rames seront également mises en service et les conditions d'accueil dans les gares améliorées.

3 mars



Fromental-Limoges : visite du chantier de nuit

Dans la nuit du 24 au 25 mai, SNCF Réseau a organisé une visite de nuit du chantier de renouvellement de la voie entre Fromental et Limoges, destinée à la presse et aux élus. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du plan d'amélioration des infrastructures ferroviaires sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). L'objectif est de disposer à terme d'une ligne robuste, moins soumise aux aléas et donc aux retards pénalisants pour les voyageurs. En 2023, 20 millions d'euros ont été consacrés au renouvellement complet de 7 km de voie, et au remplacement de 3 aiguillages en gare de Limoges.

24 mai



Caténaire Dax-Bayonne : l'Union européenne participe au financement

L'Union européenne a accordé une subvention de 27,3 millions d'euros pour le remplacement de la caténaire entre Dax et Bayonne. Il s'agit d'une première pour un projet de régénération. L'opération d'un montant de 190 millions d'euros consiste à renouveler la caténaire « Midi » centenaire, par des installations performantes, interopérables (STI), résilientes au changement climatique et aptes à répondre aux besoins générés par les perspectives de développement du trafic sur cet axe. Les travaux débiteront en 2025. La subvention concerne les dépenses engagées entre 2023 et 2027.

Juin



RER M : inauguration de la halte Le Bouscat-Sainte-Germaine

Le 1^{er} juin, la halte ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal Le Bouscat Sainte-Germaine ont été inaugurés. Grâce à ce point d'arrêt supplémentaire, la ligne TER du Médoc est directement connectée à la ligne D du tramway. La création de cette halte, premier jalon du projet de RER Métropolitain, contribue au développement des mobilités durables en offrant davantage de facilités de déplacement au sein de la métropole bordelaise et des territoires voisins. 44 trains par jour en semaine rallient la gare Bordeaux Saint-Jean en 14 mn.

1^{er} juin

LES GRANDS RENDEZ-VOUS EN 2023

29 juin



Saintes-Angoulême : fin des travaux de signalisation

Après 4 mois d'interruption, les circulations ferroviaires ont repris le 29 juin entre Angoulême et Saintes. Débuté pour une première phase en 2017, puis repris en septembre 2021, le chantier de modernisation de la signalisation entre les gares de Beillant et d'Angoulême contribue à l'amélioration des performances de la ligne : souplesse d'exploitation, régularité des circulations, relèvement de la vitesse à 140 km/h sur plusieurs zones. Ces travaux ont fait suite au renouvellement de la voie réalisé principalement au premier semestre 2021.

3 juillet



Nexon-Saint-Yrieix : démarrage des travaux de modernisation de la ligne

Du 3 juillet 2023 au 9 février 2024, les circulations ferroviaires entre Nexon et Saint-Yrieix sont interrompues pour permettre la réalisation d'un important chantier de modernisation de la ligne. Les travaux vont permettre de renforcer la robustesse de la voie, d'améliorer la fiabilité et la performance du service proposé aux voyageurs. La vitesse de circulation sera en effet rétablie à 70 km/h. Le montant global de l'opération s'élève à 22,5 millions d'euros, financés à 83,5% par la Région Nouvelle-Aquitaine, 8% par l'État et 8,5% par SNCF Réseau.

5 juillet



Forum Regio Fret : une dynamique à confirmer

Lors du Forum Regio Fret du 5 juillet, organisé par SNCF Réseau et la Région Nouvelle-Aquitaine, en partenariat avec le journal Sud Ouest et la CCI Nouvelle-Aquitaine, les acteurs se sont réjouis de la dynamique positive constatée dans le secteur : le fret ferroviaire représentait 9% du transport de marchandises en France en 2020, et 11% en 2022. Son développement est une nécessité au regard des enjeux environnementaux : le transport par trains produit 9 fois moins de CO2 et consomme 6 fois moins d'énergie que le transport routier. Les 120 participants ont pu échanger sur leurs besoins, et sur les conditions du succès du développement du fret ferroviaire.

13 novembre



Parthenay-Saint-Varent : reprise des circulations sur la ligne fret

Le 7 décembre, la section de ligne fret entre Parthenay et Saint-Varent a été inaugurée après d'importants travaux démarrés en octobre 2022. La totalité de la ligne fret entre Niort et Thouars est désormais opérationnelle. Un trafic de 200 à 250 000 tonnes de granulats est attendu entre Saint-Varent et la région bordelaise, ainsi qu'une augmentation du trafic d'engrais en provenance d'Allemagne. Il sera également possible de développer le transport de céréales, clinker ou autres marchandises pour alimenter les plateformes multimodales de Montreuil Bellay et Niort, ainsi que le Port de La Rochelle.

SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN : FAVORISER LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Décarboner les déplacements et offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours : le projet de Service Express Régional Métropolitain de Bordeaux doit permettre de répondre aux fortes attentes des habitants de la métropole en contribuant au développement d'une mobilité durable. Les premières réalisations concrétisent les ambitions d'un projet lancé en 2018. Les investissements se poursuivent en 2024 afin d'adapter le réseau et de conquérir de nouveaux voyageurs.

La halte ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal de Talence Médoquine



Les chiffres

2 quais
de 162 mètres pour
desservir la ligne
Libourne-Arcachon

2 quais
de 144 mètres pour
desservir la ligne du
Médoc

Après la création de la nouvelle halte Le Bouscat Sainte-Germaine en 2023, c'est au tour de la halte Talence Médoquine d'être aménagée pour une réouverture en 2025.

La mise en service de ce point d'arrêt doit permettre d'améliorer l'accessibilité de plusieurs pôles majeurs de l'agglomération bordelaise situés à proximité, comme le campus universitaire de Talence et le Centre Hospitalier Universitaire Pellegrin. Un pôle d'échanges multimodal assurera la connexion des trains régionaux avec l'offre de transports urbains.

Du fait de sa position stratégique, puisqu'elle est située à la fois sur la ligne Libourne/Arcachon et sur la ligne

Bordeaux/La Pointe de Grave, cette halte constitue l'un des éléments structurants du projet de SER Métropolitain. Elle rendra possible l'augmentation de la cadence des trains TER péri-urbains, en offrant une desserte omnibus à la fréquence de 2 trains par heure et par sens (30 mn entre chaque train), sur une amplitude horaire élargie à l'horizon 2030.

Accessible à tous en toute autonomie, la halte offrira les équipements de confort et de sécurité nécessaires à son fonctionnement, au regard des perspectives de fréquentation estimées à 4 000 montées et descentes quotidiennes.

Les principales avancées du projet attendues en 2024

Ligne Libourne/Arcachon

- finalisation des études sur le renforcement des installations de traction électrique ; concertation avec les élus locaux (1^{er} semestre 2024) pour définir l'insertion architecturale et paysagère des sous-stations électriques de Cestas et Biganos ;
- poursuite des études sur l'origine/terminus de Libourne : réflexion sur l'insertion des futures installations techniques au sein du domaine public ferroviaire existant ; relocalisation des bâtiments et équipements nécessaires à la maintenance du réseau en compatibilité avec le projet d'urbanisme et de PEM de Libourne.

Ligne Saint-Mariens Saint-Yzan-de-Soudiac/Langon

- aboutissement des études préliminaires sur l'origine/terminus de Saint-Mariens Saint-Yzan-de-Soudiac, intégrant les potentielles futures circulations de trains à batteries et les installations de maintenance légère des trains ;
- poursuite des études sur l'origine/terminus de Langon et sur le changement de type de signalisation au nord de Saint-André-de-Cubzac.

Ligne du Médoc

- lancement des études préliminaires de modernisation de la signalisation ;
- lancement des études d'alimentation électrique en vue des potentielles futures circulations de trains à batteries et des installations de remisage des trains sur la ligne.

La parole à



réalisées en parallèle par la ville, SNCF Réseau et SNCF Immobilier,
• la mise en place d'une maison du projet pour communiquer auprès des visiteurs et riverains de la gare.

Pour garantir la cohérence et simplifier les interfaces, SNCF Gares & Connexions assurera également la coordination des projets prévus par SNCF Réseau (origine /terminus du SERM) et par SNCF immobilier (projets de valorisation immobilière).

« Ce projet de pôle de mobilités constitue pour SNCF Gares & Connexions, la vitrine de son expertise d'aménageur intermodal dans le cadre du développement des Services Express Régionaux Métropolitains »

JAMES SOLDEVILA
Directeur de projets
SNCF Gares & Connexions

Le 21 novembre 2023, dans le cadre du Salon des Maires et des Collectivités Locales, la Communauté d'agglomération du Libournais (La Cali), SNCF Gares & Connexions et l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, ont signé une charte d'engagements portant sur la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare de Libourne.

L'objectif est de mettre en place un pilotage innovant et partenarial dès le lancement de la concertation publique prévue début 2024. La démarche s'appuiera notamment sur :

- des ateliers participatifs associant usagers, riverains et associations,
- des ateliers de travail avec les parties prenantes,
- le test de services innovants au service des voyageurs et de l'intermodalité,
- une maquette physique du quartier de la gare pour présenter les opérations



2024 : LA MONTÉE EN PUISSANCE DU GPSO

INTERVIEW - Christophe Huau, Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) s'inscrit dans la continuité de la ligne Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux, mise en service en 2017. L'objectif est d'améliorer l'offre globale de services ferroviaires dans le grand Sud-Ouest. Il répond à la fois aux enjeux de mobilité longue distance, de développement des transports du quotidien et du fret ferroviaire. Son ambition est de relier les territoires, de les rendre plus accessibles et attractifs.

« Après l'engagement financier des partenaires en 2022, le choix du mode de réalisation en 2023, l'année 2024 sera également marquée par des avancées importantes. »

Christophe Huau
Directeur de l'Agence GPSO – SNCF Réseau

En cette fin d'année 2023, une décision importante est intervenue concernant le mode de réalisation de ce grand projet ?

CHRISTOPHE HUAU / Lors du comité de pilotage du 4 décembre, les partenaires financeurs ont effectivement préconisé le mode de la conception-réalisation parmi plusieurs autres possibilités qui avaient été comparées. Cette option consiste pour le maître d'ouvrage à signer un contrat avec un groupe réunissant la maîtrise d'œuvre et les entreprises de construction. Ce choix est par exemple celui qui a été fait par la Société du Grand Paris pour la construction de la future ligne 15 autour de Paris. Il permet de bénéficier des avantages de l'intégration de la conception technique du projet d'une part, et des savoir-faire des entreprises de travaux publics d'autre part. Il s'agit essentiellement de sécuriser les coûts et les délais. Le travail qui est devant nous, consiste à préparer les appels d'offres sur une assiette de travaux de plus de 10 milliards d'euros.

Concernant le projet lui-même, sur quoi allez-vous axer la réflexion en 2024 ?

C.H. / Nous portons une attention particulière aux enjeux écologiques et à l'intégration environnementale du projet. Dans cette optique, les équipes vont poursuivre les inventaires écologiques démarrés début 2023. L'objectif est de réactualiser complètement l'étude d'impact dont les données datent de 2014, en vue des prochaines autorisations administratives. Nous allons également réaliser des sondages géotechniques, afin d'affiner la définition technique du projet, et lancer les premiers diagnostics archéologiques qui permettront d'identifier d'éventuels vestiges patrimoniaux à sauvegarder.

Comment votre équipe va-t-elle accompagner cette montée en puissance ?

C.H. / En 2024, nous allons poursuivre la structuration de l'Agence GPSO. Il est ainsi prévu de recruter une douzaine de collaborateurs, ce qui portera l'effectif à 40 personnes. Outre la réalisation des lignes nouvelles, l'Agence assurera également la maîtrise d'ouvrage des deux projets d'aménagements au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT). Cette organisation vise une cohérence globale de ces différents projets qui portent la même ambition : développer le mode ferroviaire, attirer de nouveaux clients et promouvoir une mobilité durable. Tout en respectant les échéances du calendrier de la mise en service à 2032, elles aussi ambitieuses.

Le focus

Qui fait quoi ?

L'État

Il assure la cohérence du système ferroviaire, fixe les priorités stratégiques et veille à la programmation des investissements de développement du réseau. L'État est financeur du GPSO. Le préfet de la région Occitanie est préfet coordonnateur du projet.

Les collectivités contributrices

25 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine ont signé, avec l'État et SNCF Réseau, le plan de financement de la phase 1 du GPSO, déclarée d'utilité publique. Ce plan prévoit un financement à parité entre les collectivités et l'État (40 % chacun), les 20 % restants sont apportés par l'Union européenne.

Le comité de pilotage

C'est le principal organe décisionnel dans la gouvernance du projet. Il est coprésidé par le préfet de la région Occitanie, la présidente de Région Occitanie et le président de Région Nouvelle-Aquitaine. Il associe les collectivités territoriales contributrices, la société du GPSO, les ministères chargés des finances et des transports et les maîtres d'ouvrage.

La société du GPSO

Créée par Ordonnance du 2 mars 2022, la Société du GPSO est un établissement public qui gère la participation financière des collectivités territoriales et possède des compétences en matière d'ingénierie.

Les maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont les maîtres d'ouvrage du GPSO, respectivement pour l'infrastructure et les gares nouvelles.

L'Agence GPSO

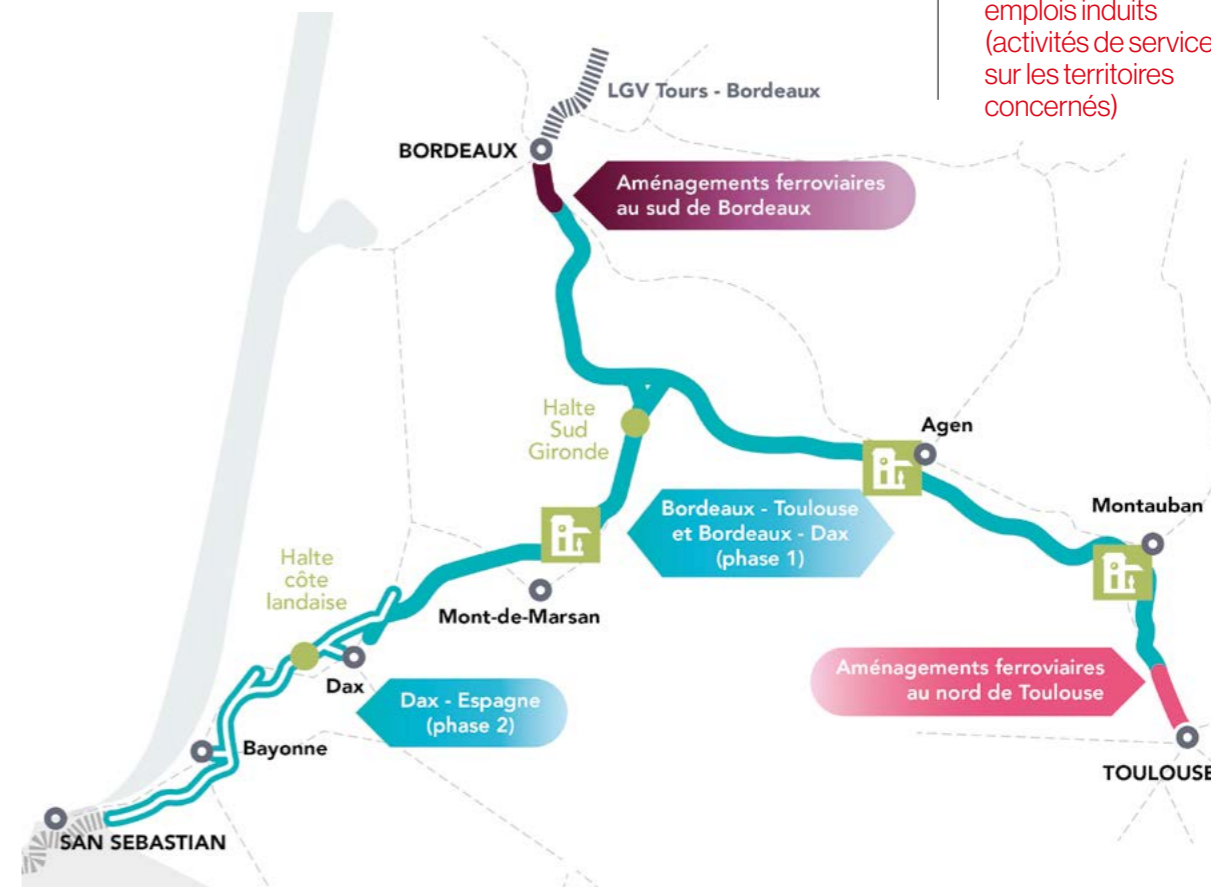
Entité de référence de la maîtrise d'ouvrage, l'Agence GPSO a été créée au sein de SNCF Réseau le 4 avril 2023. Elle a pour principale mission de piloter et coordonner les différentes opérations du GPSO, avec une vision d'optimisation globale : lignes et gares nouvelles, aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, intégration au réseau ferré national.

Les chiffres

10 000

C'est le nombre d'emplois qui seront créés par les chantiers des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, et des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse :

- 4 000 emplois directs
- 4 000 emplois indirects (fournisseurs)
- 2 000 emplois induits (activités de service sur les territoires concernés)



AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX : LES TRAVAUX DÉMARRENT EN 2024

Les aménagements ferroviaires sur la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse doivent permettre de répondre aux enjeux de desserte du territoire en rendant possible l'augmentation du trafic voyageurs et fret sur cet axe, en cohérence avec les ambitions du Service Express Régional Métropolitain de Bordeaux, des TER de la Région Nouvelle-Aquitaine et de la future ligne à grande vitesse.

Pour atteindre cet objectif d'amélioration du réseau existant, l'infrastructure ferroviaire va connaître un certain nombre de modifications :

- création d'une 3^{ème} voie sur 12 km au sud de Bordeaux, ainsi qu'une voie supplémentaire au niveau des haltes ;
- reconstitution de voiries et suppression de 6 passages à niveau ;
- aménagement des haltes de Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans, et de la gare de Bègles ;
- mise en place d'écrans de protection acoustique.

Cette opération complexe sera réalisée en maintenant les circulations, les dessertes et l'accueil des voyageurs pendant toute la durée des travaux.

Comme à chaque étape du projet, les enjeux environnementaux seront pris en compte lors de la phase travaux

De nombreuses mesures seront mises en œuvre pour limiter au maximum les incidences sur l'environnement naturel, notamment dans les zones les plus sensibles d'un point de vue écologique, mais également sur l'environnement humain et sur les lieux de vie :

- évacuation des déchets de chantier sur des sites de traitement appropriés ;
- utilisation des méthodes de travaux et des engins les moins bruyants ;
- application de solutions pour minimiser les nuisances liées aux poussières ;
- mise en place de panneaux de signalisation pour baliser efficacement les itinéraires de déviation, notamment lors des fermetures de passages à niveau ;



Vue 3D de la halte de Cadaujac – Document provisoire

- réalisation d'états des lieux préalables aux travaux pour les routes et les habitations situées à proximité du chantier.

Des mesures efficaces pour la protection acoustique des riverains

- 9,5 km d'écrans de protection acoustique ;
- remplacement des fenêtres pour renforcer l'isolation phonique de certaines maisons situées à proximité des voies.

Le focus

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

UN PROJET, 3 ENQUÊTES

Comme toutes les opérations de cette envergure, le projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux doit franchir un certain nombre d'étapes avant le démarrage des travaux. Autant de phases réglementaires qui sont l'occasion pour le grand public de prendre connaissance du projet et de pouvoir exprimer son avis. Dernière procédure avant le début du chantier, l'enquête publique Autorisation Environnementale sera organisée mi 2024. Explications sur les spécificités de chacune de ces étapes.

Le saviez-vous ?

Un chantier qui contribue à l'insertion, à l'emploi et à l'animation économique du territoire

Afin d'aider les personnes éloignées de l'emploi ou en situation de précarité, SNCF Réseau intègre, dans ses marchés de travaux et de prestations, des clauses d'insertion sociale. Sur le chantier des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, ce sont 130 000 heures réparties sur 9 ans, soit 72 emplois en équivalent temps plein, que les entreprises retenues devront réserver à l'insertion professionnelle de personnes en difficulté.



Enquête d'utilité publique

Régie par les codes de l'expropriation et de l'environnement, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique permet de consulter l'ensemble de la population sur l'utilité publique d'un projet qui nécessite de procéder à des expropriations. Le projet a été déclaré d'utilité publique en novembre 2015.

Enquêtes parcellaires

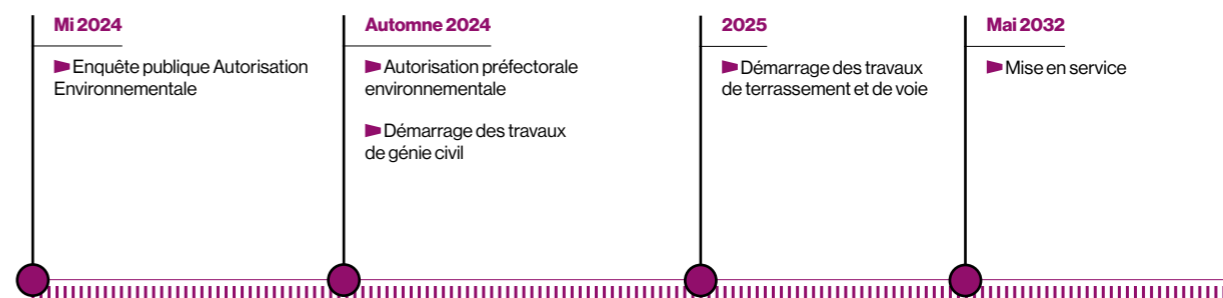
Les enquêtes parcellaires ont pour but de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique, et permet d'identifier exactement leurs ayants-droits.

Enquête publique Autorisation Environnementale

Régie par le code de l'environnement, l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale permet de consulter l'ensemble de la population sur les incidences environnementales des opérations et les mesures programmées par les maîtres d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les impacts.

À l'issue de l'enquête, la commission rend son rapport et ses conclusions. Le préfet statue sur la demande d'autorisation environnementale. Celle-ci est indispensable pour engager les travaux.

Les grandes phases



AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE SERVICES SUR LA LIGNE POLT : L'OBJECTIF 2026 SE PRÉCISE

La ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse constitue un axe stratégique dont les enjeux, régulièrement réaffirmés par L'État, se traduisent par des investissements d'un montant total d'1,6 milliard, consacrés au renouvellement des infrastructures ferroviaires sur la période 2018-2026. Les efforts qui se poursuivent visent à améliorer l'offre de services aux voyageurs.

Le focus

Une offre de services plus performante

- amélioration de la desserte : 11 allers-retours (contre 10 aujourd'hui)
- temps de parcours entre Paris et Limoges ramené à 2h51 pour un trajet avec un seul arrêt
- régularité accrue grâce au renouvellement de la voie et à la modernisation de l'alimentation électrique
- confort des voyageurs avec les nouvelles rames Oxygène



Depuis 5 ans, la ligne POLT fait l'objet d'importants travaux de renouvellement : remplacement des différents constituants de la voie et des aiguillages, réfection des ouvrages d'art et des caténaires.

En Nouvelle-Aquitaine, des chantiers sont réalisés chaque année au moyen d'une « suite rapide », outil industriel performant qui garantit un rendement élevé. Ce programme d'investissement est indispensable.

D'autres interventions sont également prévues dans les années à venir. L'effort de modernisation de 257 millions d'euros portera sur les installations électriques, ainsi que sur l'accessibilité de plusieurs gares.

Mais, l'engagement et la mobilisation pour améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs ne concernent pas uniquement les infrastructures ferroviaires. Ainsi, de nouvelles rames Oxygène remplaceront progressivement le matériel actuel à partir de mi-2025.

Enfin, le niveau de desserte et les temps de parcours qui sont des éléments déterminants, seront améliorés. Là encore, l'offre de services 2027 devrait apporter une réponse aux attentes légitimes des clients.

« Les nouvelles rames Oxygène vont améliorer l'offre sur la ligne POLT... »

La parole à



Amandine Thomas-Commin
Directrice d'Intercités

À partir de quand le matériel roulant sur la ligne sera-t-il renouvelé ?

AMANDINE THOMAS-COMMIN / Grâce aux 700 millions d'euros investis par l'État, 28 rames automotrices Oxygène ont été commandées au constructeur espagnol CAF. Elles sont en cours de construction sur le site de Beasain (Guipuzcoa), et à partir de la fin d'année sur le site de Reichshoffen en Alsace. La première rame de présérie est aujourd'hui en phase d'essais à Vélizy en République Tchèque, sur un circuit fermé d'essai ferroviaire. Ces nouvelles rames Oxygène seront déployées à compter de l'été 2025 sur les lignes Paris-Clermont-Ferrand d'une part, et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse d'autre part. Le remplacement se fera progressivement. Il s'achèvera en fin d'année 2026, date à laquelle les trains Corail et les locomotives disparaîtront entièrement du paysage.

Quelles sont les caractéristiques des rames Oxygène ?

A. T.-C. / Ces rames offrent davantage de confort et de service que les anciennes rames Corail. Elles permettent un accès autonome aux personnes à mobilité réduite depuis les quais et à l'intérieur du train, en 1^{ère} et 2^{ème} classe. Les sièges ergonomiques, fabriqués en France, sont équipés de repose-pied, tablettes et liseuses et sont réglables par commande électrique ou manuelle. Les voyageurs disposeront du Wi-Fi, de prises électriques et de ports USB. Un espace pour dix vélos, équipé de prises électriques est aménagé. Enfin, grâce à des écrans, il sera possible d'informer en temps réel les voyageurs à bord.

En quoi vont-elles améliorer l'offre de service ?

A. T.-C. / Elles vont améliorer l'offre sur la ligne POLT en permettant l'augmentation du nombre d'allers-retours quotidiens (1 de plus), et en réduisant le temps de parcours. Ainsi, il y aura 28 rames Oxygène au total, qui seront livrées à raison d'une tous les deux mois environ (alternativement avec la ligne Paris-Clermont, dotée du même matériel). Ces rames pourront d'ailleurs rouler en l'état actuel de l'infrastructure : leur mise en service commercial n'étant pas conditionnée à des travaux préalables de mise en compatibilité.



RÉOUVERTURE DE PAU-CANFRANC-SARAGOSSE : SNCF RÉSEAU AUX CÔTÉS DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Porté par la Région Nouvelle-Aquitaine et la Communauté autonome d'Aragon, ce projet vise à rétablir les liaisons voyageurs et marchandises internationales sur l'axe Pau-Canfranc-Saragosse, interrompues depuis 1970 à la suite de l'accident qui a détruit le pont de l'Estanguet. SNCF Réseau accompagne la Région en contribuant à la conduite des études techniques, environnementales et socio-économiques.



Cette ligne historique, permettant la traversée des Pyrénées, avait été inaugurée en 1928. En vue de sa réouverture, la Région Nouvelle-Aquitaine pilote le projet de modernisation, en collaboration avec ses partenaires espagnols : l'Etat et la communauté autonome d'Aragon.

L'Union Européenne, qui soutient financièrement le programme d'études dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, a inscrit cette ligne dans le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

Le programme de travaux actuellement à l'étude porte sur plusieurs volets :

- **régénération du tronçon non circulé** entre Bedous et l'entrée du tunnel international du Somport ; cette portion de ligne se caractérise par la présence de nombreux ouvrages d'art (ponts, tunnels et parois maçonnées) qui doivent être confortés voire reconstruits ;
- **régénération et mise aux normes du tunnel** international du Somport ; mise en place de règles d'exploitation en interface avec le tunnel routier (l'un assurant le secours de l'autre en cas d'évacuation) ;
- **modernisation de l'ensemble de la ligne** pour l'adapter aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité et au développement du trafic : modification de la signalisation y compris ERTMS (système européen de gestion de trafic des trains), électrification, mise au gabarit des tunnels, sécurisation des passages à niveau, accessibilité des gares, mise à l'écartement standard européen des rails pour la partie espagnole de la ligne.

Du fait notamment des caractéristiques du tronçon de ligne à réouvrir, situé en zone de montagne, ce projet nécessite une attention particulière portée aux contraintes environnementales et à leur intégration dans les études et lors de la définition des conditions de réalisation.

L'année 2024 sera consacrée à la poursuite des investigations techniques, environnementales et aux analyses socio-économiques avec deux principaux jalons attendus :

- **le dossier d'enquête publique fin 2024**
- **la Déclaration d'Utilité Publique fin 2025.**

PLATEFORME MULTIMODALE DE PUYOÛ : UN SITE STRATÉGIQUE VOUÉ À SE DÉVELOPPER

Proposer des solutions logistiques pertinentes aux entreprises qui ont fait le choix du transport ferroviaire, imaginer des réponses qui privilégient la proximité pour limiter le recours à la route pour les derniers kilomètres : les équipes de SNCF Réseau se mobilisent pour s'adapter aux attentes des clients.

Thierry Zemb
Directeur d'établissement - GEODIS RT Chimie

Notre établissement implanté à Martigues (13), transporte par train de la soude, pour nos clients situés sur les bassins de Lacq et des Landes. Jusqu'en 2022, les convois étaient acheminés puis déchargés au Port de Bayonne. A partir de cette date, nous avons été confrontés à des problèmes qui nous ont conduits à chercher un nouveau site d'accueil pour nos marchandises. La difficulté résidait dans le fait de trouver des voies disponibles, suffisamment proches de nos clients finaux afin de limiter les distances parcourues par la route. Nous nous sommes rapprochés de Hendaye Manutention qui a mis à notre disposition le terminal d'Hendaye. Mais rapidement, ce site s'est avéré inapproprié. Nos partenaires ont alors identifié la cour de la gare de Puyoû dont la situation géographique correspondait parfaitement à nos critères. Il faut savoir que notre trafic présente la particularité de fonctionner avec un équilibre des flux : les wagons acheminement de la soude et repartent chargés de bioéthanol fabriqué à Lacq par l'entreprise Vertex qui alimente le site de Fos-sur-Mer.

Des travaux importants étaient cependant nécessaires afin de remettre en service des voies inutilisées depuis 1965.

Une solution innovante a été imaginée, avec la signature d'une convention de mise à disposition pendant une durée de 10 ans, à charge pour GEODIS de réaliser les travaux. Malgré quelques mois de retard dus à des process techniques et administratifs complexes chez SNCF Réseau, et une augmentation du devis initial, le projet a pu aboutir. Le premier train a été accueilli sur la plateforme le 4 septembre 2023 et la deuxième voie a été livrée fin novembre. Notre activité tourne désormais à plein régime depuis janvier 2024.

La plateforme de Puyoû présente un potentiel de développement très intéressant. Ouverte 7 jours/7 24h/24, son attractivité est évidente. Elle a par exemple été utilisée par la sécurité civile au cours de l'été 2023, pour le stockage de produit retardant utilisé par les pompiers pour lutter contre les incendies.

Ce que nous avons réussi à mettre en place à Puyoû, grâce à la mobilisation conjointe de SNCF Réseau, de Fret SNCF et des élus locaux, est un exemple que nous allons tenter de dupliquer. En réduisant les distances entre le lieu de chargement et déchargement des trains d'une part, et les sites de nos clients à livrer d'autre part, nous limitons fortement le nombre de rotations réalisées par camions.



Les chiffres

1500
tonnes acheminées par train chaque semaine

2500
à 3000 camions en moins sur la route chaque année

ÉVITER RÉDUIRE COMPENSER : LA DÉMARCHÉ ÉCO-RESPONSABLE DE SNCF RÉSEAU

Qu'il s'agisse de la création d'infrastructures ou de l'exécution de travaux sur le réseau existant, SNCF Réseau s'efforce d'identifier dès la réalisation des premières études les différents enjeux environnementaux, et ce afin de limiter au maximum les impacts de ses interventions. Cet engagement traduit la volonté du maître d'ouvrage d'agir en entreprise responsable.



Les chiffres

Projet d'aménagement de la base travaux de Niort-Romagné

8 ha

pour cette ancienne gare de triage

2 enjeux majeurs

une zone humide et des espèces protégées

Largement mise en œuvre lors de la conception de lignes nouvelles, la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) est également appliquée par SNCF Réseau dès lors qu'un de ses chantiers est susceptible de présenter un impact sur l'environnement. **Le principe est simple : dès les premières réflexions, l'objectif est d'abord d'éviter les zones les plus sensibles ; puis de réduire les effets en adaptant le projet ; et enfin en dernier recours de compenser s'il reste des impacts résiduels significatifs.**

SNCF Réseau conduit actuellement un projet d'aménagement d'une base travaux à Niort, au lieu-dit Romagné, qui vise à transformer une ancienne gare de triage inexploitée depuis les années 70, implantée sur un site de 8 hectares. Le chantier prévoit notamment de remettre en état les voies désaffectées et de créer une nouvelle voie de service.

Un diagnostic écologique a permis d'identifier la présence d'enjeux, dont 2 majeurs : une zone humide et des espèces protégées. Sans oublier la prise en compte

de l'enjeu humain à travers la problématique bruit liée à la présence d'habitations. Dans la logique de sa démarche ERC, le maître d'ouvrage a cherché à optimiser son projet afin de réduire significativement les impacts : c'est ainsi que le linéaire de voie à créer a par exemple été réduit de 300 m, permettant quasiment d'éteindre l'impact sur la zone humide. En parallèle, de nombreuses mesures permettant l'insertion du projet dans son milieu ont été prises : respect du cycle biologique des espèces lors des travaux, installation de clôtures assurant le maintien des déplacements de la faune, création de gîtes à chiroptères, reconstitution d'une haie arborée, etc.

Aujourd'hui, le projet ne présente pas d'incidences défavorables significatives sur l'environnement imposant de procéder à des compensations. Autrement dit, la réflexion en amont pour connaître les enjeux, faire évoluer les aménagements et mettre en place des mesures correctives a porté ses fruits en limitant au maximum les impacts sur les milieux naturels.

PARTHENAY-SAINT-VARENT : LE RETOUR DES TRAINS S'ACCOMPAGNE DE COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES

Depuis 2015, les circulations ferroviaires étaient interrompues sur la ligne fret entre Parthenay et Saint-Varent. La réouverture de cette section a nécessité des travaux importants, qui ont eu des incidences sur le milieu naturel. Conformément à ses engagements, SNCF Réseau a mis en œuvre diverses mesures compensatoires pour réduire l'impact sur l'environnement.

Du fait de l'ampleur, de la nature et du contexte environnemental dans lequel les travaux se sont insérés, le projet de remise en état général de la ligne a engendré des impacts résiduels sur une espèce protégée et son habitat : la Couleuvre verte et jaune. En l'absence de trains, la plateforme avait en effet été colonisée comme lieu de repos. Parallèlement au chantier, SNCF Réseau a donc bâti un projet de compensation et de suivi en faveur de cette espèce et s'est engagé à le mettre en œuvre pendant 30 ans.

Le projet de compensation se décline en deux volets :

- la création de refuges, nommés « hibernaculum » qui seront favorables au cycle de vie de l'espèce ;
- la restauration et le maintien de milieux ouverts favorables au repos de la Couleuvre verte et jaune ;

5 sites de compensations appartenant déjà à SNCF Réseau font l'objet de travaux et d'une gestion spécifique : arrachage des espèces exotiques envahissantes, ouverture partielle du milieu (suppression de quelques arbustes pour favoriser l'ensoleillement), maintien des milieux ouverts grâce à un débroussaillage régulier, conservation des stations abritant l'Azuré du serpolet (papillon).

L'intérêt de ce projet de compensation est qu'il sera également favorable à d'autres espèces de reptiles, notamment au Lézard des murailles.

La mise en œuvre de ces mesures de gestion est intégrée dans le programme d'entretien de la ligne et du maintien de la végétation conduit par SNCF Réseau.

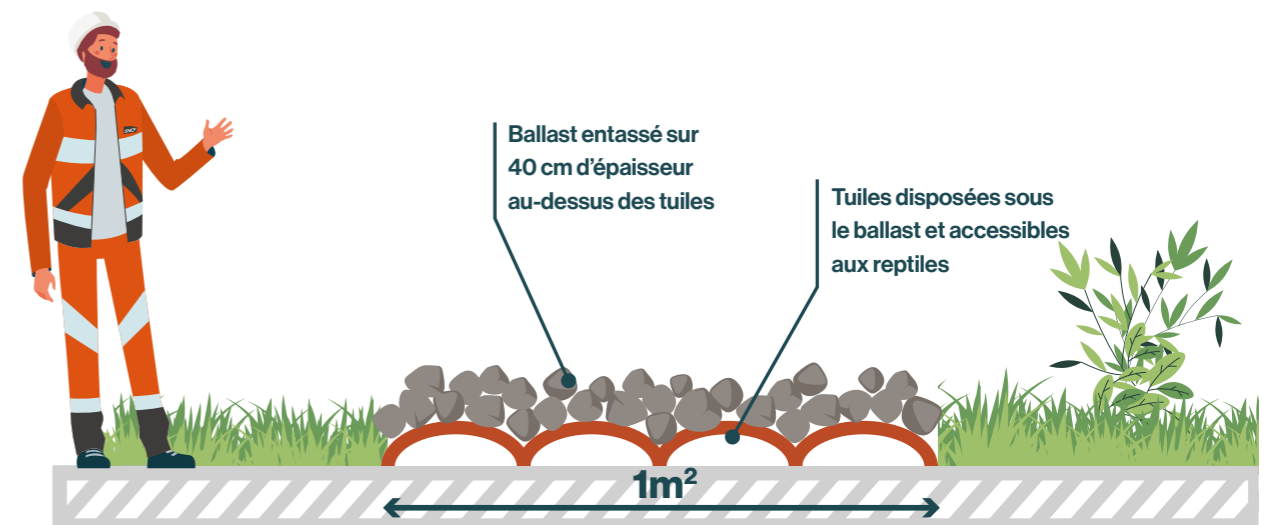


Schéma de principe d'un hibernaculum.

POUR PRÉPARER L'AVENIR, SNCF RÉSEAU ATTIRE DE NOUVEAUX TALENTS

Les efforts très importants engagés pour la modernisation du réseau, ainsi que les grands projets programmés en Nouvelle-Aquitaine se traduisent par des besoins de recrutement croissants dans un secteur d'activité parfois méconnu. Pour faire face, SNCF Réseau adapte ses méthodes de recrutement et n'hésite pas à aller à la rencontre des futurs candidats pour expliquer, montrer et convaincre.

Attirer des candidats sur des métiers techniques en pleine mutation, séduire de nouveaux collaborateurs dans des filières peu connues, tel est le défi des recruteurs chez SNCF Réseau. Ingénierie, maintenance, développement durable, les offres sont multiples et les postulants parfois rares. Les habitudes des personnes en recherche d'emploi, ainsi que leurs attentes, ont également évolué, ce qui nécessite de sortir des sentiers battus pour aborder les futurs candidats.

Des partenariats sont noués avec Pôle Emploi, les missions locales, les organismes de formation ; des interventions dans des lycées sont réalisées avec des ateliers de mise en situation. Lors des entretiens, l'accent est mis autant sur les attitudes et les comportements que sur les savoir-faire techniques qui sont, de toutes façons, dispensés lors des formations préalables à la prise de poste. L'entreprise multiplie également les expériences immersives pour attirer notamment les jeunes. SNCF Réseau a par exemple lancé sur une plateforme très populaire, le jeu « L'Odyssée du rail », qui permet aux futures recrues de découvrir de manière ludique différents métiers et d'accéder à de nombreuses informations utiles.

Le message est clair : « Tentez l'expérience, rejoignez-nous ! Nous avons besoin de tous les talents. »



Le focus

Le Campus de formation SNCF Réseau ouvre ses portes

A l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine 2023, le grand public a été invité à découvrir le site de Bègles, Campus de formation nouvelle génération récemment implanté dans l'agglomération bordelaise. L'objectif était de faire connaître les métiers proposés dans la filière ferroviaire, et pourquoi pas de faire naître des vocations. Six classes de collégiens, lycéens et étudiants en BTS électrotechnique ont ainsi été accueillies par les collaborateurs de SNCF Réseau qui ont présenté leurs savoir-faire, et répondu aux questions. Les jeunes ont également pu découvrir les différentes installations et certains outils pédagogiques innovants : simulateur d'aiguillage, simulateur de conduite d'engins travaux, ainsi que la « cage aux écureuils », équipement dédié à la formation des caténaristes.

« Notre entreprise a également une vocation sociale qui passe aussi par l'accès à l'emploi »

La parole à



FRÉDÉRIC PARENT
Responsable Ressources Humaines de l'établissement industriel Quercy-Corrèze SNCF Réseau

Notre établissement a été sollicité par la Régie de Territoire du Bassin de Brive qui souhaitait présenter nos métiers à des personnes en situation de réinsertion professionnelle.

L'idée était d'organiser une visite du site destinée à des personnes éloignées de l'emploi, afin de les aider à identifier des pistes de reclassement. Le fait de découvrir une activité en situation réelle pouvait permettre de faire naître des vocations.

Avec l'appui de Thierry Merlaud, manager de l'engagement sociétal au sein du groupe SNCF qui a accompagné la démarche, nous avons accueilli 8 personnes et nous leur avons présenté nos métiers que ce soit la maintenance d'engins de chantiers, la logistique ou l'ingénierie. A l'occasion de séquences interactives, nos collaborateurs ont expliqué leur quotidien, montré leurs postes de travail et répondu aux questions.

Cette expérience est pour nous très enrichissante. D'abord, cela

nous permet de donner de la visibilité à notre établissement qui a fêté l'an dernier ses 100 ans, mais dont l'activité reste méconnue. En effet, au sein de SNCF Réseau, nous regroupons des compétences techniques spécifiques au secteur ferroviaire, et nous avons régulièrement des postes à pourvoir. Et puis, notre entreprise a depuis toujours une vocation sociale : nous accompagnons les évolutions de carrière, nous favorisons l'acquisition de nouvelles compétences et nous incitons les collaborateurs à progresser pour accéder à de nouvelles responsabilités. C'est pourquoi il nous paraît naturel d'ouvrir nos portes pour accueillir et aider des personnes en recherche d'emploi.

Les chiffres

146
recrutements SNCF Réseau en Nouvelle-Aquitaine pour l'année 2023 (3^{ème} région de France)

60%
des recrutements dans les métiers des travaux de voie, de la signalisation et de la circulation ferroviaire (aiguilleurs).



SÛRETÉ FERROVIAIRE : SÉCURISER LES PERSONNES, LE RÉSEAU ET SES ACTIVITÉS

INTERVIEW

Entité de la SNCF, la Sûreté Ferroviaire contribue au quotidien à la protection des voyageurs et des personnels SNCF. Elle sécurise les trains et les gares et veille à la bonne exploitation du système ferroviaire. Pour répondre aux besoins de sécurité, la Sûreté Ferroviaire déploie sur l'ensemble du territoire 3 200 agents dont 105 en Nouvelle-Aquitaine.



Elize Ménard
Directrice de la Zone Sûreté Ferroviaire du Sud-Ouest

Quel est le rôle de la Sûreté ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine ?

ELIZE MÉNARD / Comme sur l'ensemble du territoire, notre mission principale consiste à faire de la prévention et de la sensibilisation. Nous informons les usagers du réseau ferroviaire aux risques liés à la circulation des trains, notamment aux abords des voies et sur les passages à niveau. Nos prérogatives nous permettent également de constater par procès-verbal les infractions à la police des transports ferroviaires. Notre action vient compléter celles conduites par la Police ou la Gendarmerie dans le cadre du continuum de sécurité.

Nous travaillons au bénéfice de toutes les entités du secteur ferroviaire : les transporteurs voyageurs et fret, SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau. Nous prévenons les actes de malveillance, les intrusions et les vols. Lors d'accident ou d'incident sur le réseau, nous participons aux opérations de secours, en assurant la coordination avec les services d'urgence et la mise en place des mesures de sécurité.

Nous pouvons également être mobilisés pour contribuer à la sécurisation des chantiers et des travaux réalisés sur les voies.

Quelles sont les missions réalisées pour SNCF Réseau ?

E.M. / Pour les gestionnaires d'infrastructures, notre action consiste à protéger les biens et les personnes par la réalisation de tournées préventives, rondes, surveillances dynamiques ou statiques, visibles ou discrètes (surveillance en civil ou à l'aide de dispositifs vidéo). Ces tournées, de jour comme de nuit, sont organisées de façon aléatoire ou déterminées en fonction de la nécessité et des informations sûreté recensées, et en accord avec le gestionnaire d'infrastructure concerné.

Nous sommes amenés à réaliser des diagnostics pour sécuriser les sites sensibles pour l'exploitation ferroviaire. Cinq personnes de mon équipe interviennent principalement dans la réalisation de ces diagnostics et sont missionnées pour assurer l'installation d'équipements adaptés de détection d'intrusions avec levée de doute vidéo appelés dispositifs SEZAM et SYSMO.

A titre d'exemple, en Nouvelle-Aquitaine, nous accompagnons SNCF Réseau pour prévenir les accidents sur les passages à niveau. Nous participons à des missions conjointes avec la Gendarmerie pour verbaliser les franchissements irréguliers en chicane. Nous sommes également engagés sur le chantier des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux en cours, pour prévenir les vols, les intrusions et les dégradations.

Les chiffres

En 2023, les actions entreprises au bénéfice de SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine :

1 020

équipes de la Sûreté Ferroviaire engagées

63

missions drone réalisées

36

diagnostics sûreté exécutés par la Cellule d'Analyse et de Protection des Métaux (CAPM) de la DZS SO



Objectif JO 2024 : Nicolas Lejeune, sportif de haut-niveau et agent de la sûreté ferroviaire

La parole à

NICOLAS LEJEUNE Agent de la sûreté ferroviaire

Habitant à Cenon, Nicolas Lejeune a rejoint les équipes d'Elize Ménard courant 2023, après 4 mois de formation et son autorisation de port d'arme validée par le ministère de l'Intérieur. C'est en 2018, que ce parisien d'origine, avait intégré le Creps de Talence, où se trouve le Pôle France de la Fédération française de tir. À 24 ans, il est 1^{er} mondial en skeet olympique.

Avec un palmarès plus que prometteur, double médaillé de France en 2017 et 2018, arrivé deux fois médaille de bronze aux championnats du monde, à 24 ans, Nicolas pense déjà à son après-carrière. Parmi la batterie d'emplois proposés par la SNCF, c'est bien la sûreté ferroviaire qui lui est apparue comme une évidence : « Ce qui m'a attiré, c'est le fait de ne pas faire la même chose tous les jours, d'être en mouvement, ne pas être dans un bureau. J'aime aussi être au contact des

gens, c'est important pour moi ». Pour favoriser l'insertion professionnelle des sportifs amateurs et les aider à préparer dans les meilleures conditions les grandes échéances, la SNCF a engagé près de 300 athlètes de haut niveau depuis 1982, dont 28 CDI actuellement. Depuis 10 olympiades, les représentants de la SNCF ont décroché au total 37 médailles, olympiques ou paralympiques, dont 3 en 2021, au JO de Tokyo.



ALTAMETRIS : LES DRONES AU SERVICE DE LA GESTION DU RISQUE INCENDIE

Le risque incendie lors de travaux sur les lignes qui traversent des massifs forestiers est une réelle préoccupation pour SNCF Réseau. Afin d'éviter tout départ de feu, des dispositions strictes sont imposées : présence de citernes à proximité des ateliers de soudure, arrosage lorsque l'intervention génère des étincelles, sensibilisation et formation des équipes. Une nouvelle mesure vient renforcer ce dispositif : la surveillance de la zone de chantier par drone.

Le chantier de renouvellement de la voie entre Marcheprime et Ychoux est particulièrement sensible du point de vue du risque incendie. En effet, la ligne ferroviaire traverse le massif des Landes de Gascogne, qui a été fortement touché par les feux de forêts au cours de l'été 2022. L'utilisation de moyens mécanisés lourds ainsi que le nombre important d'intervenants justifient que des mesures particulières aient été prises avec notamment la création de pare-feux naturels de 7 à 20 m de large de part et d'autre de la voie ferrée. Compte tenu des enjeux, il a été décidé de recourir à un nouveau dispositif : la surveillance par drone assurée par Altametris, filiale de SNCF Réseau.

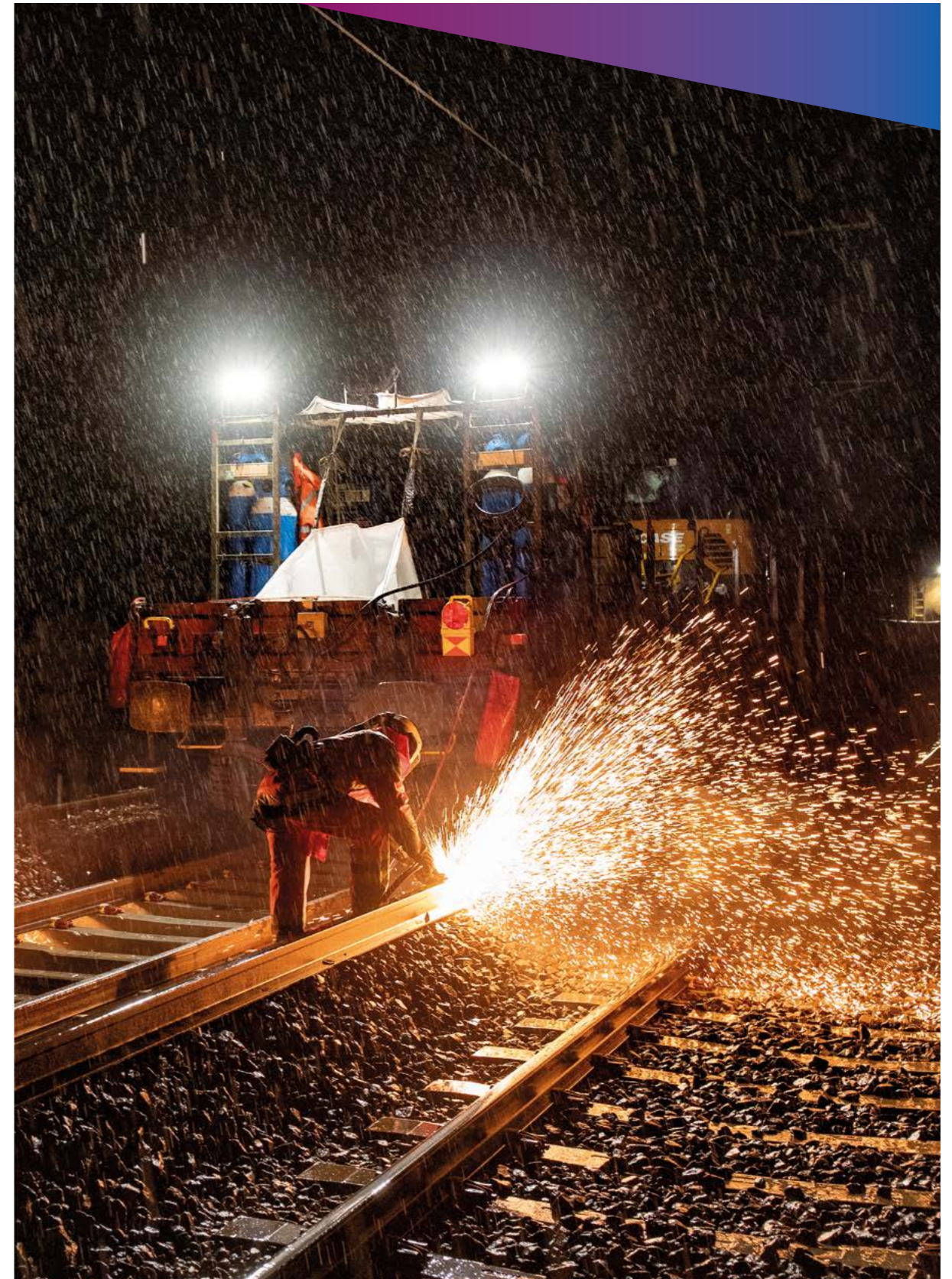
La mission consistait à faire survoler la zone de travaux par un drone équipé d'un capteur thermique. Ce vol intervenait quotidiennement vers 4h00 du matin, au moment où le train usine quittait la zone de chantier pour regagner la base arrière de Laluque, avant la restitution des voies aux circulations commerciales. Sur un créneau d'intervention de 2 heures, l'objectif était de dresser un « état des lieux de chantier », en inspectant les points chauds liés aux travaux (soudure, découpe de rails par exemple) pouvant représenter un risque de départ de feu après le retrait des agents de terrain. L'intérêt de cette solution réside dans la souplesse de sa mise en œuvre liée au faible nombre de personnes à mobiliser, et à la fiabilité de la détection.

Le focus

ALTAMETRIS

A sa création en 2017, Altametris, filiale de SNCF Réseau, avait la volonté d'utiliser le drone pour la collecte de données sans impact sur l'exploitation ferroviaire et en améliorant les conditions de sécurité et la productivité. Les services proposés permettaient d'assurer le suivi et le contrôle de la végétation aux abords des voies, la surveillance des infrastructures et des ouvrages d'art, la lutte contre le vol des métaux, et également de réaliser des relevés topographiques. L'entreprise a depuis su évoluer et se diversifier. Aujourd'hui, son ambition est de rendre le digital accessible à tous les gestionnaires d'infrastructures industrielles pour leur permettre d'avoir une connaissance parfaite de l'état de leur patrimoine.

Avec ses 50 collaborateurs répartis en France, Altametris fournit également son expertise en matière de données à SNCF Réseau dans l'optique d'améliorer la gestion des infrastructures ferroviaires, d'optimiser leur maintenance et donc leur durée de vie.



Les zones de chantier à risques sont surveillées par drone afin de détecter d'éventuels départs de feux.



RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ENTRE MARCHEPRIME ET YCHOUX : UN CHANTIER OPÉRATIONNEL 24H/24H

L'intervention d'un train usine ou « suite rapide » sur le chantier de renouvellement de la voie entre Marcheprime et Ychoux permet de remplacer les constituants de la voie avec un rendement de près d'1 km chaque nuit. L'engagement de ces moyens lourds nécessite la mobilisation de près de 500 personnes.

Cette suite rapide est constituée de six trains dont deux principaux de 750 m de long : le train de substitution qui remplace rails et traverses, et la dégarnisseuse qui renouvelle le ballast. Mais pour que les opérations puissent se dérouler dans de bonnes conditions chaque nuit, la « suite rapide » fait également l'objet, pendant la journée, d'une activité intense sur les bases travaux. Déchargement des vieilles matières, nettoyage, maintenance, rechargement des wagons avec des matières neuves : les équipes sont sur le pont 24h/24h. Retour en images sur un chantier exceptionnel.

21 HEURES :

Christophe Sonet anime la réunion sécurité 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 de sécurité.



Après la mise en place d'un certain nombre de dispositifs de protection pour s'assurer que plus aucun train ne circulera dans la zone de travaux, la « suite rapide » démarre son intervention. Le train de substitution procède au remplacement des traverses et des rails. A l'avant de ce train, les opérateurs circulant à pied déboulonnent les tirefonds, qui fixent les rails aux traverses.



Dans sa cabine de contrôle, le machiniste s'assure du bon fonctionnement du train de substitution.



Les anciens rails sont découpés afin de pouvoir être chargés puis évacués.



Après le remplacement des traverses et du rail, la géométrie de la voie est contrôlée et les traverses sont « clippées », grâce à un système d'attaches qui permet de les fixer aux rails.



La rampe de dégarnissage permet d'aspirer le vieux ballast afin de procéder à son remplacement.



Le vieux ballast est chargé dans des wagons spécifiques.



3 HEURES DU MATIN :
LE TRAIN DE BALLAST DÉGAGE LA ZONE DE TRAVAUX À LA FIN DE L'INTERVENTION DE LA « SUITE RAPIDE ».

Son intervention sur le chantier de renouvellement de la voie achevée, le train usine est acheminé jusqu'à la base arrière de Lalque au petit matin. C'est ici qu'un certain nombre d'opérations d'entretien et de maintenances sont réalisées, et que le train est préparé pour la nuit de travail suivante.

Pendant la journée, sur la base arrière de Laluge, le train usine est préparé afin de pouvoir, le soir venu, rejoindre le chantier de renouvellement de la voie.



Opération de déchargement des vieilles traverses, et de chargement des traverses neuves qui seront mises en place au cours de la nuit suivante.

Formation des trains (assemblage ou séparation) pour les opérations d'entretien et préparation au départ sur le chantier de nuit.



Chargement des ballastières avec du ballast neuf.

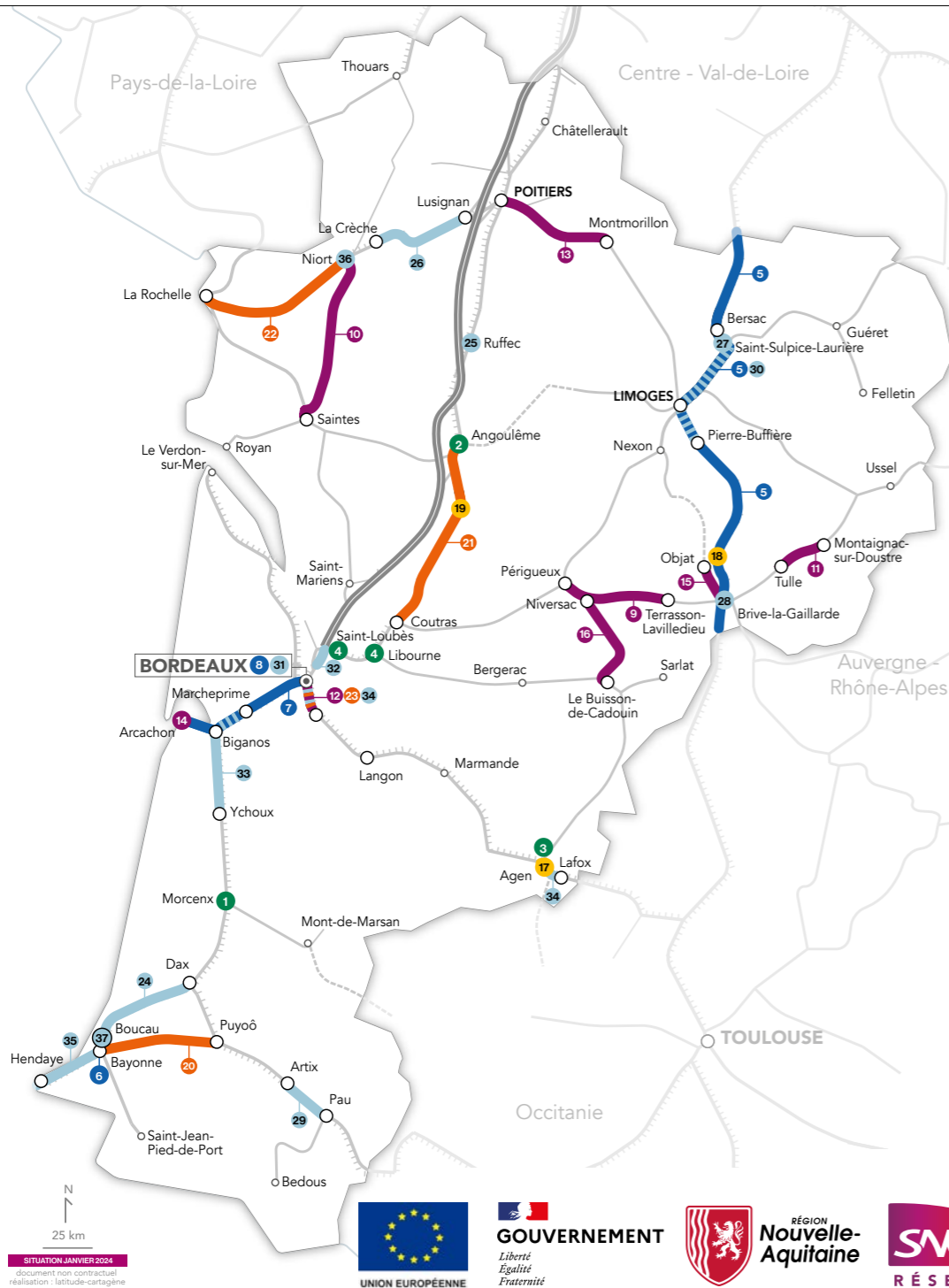


Entretien et nettoyage du train de substitution.



Entretien et nettoyage de la dégarnisseuse.

PRINCIPAUX CHANTIERS 2024 EN NOUVELLE-AQUITAINE



AGUILLAGE

- 1 Renouvellement de 3 aiguillages en gare de Morcenx
Du 17/03/2024 au 26/04/2024 - OCP : 23/03 au 24/03 (20h) - 2,6M€
- 2 Renouvellement de 5 aiguillages en gare d'Angoulême
Du 11/03/2024 au 05/07/2024 - OCP : 08/05 au 11/05 (70h), 18/05 au 20/05 (48h) - 7,2M€
- 3 Renouvellement d'aiguillages en gare de Bon-Encontre
Du 14/10/2024 au 13/12/2024 - OCP : 9/11 au 11/11 (48h); 23/11 au 24/11 (22h) - 1,5M€
- 4 Renouvellement de 4 aiguillages en gare de Libourne et d'un aiguillage en gare de Saint-Loubès
Du 20/10/2024 au 12/12/2024 - OCP : 02/11 au 04/11 (48h), 09/11 au 11/11 (48h), 23/11 au 24/11 (24h) - 6,3M€

CATÉNAIRE / ALIMENTATION ÉLECTRIQUE / SOUS-STATIONS ÉLECTRIQUES

- 5 Remplacement de fils de contact caténaire sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse
Du 15/04/2024 au 25/06/2024 - 1,7M€
- 6 Modernisation de la sous-station de Mousserolles
1^{er} semestre 2024 - 1,2M€
- 7 SER Métropolitain - Renforcement des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon
Du 09/09/2024 au 15/12/2024 - travaux jusqu'en 2027 - chantier cofinancé - 70M€ dont 3,8M€ en 2024
- 8 Modernisation du système de commande des installations fixes de traction électrique de la zone de Bordeaux
Du 01/04/2024 au 30/11/2024 - chantier cofinancé - 3,9M€ dont 1,6M€ en 2024

DÉVELOPPEMENT (DONT PROJETS INSCRITS OU EN COURS D'INSCRIPTION AU CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION)

- 9 Travaux de maintien de la performance entre Périgueux et Terrasson (PDIFER)
Du 14/10/2024 au 23/11/2024 - chantier cofinancé - 1M€
- 10 Modernisation de la voie entre Niort et Saintes (PDIFER)
Du 10/12/2023 au 30/06/2025 - Fermeture de la ligne du 21 mai au 8 novembre 2024 - chantier cofinancé - 115M€ dont 78,7M€ en 2024
- 11 Remplacement de traverses entre Tulle et Montagnac-sur-Doustre (PDIFER)
Du du 19/08/2024 au 07/11/2024 - chantier cofinancé - 2,8M€
- 12 Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux
Du 07/01/2024 au 13/12/2024 - OCP : 30/03 au 31/03 (14h), du 11 au 12/05 (14h) 09/11 au 11/11 (27h), 23/11 au 24/11 (24h) - chantier cofinancé - 769M€ dont 46M€ en 2024
- 13 Modernisation de la voie entre Poitiers et Limoges - tronçon 1 entre Poitiers et Montmorillon (PDIFER)
Du 02/12/2024 à septembre 2025 - Fermeture de ligne de décembre 2024 à septembre 2025 - chantier cofinancé - 73 M€ dont 12 M€ en 2024
- 14 SER Métropolitain - Aménagements pour la création d'une fonction origine/terminus en gare d'Arcachon
Du 22/04/2024 au 12/12/2024 jusqu'en 2026 - chantier cofinancé - 57,6M€ dont 6,9M€ en 2024
- 15 Travaux de maintien de la performance entre Objat et Brive-la-Gaillarde (PDIFER)
Du 03/06/2024 au 30/08/2024 - en fermeture de ligne - chantier cofinancé - 5,6M€
- 16 Travaux de maintien de la performance entre Niversac et Le-Buisson-de-Cadouin (PDIFER)
Du 11/03/2024 au 23/11/2024 - chantier cofinancé - 21M€

OUVRAGES D'ART ET EN TERRE

- 17 Remplacement de dalots au sud d'Agen
Du 20/10/2024 au 12/12/2024 - OCP : 09/11 au 11/11 (48h) 30/11 au 01/12 (14h) - 11M€
- 18 Modernisation du tunnel du Pouch
Du 08/01/2024 au 31/05/2024 - OCP : 30/03 au 01/04 (44h) 09/05 au 12/05 (69h), 18/05 au 19/05 (47h) - 4,5M€
- 19 Modernisation du tunnel du Liverman pour l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre
Du 29/01/2024 au 13/12/2024 - Pas de fermeture de la ligne - chantier cofinancé - 15,2M€

SIGNALISATION ET TÉLÉCOMMUNICATION FERROVIAIRE

- 20 Travaux de télécommunication
Du 05/02/2024 au 25/07/2024 - 21M€
- 21 Modernisation des postes de signalisation entre Coutras (inclus) et Angoulême (exclu) - programme de modernisation du centre opérationnel de gestion des circulations (COGC)
Du 07/01/2024 à 2031 - 192M€ dont 7M€ en 2024
- 22 Remise en conformité des câbles sur la ligne Niort-La Rochelle
Janvier 2024 à février 2025 - 1,7M€
- 23 Modernisation du système de télécommande de la signalisation à Hourcade (Redeca)
Du 11/05 au 14/09 - 7 M€ dont 11 M€ en 2024

VOIE

- 24 Renouvellement de rails entre Bayonne et Dax
Du 21/04/2024 au 05/07/2024 - 4M€
- 25 Remise en état de la base travaux de Ruffec
De janvier à mars 2024 - 1,3M€
- 26 Renouvellement de la voie entre Lusignan et La Crèche
Du 07/01/2024 au 17/03/2024 - 8,9M€
- 27 Renouvellement de la voie A en gare de Saint-Sulpice-Laurière
Du 28/10/2024 au 13/12/2024 - OCP : du 23/11 au 24/11 (25h) 30/11 au 01/12 (25h) - 2,1M€
- 28 Renouvellement de la voie en gare de Brive-la-Gaillarde
Du 06/03/2024 au 05/04/2024 - 1,6M€
- 29 Renouvellement de rails entre Pau et Artix
Du 08/01/2024 au 05/04/2024 - 6,3M€
- 30 Renouvellement de la voie entre les gares de Bersac, Limoges et Pierre-Buffière
Du 29/01/2024 au 27/04/2024 - 50,5M€
- 31 Modernisation des voies de service en gare de Bordeaux Saint-Jean au cours de l'année 2024 - 2,2M
- 32 Renouvellement de la voie entre La Grave-d'Ambarès et Sainte-Eulalie
Du 08/01/2024 au 29/03/2024 - 8,6M€
- 33 Modernisation de la voie entre Marcheprime et Ychoux
Du 28/08/2023 au 05/07/2024 - 121M€ dont 13M€ en 2024
- 34 Renouvellement de la voie entre La Réole et Lafox
Du 07/07/2024 au 06/12/2024 - 6,6M€
- 35 Renouvellement de la voie entre Bayonne et Hendaye
Du 29/09/2024 au 12/12/2024 - OCP : du 01/11 au 03/11 (31h), du 09/11 au 10/11 (22h) - 12,4M€
- 36 Aménagement de la base travaux de Niort-Romagné
Du 24/06/2024 au 28/02/2025 - 4,8M€
- 37 Aménagement de la base travaux en gare de Boucau
1,7M€

- Travaux en continu
- Travaux de jour
- Travaux de nuit

01

DU 26 FÉVRIER
AU 26 AVRIL 2024

RENOUVELLEMENT D'AIGUILLAGES EN GARE DE MORCENX

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement de 3 aiguillages.
Renouvellement complet de la voie sur 540 m.

SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit du 17 mars au 26 avril 2024.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Garantir la robustesse de l'infrastructure et la régularité des circulations.

Les données clés

3 aiguillages
remplacés
1750 tonnes
de ballast remplacées
1300 m
de rails remplacés
900 traverses
béton remplacées
50 personnes
mobilisées sur le chantier

Financement

2,6 M€

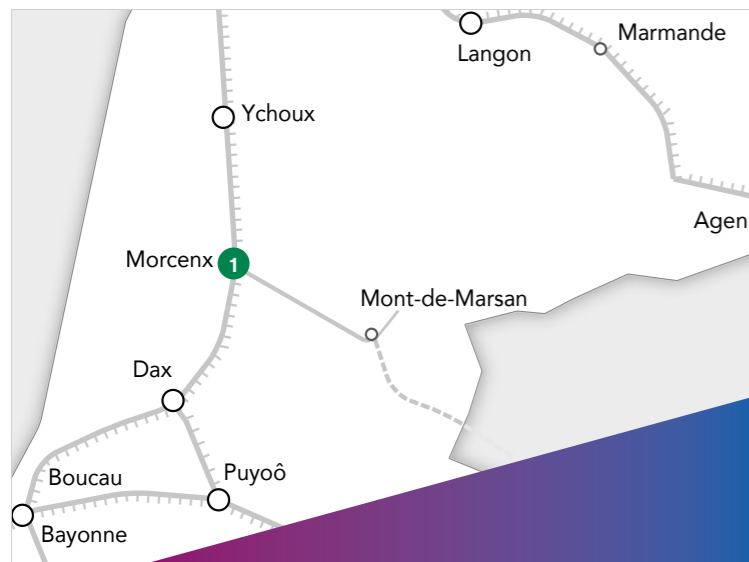
100%
SNCF Réseau

L'agenda

Opération coup de poing

• 23 au 24 mars : 21h

Le tracé



02

DU 26 FÉVRIER
AU 5 JUILLET 2024

RENOUVELLEMENT D'AIGUILLAGES EN GARE D'ANGOULÊME

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement complet de 5 aiguillages en gare d'Angoulême.
Renouvellement de voie et de ballast.
Réfection de la plateforme ferroviaire et réhabilitation du réseau hydraulique.

SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Garantir la robustesse de l'infrastructure et la régularité des circulations.

Les données clés

5 aiguillages
remplacés
450 m
de voie renouvelés
2 200 tonnes
de ballast remplacées

Financement

7,2 M€

100%
SNCF Réseau

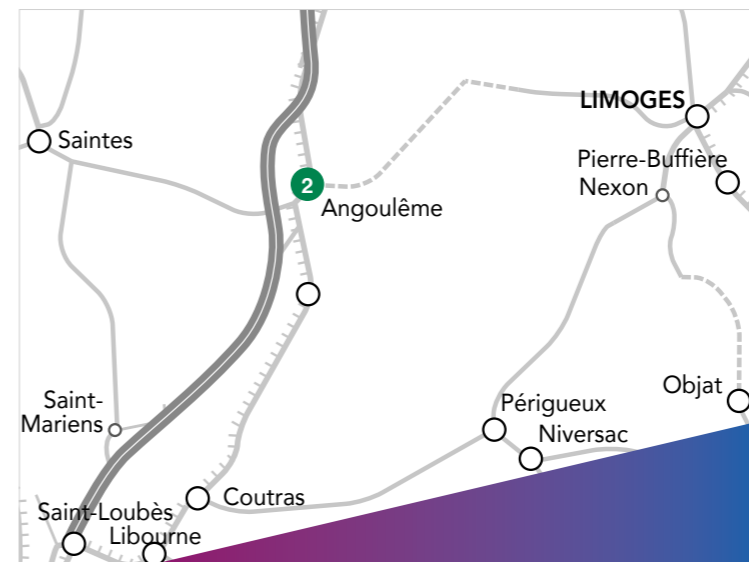
L'agenda

Du 26 février au 15 mars : travaux préparatoires et travaux connexes
Du 18 mars au 05 juillet : travaux principaux

Opérations coup de poing

• 08 mai au 11 mai : 70h
• 18 mai au 20 mai 2024 : 48h

Le tracé



03

DU 14 OCTOBRE
AU 13 DÉCEMBRE 2024

RENOUVELLEMENT D'AIGUILLAGES EN GARE DE BON-ENCONTRE

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement d'un aiguillage.
Renouvellement de la voie 1.
Assainissement de la plateforme ferroviaire.

SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Supprimer les limitations de vitesse.
Garantir la robustesse de l'infrastructure et la régularité des circulations.

Les données clés

1 aiguillage
remplacé
800 m
de rails remplacés
1 000 tonnes
de ballast remplacées

Financement
1,5 M€

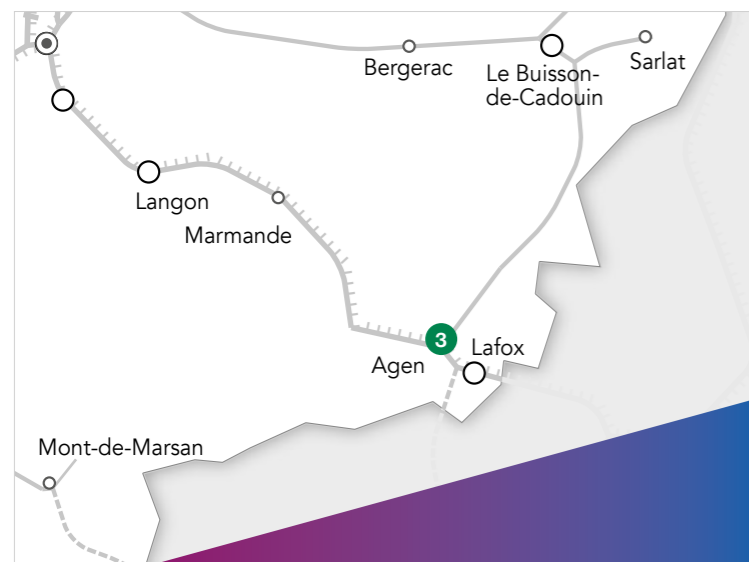
100%
SNCF Réseau

L'agenda

Opérations coup de poing

- 9 au 11 novembre : 48h
- 23 au 24 novembre : 22h

Le tracé



07

DE OCTOBRE 2024
À MARS 2027

RENFORCEMENT DES INSTALLATIONS FIXES DE TRACTION ÉLECTRIQUE ENTRE BORDEAUX ET ARCACHON

(SER Métropolitain)

NATURE DES TRAVAUX

Travaux de libération foncière et de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires en gare de Cestas Gazinet.

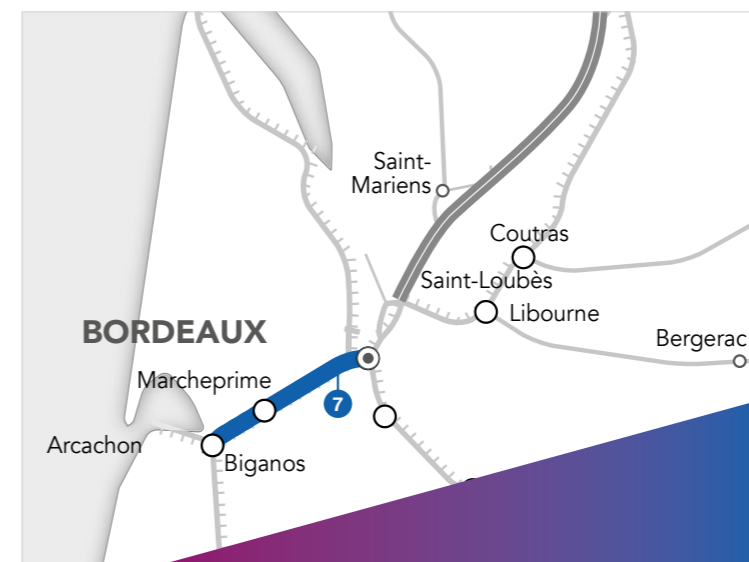
SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Mise en œuvre de panneaux photovoltaïques sur les toits des sous-stations, solution innovante pour alimenter une partie des installations.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

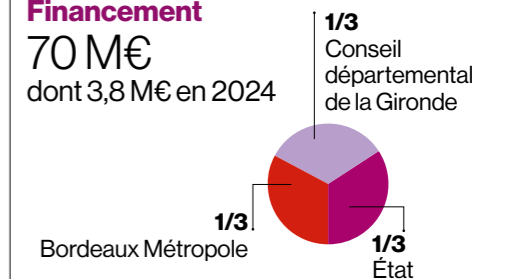
Augmentation de la puissance d'alimentation électrique sur la section Bordeaux – Arcachon pour répondre aux besoins du nouveau plan de transport dans le cadre du SER Métropolitain.

Le tracé



Les données clés

Financement
70 M€
dont 3,8 M€ en 2024



L'agenda

Mars 2027 : mise en service

08

DU 1^{ER} AVRIL AU
15 DÉCEMBRE 2024
(LE PROJET SE POURSUIT
JUSQU'EN 2026)

MODERNISATION DU SYSTÈME DE COMMANDE DES INSTALLATIONS DE TRACTION ÉLECTRIQUE DE LA ZONE DE BORDEAUX

☑ NATURE DES TRAVAUX

Création d'un mur d'écrans de contrôle dans la salle du central sous-station de Bordeaux.
Installation du matériel et des logiciels pour le pilotage informatisé du central sous-station de Bordeaux.
Travaux de raccordement électrique et caténaire.

☑ SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Déploiement d'une nouvelle technologie informatisée (PIRATE) pour la commande des installations fixes de traction électrique de Bordeaux.

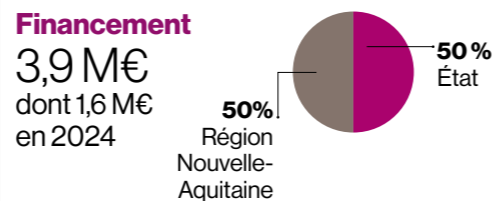
⊕ BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Augmenter la capacité de commande du central sous-station de Bordeaux.
Permettre d'accueillir la télécommande des nouveaux aménagements autour de Bordeaux (SER Métropolitain, Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux...).

📍 Le tracé



📊 Les données clés



📅 L'agenda

2024 : travaux de mise en place de la télécommande PIRATE

09

DU 25 AU 29 MARS
ET DU 19 AOÛT
AU 13 DÉCEMBRE 2024

TRAVAUX DE MAINTIEN DE LA PERFORMANCE ENTRE PÉRIGUEUX ET TERRASSON-LAVILLEDIEU

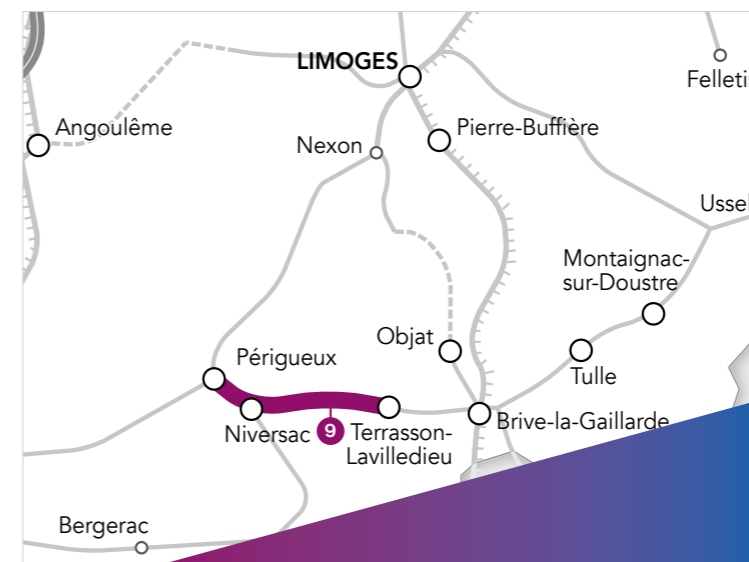
☑ NATURE DES TRAVAUX

Travaux de renouvellement d'un passage à niveau.
Travaux d'assainissement sur environ 800 mètres.
Remplacement de traverses en gares de Périgueux (voie E), de Thenon et de Terrasson-Lavilledieu.

⊕ BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

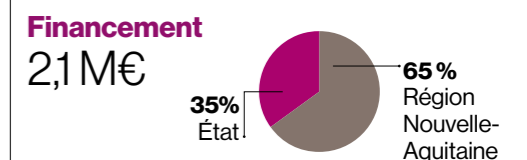
Eviter la pose de ralentissements du fait de l'état de vétusté de la voie
Maintenir la performance de la ligne.

📍 Le tracé



📊 Les données clés

600
traverses remplacées
Assainissement de la voie sur
800 m



📅 L'agenda

Du 25 au 29 mars 2024 : travaux sur le passage à niveau
Du 19 août au 13 décembre 2024 : travaux principaux

10 MODERNISATION DE LA VOIE ENTRE NIORT ET SAINTES

OCTOBRE 2023 À JUILLET 2025

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement de 77 km de voie entre Niort et Saintes.
Aménagement de la base de maintenance de la gare de Saintes.
Travaux hydrauliques sur l'ensemble de la ligne.
Remplacement du pont ferroviaire de Saint-Hilaire et remise en état d'autres ouvrages.
Suppression de 4 passages à niveau.

SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER



Ce chantier est engagé dans une démarche d'écoconception : SNCF Réseau s'engage à mettre en place des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur l'environnement.
Dans une logique d'économie circulaire, SNCF Réseau a lancé une démarche volontariste de valorisation des matériaux usagés. Cette initiative permet d'éviter l'émission de 30 000 tonnes de CO2.
SNCF Réseau favorise l'insertion professionnelle dans le cadre de ce chantier. Des contrats spécifiques et des heures de formation sont proposés aux personnes éloignées de l'emploi.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Accompagner le développement de l'offre TER et de trains de fret locaux.
Proposer une offre de service adaptée aux besoins des voyageurs.
Réduire le temps de parcours.
Garantir la sécurité des circulations ferroviaires en rationalisant et en simplifiant l'infrastructure.
Améliorer la sécurité des circulations routières.

Les données clés

142 km de rails remplacés
 67 000 traverses remplacées
 80 000 tonnes de ballast remplacées
 18 TER par jour circuleront sur cette ligne (dans les deux sens confondus)
 8 minutes de temps de parcours gagnées entre les deux villes

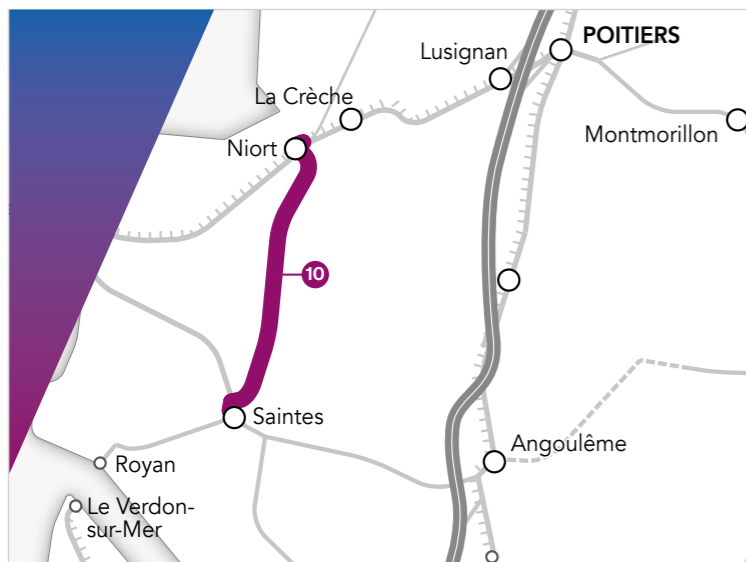
Financement 115 M€

- 76% Région Nouvelle-Aquitaine
- 9% SNCF Réseau
- 15% État

L'agenda

Du 21 mai au 8 novembre 2024 et du 6 janvier au 4 avril 2025 : fermeture de la ligne
Oct. 2023 à mars 2024 : travaux préparatoires
Mars 2024 à juil. 2025 : travaux principaux

Le tracé



11 REMPLACEMENT DE TRAVERSES ENTRE TULLE ET MONTAIGNAC-SUR-DOUSTRE

SECOND SEMESTRE 2024

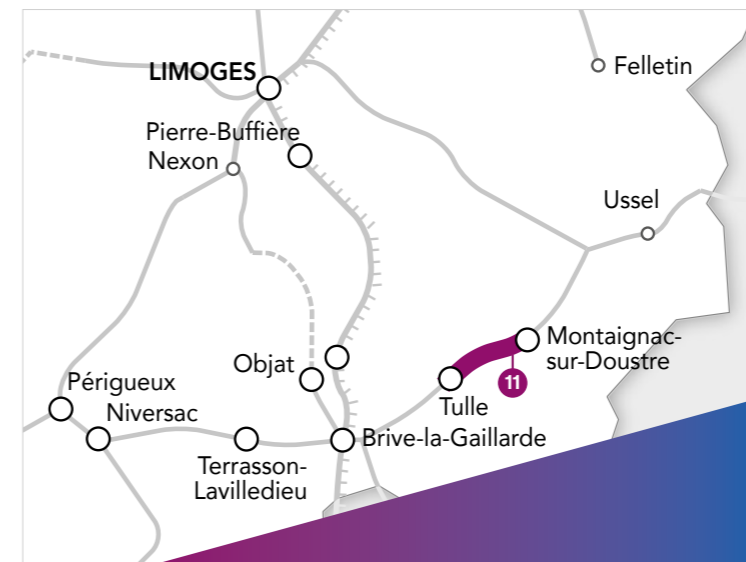
NATURE DES TRAVAUX

Remplacement de traverses sur 25 km de voie.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

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

Le tracé



Les données clés

Traverses remplacées sur 25 km

Financement 2,8 M€

- 50% Région Nouvelle-Aquitaine
- 50% État

L'agenda

Second semestre 2024 : travaux

13

DU 1^{ER} SEPTEMBRE
2024 AU 30
SEPTEMBRE 2025

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ENTRE POITIERS ET LIMOGES

1^{ère} phase : Poitiers-Montmorillon

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement partiel ou total des composants de la voie (rails, traverses, ballast).

Travaux hydrauliques et d'assainissement de la plateforme ferroviaire.

Interventions sur les ouvrages d'art.

SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Utilisation de matériaux de réemploi pour ce chantier (rails, ballast) et valorisation des anciens matériaux (tri, reconditionnement et réutilisation des anciennes traverses béton).

SNCF Réseau favorise l'insertion professionnelle dans le cadre de ce chantier. Des contrats spécifiques et des heures de formation sont proposés à des personnes éloignées de l'emploi.



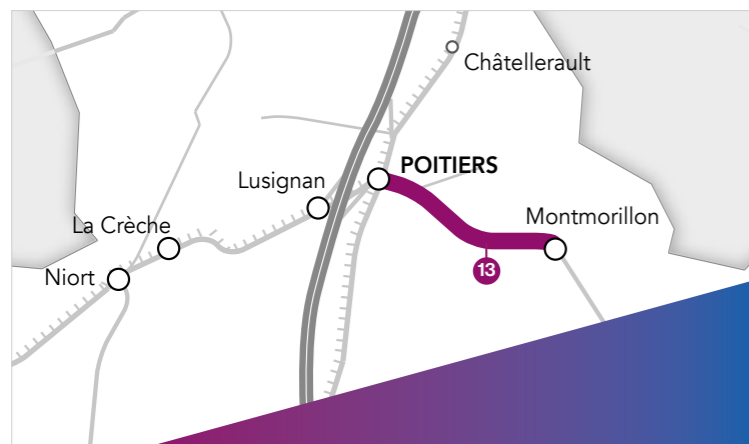
BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Assurer la pérennité de la voie (pour une durée de 20 ans).

Améliorer la régularité des circulations ferroviaires en supprimant les ralentissements.

Accompagner le développement de l'offre TER.

Le tracé



Les données clés

10,5 km
de voie renouvelés

Réfection des couches et sous-couches de la plateforme ferroviaire sur

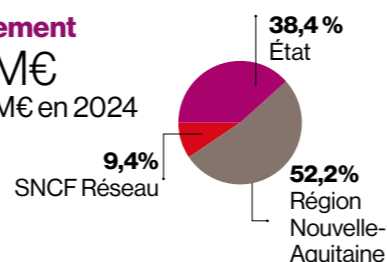
7 km

8 km
de fossés béton créés et curage de
11 km de fossés

30
ouvrages remis en état dont 4 ponts-
routiers et 5 ponts ferroviaires

Financement

73,2 M€
dont 12 M€ en 2024



L'agenda

Du 1^{er} sept. au 30 nov. 2024 : travaux préparatoires

Du 1^{er} déc. 2024 au 30 sept. 2025 : travaux principaux sur ligne fermée entre Saint-Benoît et Lathus-Saint-Rémy.

1^{er} oct. 2025 : réouverture de la ligne et remise en service de la tranche 1 Poitiers-Montmorillon

14

22 AVRIL AU 12
DÉCEMBRE 2024
(LE PROJET SE POURSUIT
JUSQU'EN 2026)

CRÉATION D'UNE FONCTION ORIGINE/TERMINUS EN GARE D'ARCACHON

Service Express Régional Métropolitain

NATURE DES TRAVAUX

Création d'un poste d'aiguillage informatisé télécommandé depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) de Bordeaux et automatisation de l'ensemble des itinéraires pour exploiter des flux d'arrivée et de départ en simultané.

Réaménagement du plan de voie et création des installations nécessaires au remisage de 9 à 12 rames, à la réalisation des opérations de logistique (nettoyage des rames, vidanges des WC, accès à des points d'eau...) et de sécurisation du site (clôture, vidéoprotection.)

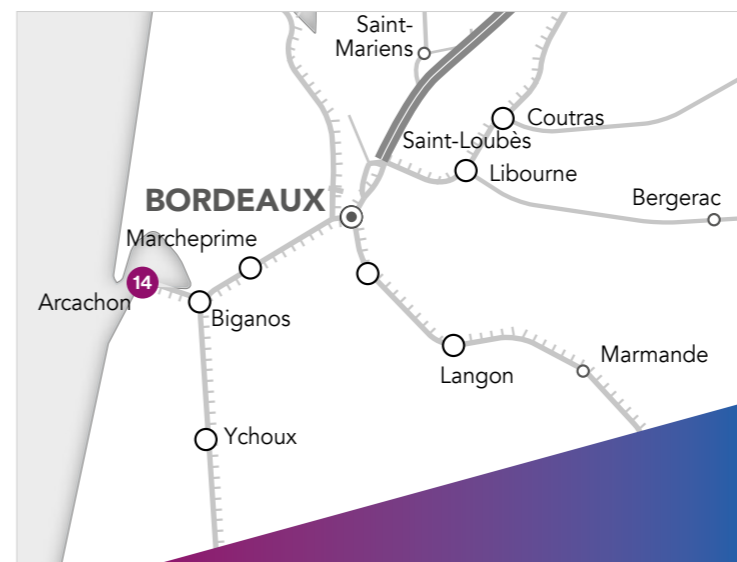
Redimensionnement des installations caténaires.

Automatisation du passage à niveau n°22, situé en gare d'Arcachon.

SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Mise en œuvre d'une nouvelle technologie de poste informatique (technologie ARGOS) à Arcachon et nouvelle version d'interface homme-machine (IHM) MISTRAL pour une télécommande des installations depuis le poste de commande à distance (PCD) de Bordeaux.

Le tracé



BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Permettre l'accueil en gare d'Arcachon du volume de trafic prévu au titre du projet de service du SER Métropolitain.

Inscrire la desserte de la halte de Talence-Médoquine dans le nouveau plan de transport.

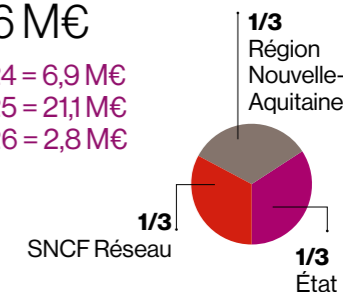
Offrir un lieu de remisage et de gestion des rames pour soulager le site de Bordeaux.

Les données clés

Financement

57,6 M€

- 2024 = 6,9 M€
- 2025 = 21,1 M€
- 2026 = 2,8 M€



L'agenda

Avril 2024 à décembre 2026 : travaux principaux

Décembre 2026 : mise en service

Opérations coup de poing

- Juin 2025 : 70h
- Décembre 2026 : 36h

15
DU 3 JUIN AU
30 AOÛT 2024
FERMETURE DE LA LIGNE

TRAVAUX DE MAINTIEN DE LA PERFORMANCE ENTRE OBJAT ET BRIVE

☑ NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement de la voie (rails, traverses, ballast) sur 3 700 m.
Remplacement de traverses.
Modernisation de passages à niveau.

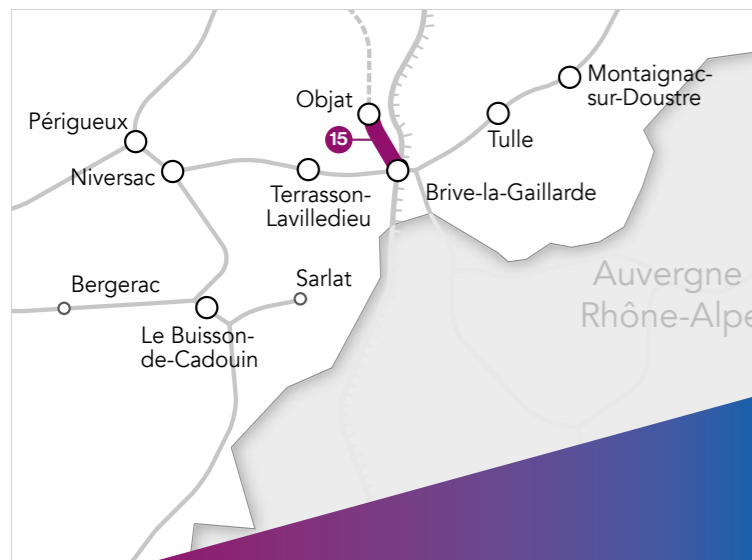
☑ SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Rails issus du réemploi, récupérés sur le chantier Poitiers-Limoges.

⊕ BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Eviter la pose de ralentissements du fait de l'état de vétusté de la voie.
Maintenir la performance de la ligne.

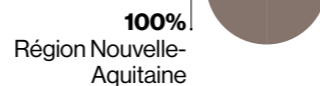
📍 Le tracé



📊 Les données clés

2 204 traverses
remplacées
3 700 m
de voie renouvelés

Financement
5,6 M€



16
SECOND
SEMESTRE 2024

TRAVAUX DE MAINTIEN DE LA PERFORMANCE ENTRE NIVERSAC ET LE BUISSON- DE-CADOUIN

☑ NATURE DES TRAVAUX

Remplacement de traverses.

⊕ BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

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

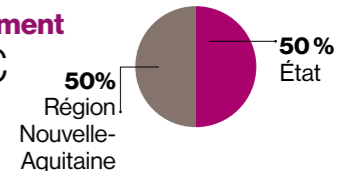
📍 Le tracé



📊 Les données clés

5 600 traverses
remplacées

Financement
2,1 M€



📅 L'agenda

Second semestre 2024 : travaux

18
DE JANVIER
À MAI 2024

MODERNISATION DU TUNNEL DU POUCH

NATURE DES TRAVAUX

Réalisation d'une coque en béton à l'intérieur du tunnel sur 87 m de long, permettant de renforcer la structure du tunnel.

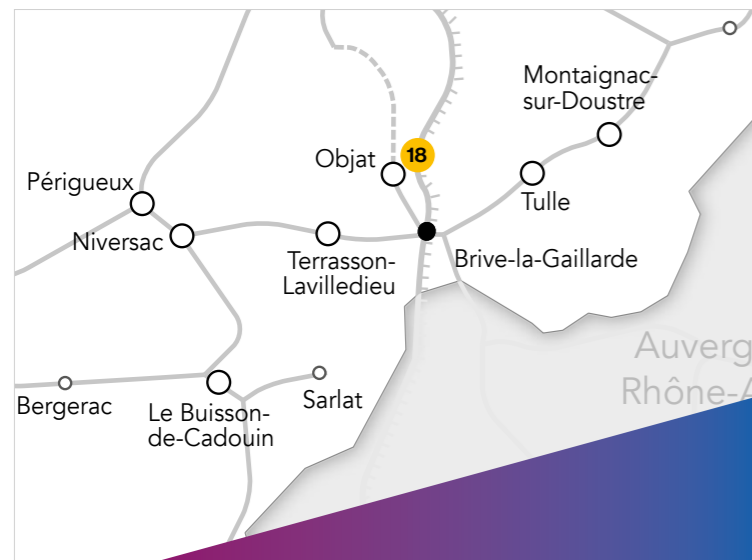
SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit.
SNCF Réseau favorise l'insertion professionnelle dans le cadre de ce chantier. Des contrats spécifiques et des heures de formation sont proposés à des personnes éloignées de l'emploi.
1000 heures de travail dans le cadre de la clause d'insertion.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Assurer la pérennité de l'ouvrage.
Garantir la fiabilité des circulations.
Assurer le confort et la sécurité des voyageurs.

Le tracé



Les données clés



L'agenda

Opérations coup de poing

- 30 mars au 1^{er} avril : 44h
- 9 au 12 mai : 69h
- 18 au 19 mai : 47h

19
DURANT TOUTE L'ANNÉE
2024 AVEC UNE
INTERRUPTION PENDANT
LES JO 2024

MODERNISATION DU TUNNEL DU LIVERNAN

Pour développer l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre

NATURE DES TRAVAUX

Travaux de génie civil sur la voûte du tunnel.

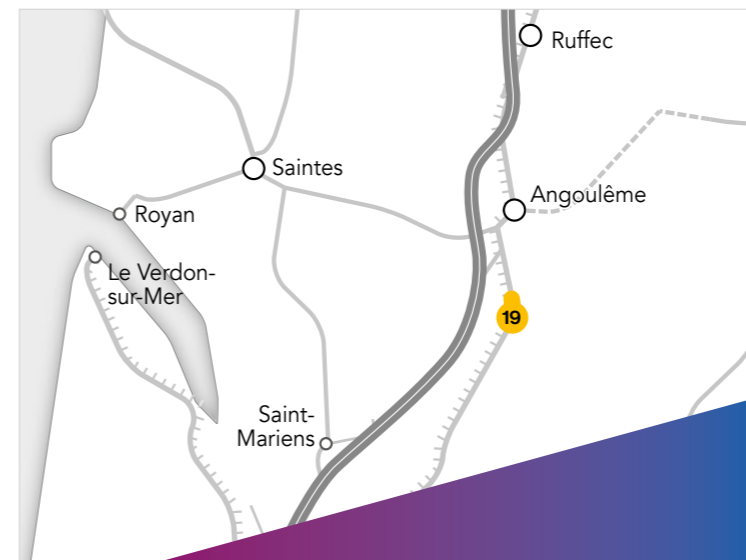
SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de jour.
Confinement des zones de travaux, valorisation des matériaux, recyclage des déchets vers un centre agréé.
Mise en œuvre d'une clause insertion dans le marché travaux.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

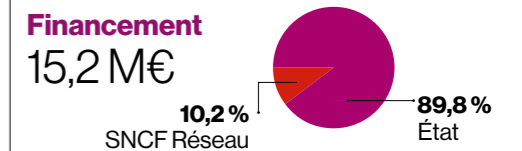
Développer le premier service d'autoroute ferroviaire avec un transport de semi-remorques sur l'axe atlantique.

Le tracé



Les données clés

3,2 km
de travaux sur la voûte du tunnel



L'agenda

- Du 27 novembre 2023 au 26 janvier 2024 : travaux connexes
- Du 29 janvier au 31 mai 2024 et du 2 septembre au 18 octobre 2024 : travaux principaux
- Du 21 octobre au 29 novembre 2024 : travaux connexes

21
2024/2030

MODERNISATION DES POSTES DE SIGNALISATION ENTRE COUTRAS ET ANGOULÊME

☑ NATURE DES TRAVAUX

Aménagement des salles techniques pour accueillir les installations de signalisation dans le bâtiment du tri postal de Bordeaux. Travaux réalisés dans le cadre du programme de modernisation du centre opérationnel de gestion des circulations (COGC).

⊕ BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Disposer de postes de signalisation dans le futur secteur Bordeaux-Nord (hors Libourne) offrant une technologie informatisée de nouvelle génération ARGOS et IHM MISTRAL NG, afin de faciliter la commande du réseau. Intégrer dans le bâtiment du tri postal, les aménagements permettant de déployer progressivement la commande centralisée du réseau en Nouvelle-Aquitaine.

📍 Le tracé



📊 Les données clés

Financement
192 M€
dont 7 M€ en 2024

100%
SNCF Réseau

📅 L'agenda

2024 : travaux d'aménagement dans le bâtiment du tri postal de Bordeaux
Septembre 2030 : mise en service

24
DU 21 AVRIL
AU 05 JUILLET 2024

RENOUVELLEMENT DE RAILS ENTRE BAYONNE ET DAX

☑ NATURE DES TRAVAUX

Remplacement de rails sur 7,6 km sur les voies 1 et 2 entre les gares de Dax et Saint-Vincent-de-Tyrosse.

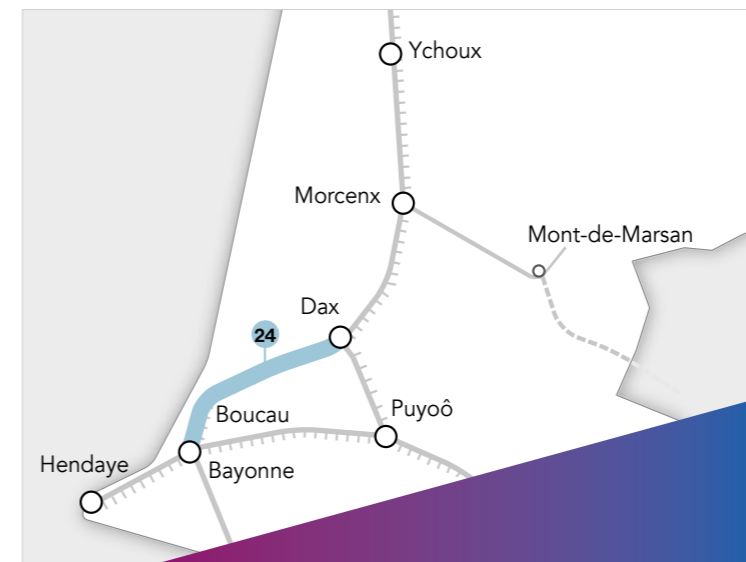
☑ SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit.

⊕ BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

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

📍 Le tracé



📊 Les données clés

7,6 km
de rails renouvelés

30
personnes mobilisées
sur le chantier

Financement
4 M€

100%
SNCF Réseau

26
DU 7 MARS
AU 21 JUIN 2024

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ENTRE LUSIGNAN ET LA CRÈCHE

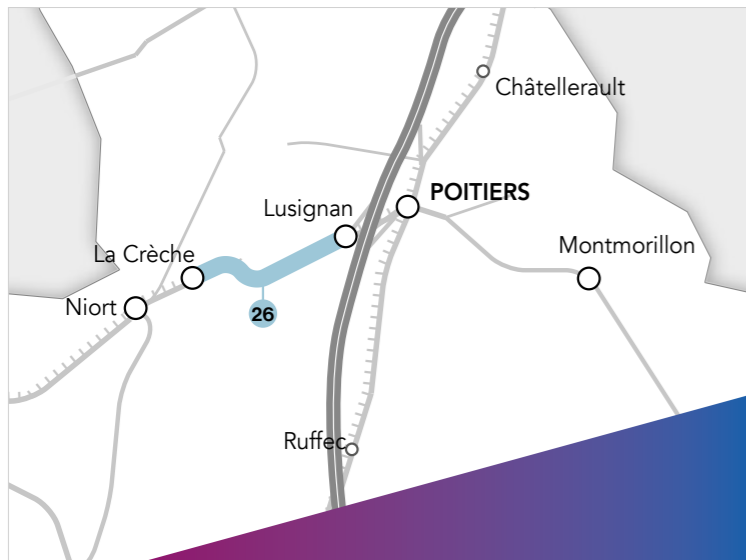
NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement des constituants de la voie sur la Ligne Poitiers – La Rochelle.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

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

Le tracé



Les données clés

11,8 km de rails renouvelés
Relevage de la voie sur 18,8 km
Financement 8,9 M€
100% SNCF Réseau

L'agenda

Du 7 mars au 21 juin 2024 : travaux préparatoires et travaux principaux
21 juin 2024 : mise en service

27
DU 28 OCTOBRE
AU 13 DÉCEMBRE 2024

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE A EN GARE DE SAINT-SULPICE-LAURIÈRE

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement des composants de la voie (rails, traverses, ballast).

SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit.
Valorisation des matériaux.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

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

Les données clés

1 050 m de voie renouvelés
1 800 traverses remplacées
2 100 tonnes de ballast remplacées
2 200 m de rails remplacés

Financement 2,1 M€
100% SNCF Réseau

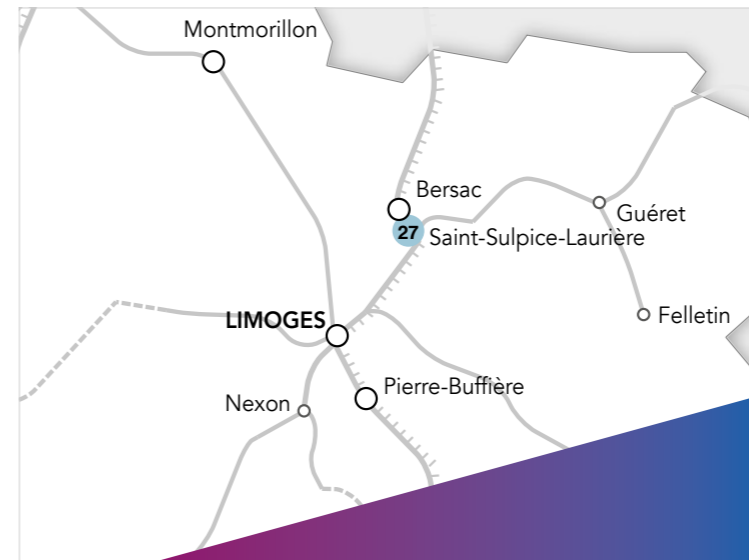
L'agenda

20 décembre 2024 : mise en service

Opérations coup de poing

• **23 au 24 novembre** : 24h
• **30 novembre au 1^{er} décembre** : 24h

Le tracé



28

DU 12 FÉVRIER
AU 20 AVRIL 2024

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE EN GARE DE BRIVE-LA-GAILLARDE

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement des composants de la voie (rails, traverses et ballast).

SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit.
Valorisation des matériaux

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

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

Les données clés

700 m de voie renouvelés
1 200 traverses remplacées
1 400 m de rails remplacés
1 500 tonnes de ballast remplacées
40 personnes mobilisées sur le chantier

Financement

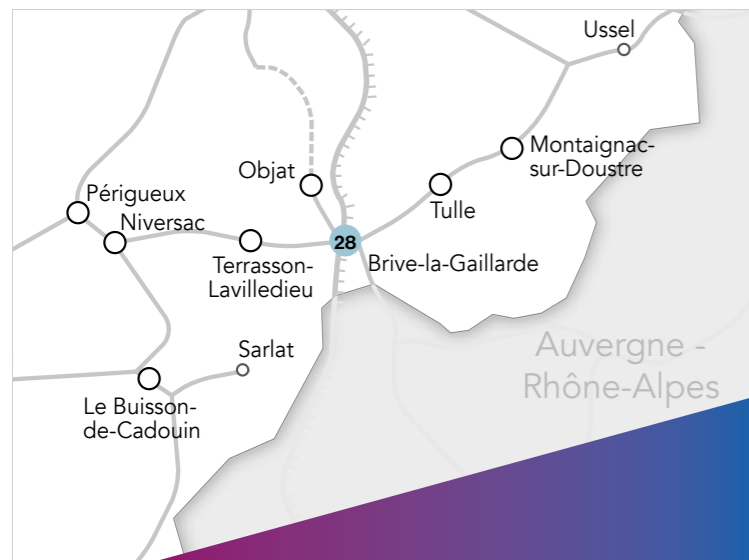
2,3 M€

100%
SNCF Réseau

L'agenda

Du 12 février au 20 avril : travaux principaux
28 juin 2024 : mise en service

Le tracé



29

DU 8 JANVIER
AU 6 AVRIL 2024

RENOUVELLEMENT DE RAILS ENTRE PAU ET ARTIX

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement des rails sur la voie 1.
Réincorporation de 7 aiguillages.
Remplacement du passage planchéié de traversée des voies en gare d'Artix.

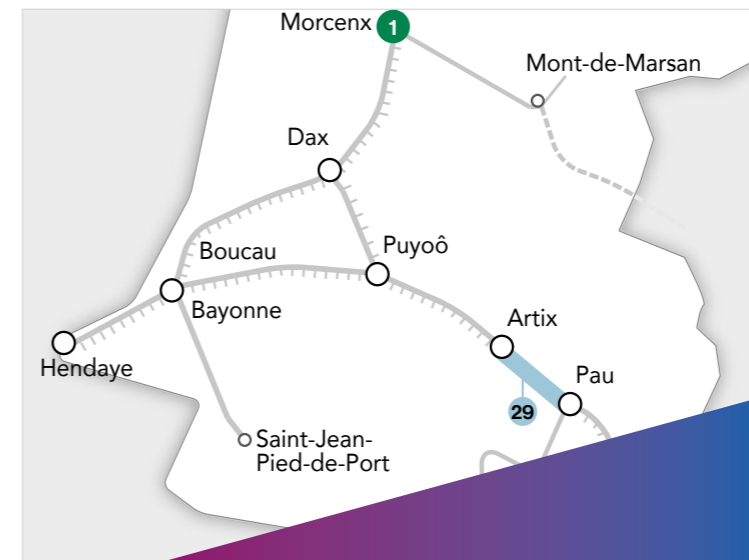
SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Maintenir la performance de la ligne.
Améliorer la régularité des circulations ferroviaires.

Le tracé



Les données clés

7 aiguillages réincorporés

Financement

6,3 M€

100%
SNCF Réseau

30

DU 8 JANVIER
AU 27 AVRIL 2024

MODERNISATION DE LA VOIE ENTRE LES GARES DE BERSAC, LIMOGES ET PIERRE-BUFFIÈRE

NATURE DES TRAVAUX

Travaux de renouvellement de la voie au moyen d'un train usine appelé « suite rapide ».

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 ferroviaires.
Garantir le confort et la sécurité des voyageurs.

Les données clés

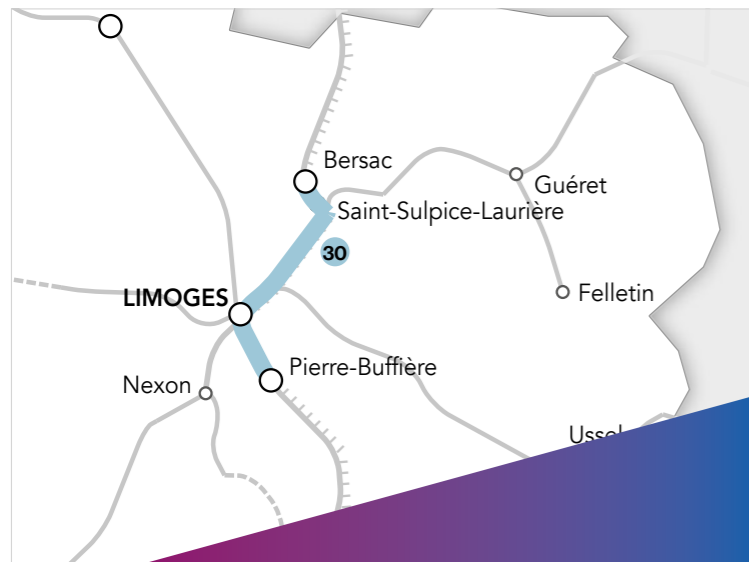
35 km
de voie renouvelés
70 000 tonnes
de ballast remplacées
59 000 traverses
remplacées
46,5 km
de rails remplacés
450 personnes
mobilisées chaque nuit sur le chantier
(SNCF Réseau et entreprises)

Financement
50,59 M€
100%
SNCF Réseau

L'agenda

Du 1^{er} au 26 janvier : travaux préparatoires
Du 29 janvier au 5 avril : travaux principaux
Du 8 au 26 avril : travaux de finition
27 avril : mise en service

Le tracé



RENOUVELLEMENT DE RAILS ENTRE LA RÉOLE ET LAFOX

34

DU 7 JUILLET AU
6 DÉCEMBRE 2024

NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement de rails sur les voies 1 et 2
Remplacement de 1974 attaches et de 100% des semelles

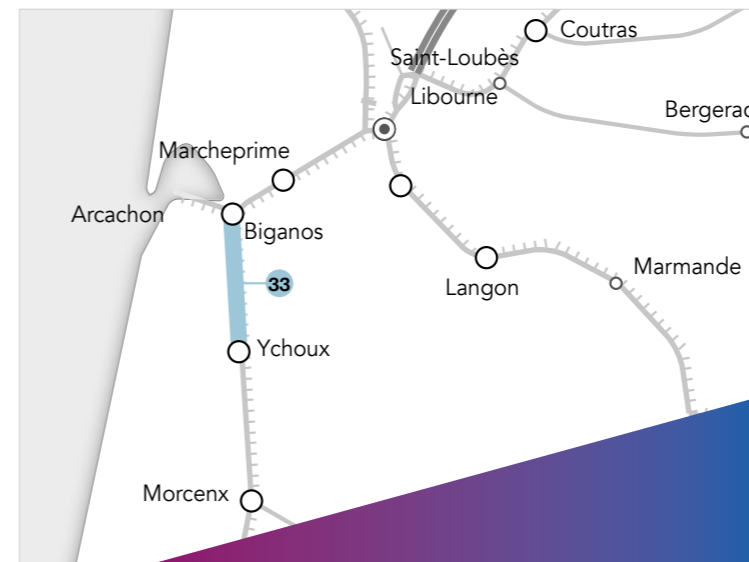
SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

Travaux réalisés de nuit.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Maintenir la performance de la ligne.
Améliorer la régularité des circulations ferroviaires.

Le tracé



Les données clés

15 km
de rails renouvelés
1974
attaches remplacées

Financement
6,6 M€
100%
SNCF Réseau

35

DU 29 SEPTEMBRE 2024
AU 17 JANVIER 2025

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ENTRE BAYONNE ET HENDAYE

☑ NATURE DES TRAVAUX

Renouvellement de la voie sur un total cumulé de 5,9 km, répartis sur 4 zones entre les gares de Biarritz et Saint-Jean-de-Luz.

Remise en état du drainage de la plateforme.

☑ SPÉCIFICITÉS DU CHANTIER

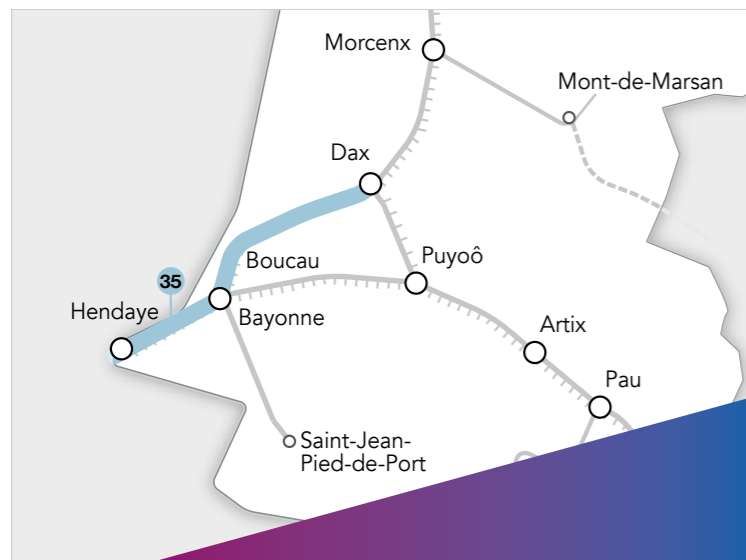
Travaux réalisés de nuit.

⊕ BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

Assurer la pérennité de la voie.

Éviter la pose de ralentissements du fait de l'état de vétusté de la voie.

📍 Le tracé



📊 Les données clés

5,9 km
de voie renouvelés

Financement
12,4 M€

100%
SNCF Réseau

📅 L'agenda

Opérations coup de poing

Du 1^{er} au 3 novembre : 30 h

Du 9 au 10 novembre : 22 h



Fin des travaux sur la ligne fret entre Parthenay et Saint-Varent.

LISTE DES ÉTABLISSEMENTS EN NOUVELLE-AQUITAINE

Direction territoriale

Direction territoriale SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine

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

Zone de Production Atlantique

Stéphane Chapiron,
directeur de la Zone
de Production Atlantique
Bâtiment quai 8-12
8, rue Fabienne Landy
37700 Saint-Pierre-des-Corps

**Axes Transversales
Sud-Ouest**
Delphine Obellianne,
pilote d'axe
Immeuble Toulouse 2000
2, esplanade Compans Caffarelli
31100 Toulouse

**Infrapôle
Indre-Limousin**
Alain Aveline,
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)**
Gaëtan Barral,
directeur d'établissement
1 ter, rue Charles Domercq
CS 61882
33072 Bordeaux CEDEX

**Axe Paris LGV
Bordeaux Hendaye**
Stuart Nield,
pilote d'axe
Immeuble Le Spinnaker
17, rue Cabanac – CS 61926
33081 Bordeaux CEDEX

Infrapôle Aquitaine
Nicolas Kozlow,
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

Industrie & ingénierie

**Direction Zone d'Ingénierie
Atlantique (DZI)**
Emmanuèle Saura,
directrice de zone
61, rue Edouard Vaillant
37042 Tours CEDEX 1

**Pôle Régional Ingénierie
Bordeaux (PRI)**
Alexandre Greusard,
directeur
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 Guît
33800 Bordeaux

**Pôle Régional Ingénierie
Limoges (PRI)**
Dominique Guillaume,
directeur
25, rue du Chinchauvaud
87065 Limoges CEDEX

**Direction des projets
AFSB/AFNT**
Frédéric Boulière
directeur des projets
AFSB/AFNT
Immeuble Le Spinnaker
17, rue Cabanac – CS 61926
33081 Bordeaux CEDEX

Établissements industriels

**Unité opérationnelle
Chamiers de l'EIV
Moulin Neuf**
Franck Virole,
dirigeant d'unité
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



CHARGEMENT D'UN TRAIN DE GRANULAT AU DÉPART DES CARRIÈRES ROY

Avec la reprise des circulations ferroviaires entre Parthenay et Saint-Varent le 7 décembre 2023, la totalité de la ligne fret Niort-Thouars est désormais opérationnelle.

Direction territoriale
**SNCF Réseau
Nouvelle-Aquitaine**
Immeuble Le Spinnaker
17, rue Cabanac – CS 61926 33081
BORDEAUX – CEDEX
www.sncf-reseau.com