

SUIVI DES PROJETS

CONTRAT PLAN ÉTAT RÉGION 2015-2020 EN NOUVELLE AQUITAINE



P. 03
SYNTHÈSE

DES PROJETS CPER 2015-2020

P. 04
LE NIVEAU D'ENGAGEMENT

A L'AVANCEMENT DES CPER

P. 05
PART ETUDES ET PART TRAVAUX

DES OPERATIONS DES CPER

P. 07
CPER 2015-2020
EN ZONE AQUITAINE

P. 59
CPER 2015-2020
EN ZONE LIMOUSIN

P. 87
CPER 2015-2020
EN ZONE POITOU-CHARENTES



OBJET DU DOCUMENT

Le volet mobilité multimodale constitue un axe majeur du CPER 2015-2020. Les efforts entrepris pour favoriser le développement des transports en commun par une meilleure articulation des autorités organisatrices, l'intermodalité, le transport modal et la massification du fret sont à poursuivre. Une approche multimodale des solutions de transport doit être développée dans le cadre d'un schéma de mobilité multimodale dont le réseau ferroviaire constituera le réseau structurant. Dans ce contexte, les Contrats de Plan Etat-Région 2015-2020 Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes ont été signés entre mai et juillet 2015.

41 projets ferroviaires ont été inscrits au CPER pour **1 146,361 M€** en vue de moderniser le réseau et les dessertes ferroviaires de transport de voyageurs à court et moyen terme, avec des objectifs de sécurité, pérennité, capacité, régularité et de contribution à la transition énergétique.

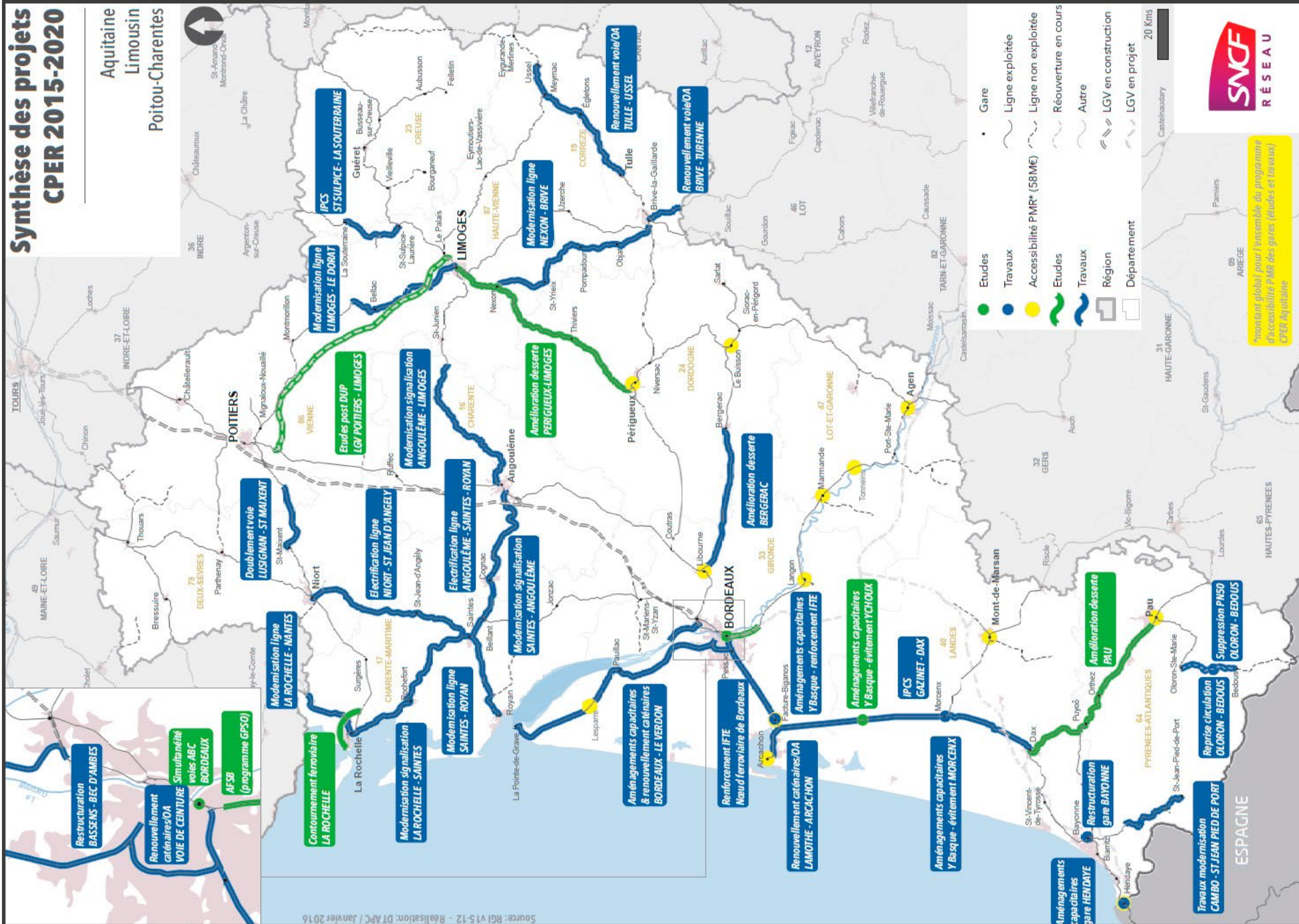
SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des opérations du CPER 2015-2020 en tant que gestionnaire des infrastructures. En accord avec les partenaires, un dispositif de suivi des projets est en place en Aquitaine, Poitou-Charentes et prochainement en Limousin. Ce document propose un avancement sur chacune des opérations à fin 2016.

Les principaux partenaires financiers de SNCF Réseau du CPER 2015-2020 en Nouvelle Aquitaine :



Synthèse des projets CPER 2015-2020

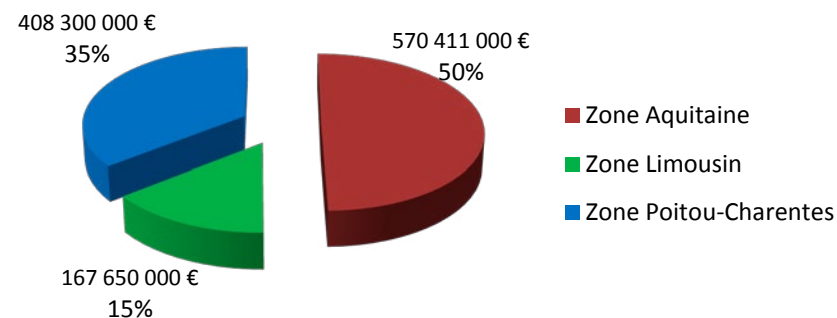
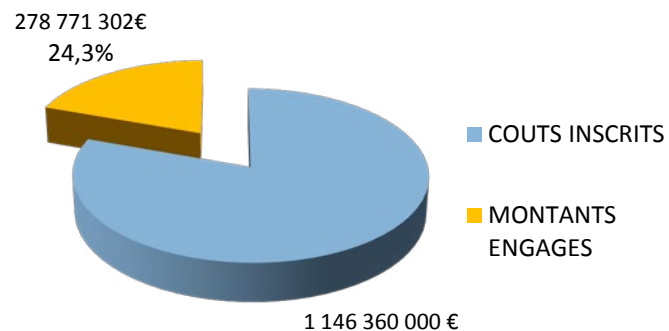
Aquitaine
Limousin
Poitou-Charentes



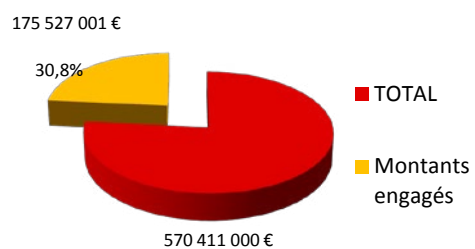
*montant global pour l'ensemble du programme d'accessibilité PMR des gares (études et travaux) CPER Aquitaine

LE NIVEAU D'ENGAGEMENT A L'AVANCEMENT DES CPER

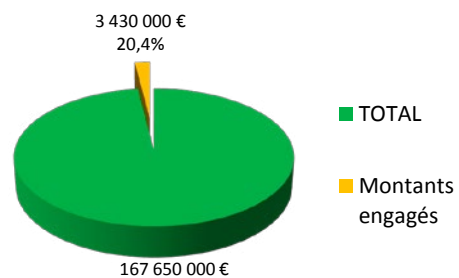
NOUVELLE AQUITAINE



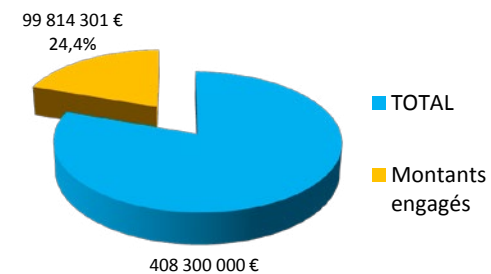
AQUITAINE



LIMOUSIN

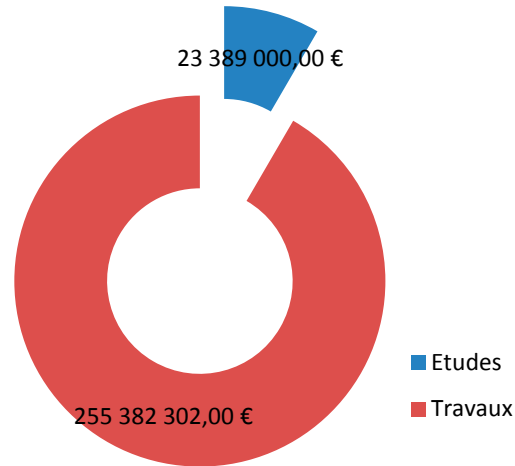


POITOU-CHARENTES

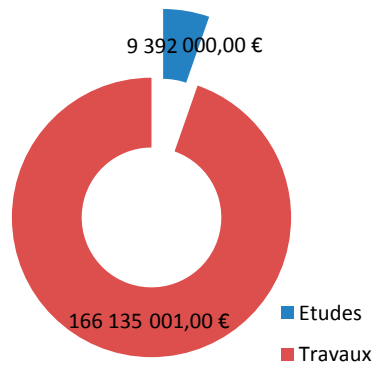


PART ETUDES ET PART TRAVAUX DES OPERATIONS DES CPER

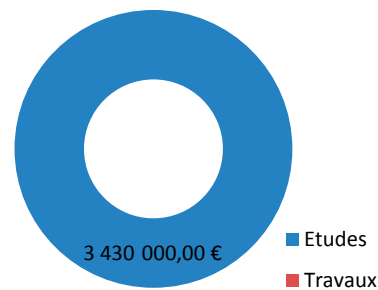
NOUVELLE AQUITAINE



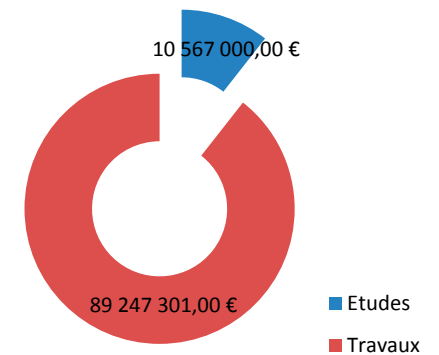
AQUITAINE



LIMOUSIN



POITOU-CHARENTES



SUIVI DES PROJETS

CONTRAT PLAN ÉTAT RÉGION 2015-2020 EN NOUVELLE AQUITAINE



P. 09
FICHES PROJETS
EN ZONE AQUITAINE

P. 61
FICHES PROJETS
EN ZONE LIMOUSIN

P. 89
FICHES PROJETS
EN ZONE POITOU-CHARENTES

SUIVI DES PROJETS

CONTRAT PLAN ÉTAT RÉGION 2015-2020 EN ZONE AQUITAINE



Crédit / Copyright Couverture : © SNCF Réseau / D'ANGELO Jean-Jacques



DOCUMENT
DE TRAVAIL

SEPTEMBRE 2016



P. 09 SOMMAIRE FICHES PROJETS

P. 11 SUIVI DES PROJETS

P. 15 FICHES PROJETS



OBJET DU DOCUMENT

L'Aquitaine, troisième région française par sa superficie (41 308 km²) est attractive et sa démographie est dynamique. Malgré la forte croissance observée du trafic des trains express régionaux (TER) depuis plusieurs années (569 millions de voyageurs/km en 2011, contre 376 millions en 2002), les déplacements sont aujourd'hui majoritairement satisfaits par le mode routier, notamment pour le transport de marchandises. La part des émissions de gaz à effet de serre due aux transports est en conséquence supérieure en Aquitaine à la moyenne nationale (38 % contre 33 % en 2011). En matière d'infrastructures ferroviaires, l'Aquitaine doit faire face à un double défi : mettre à niveau le réseau et permettre l'augmentation prévue du trafic. En conséquence, le programme d'actions s'articulera autour de 4 axes majeurs :

1. accroître les capacités de circulation du réseau ferroviaire structurant, des nœuds ferroviaires d'importance nationale et du réseau ferroviaire régional ;
2. pérenniser les lignes et dessertes ferroviaires régionales ;
3. permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux services de transport ferroviaire ;
4. améliorer la desserte ferroviaire du Grand Port Maritime de Bordeaux.

Dans ce contexte, le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 23 juillet 2015 vise au travers à promouvoir la mobilité multimodale. **23** projets ferroviaires ont été inscrits au CPER pour **570,411 M€** en vue de moderniser le réseau et les dessertes ferroviaires de transport de voyageurs à court et moyen terme, avec des objectifs de sécurité, pérennité, capacité, régularité et de contribution à la transition énergétique.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des opérations du CPER 2015-2020 en tant que gestionnaire des infrastructures. En accord avec les partenaires, un dispositif de suivi des projets sera mis en place. Ce document propose un avancement sur chacune des opérations à fin 2016.

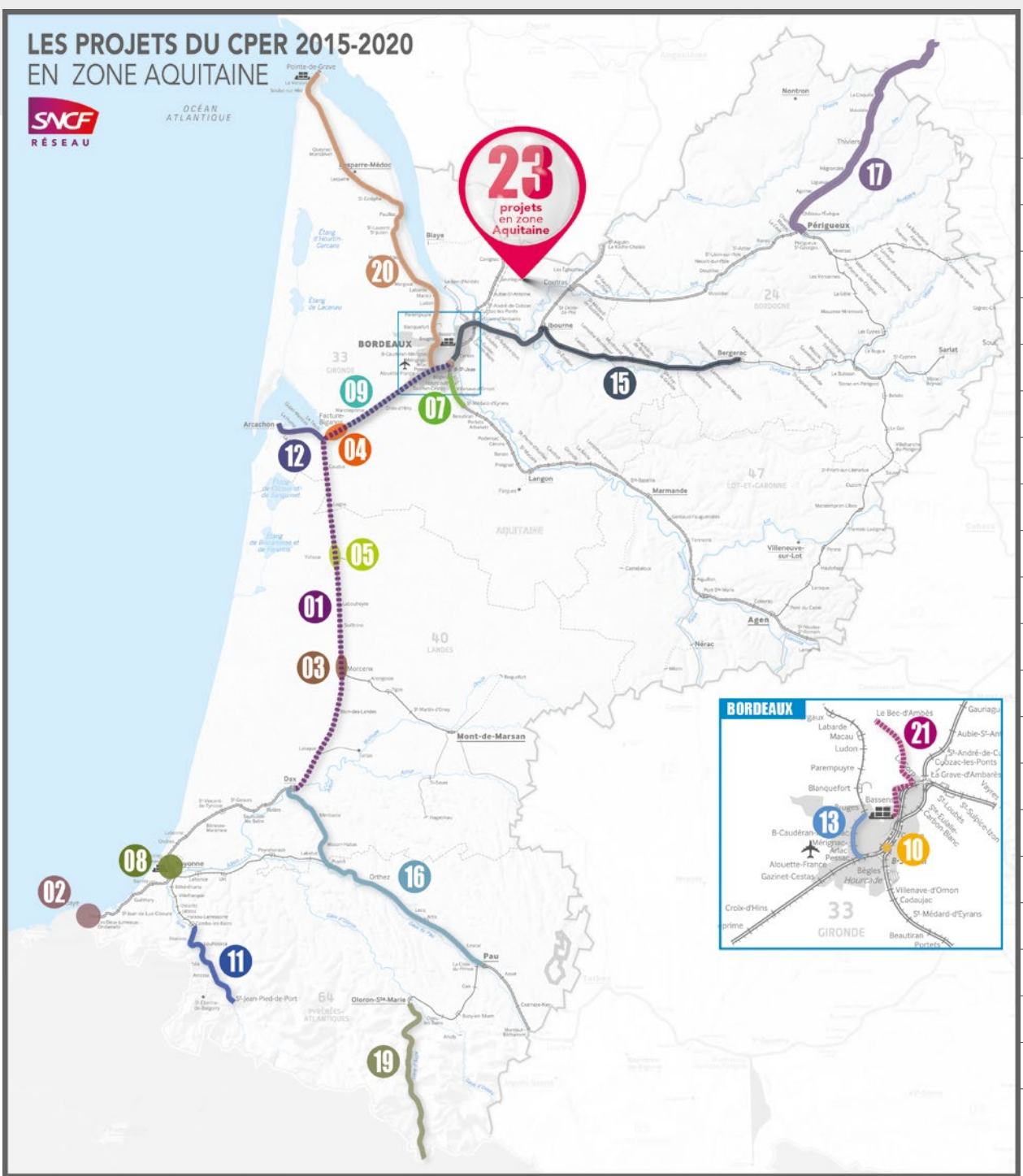
Les principaux partenaires financiers du CPER 2015-2020 EN AQUITAINE :



LES PROJETS DU CPER 2015-2020 EN ZONE AQUITAINE



Océan Atlantique



SOMMAIRE FICHES PROJETS

01	GAZINET (33) - DAX (40) INSTALLATIONS DE CONTRESENS - ÉTUDES ET PREMIERS TRAVAUX	P. 16
02	HENDAYE FRONTIERE (64) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES	P. 18
03	ÉVITEMENT MORCENX (40) - LABOUHEYRE (40) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES	P. 20
04	BIGANOS (33) AMÉNAGEMENT CAPACITAIRE	P. 22
05	ÉVITEMENT YCHOUX (40) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES	P. 24
06	NATIONAL ET RÉGIONAL MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS ET TRAVERSÉES DE VOIES DES GARES ...	P. 26
07	SORTIE DE BORDEAUX (33) (PROGRAMME GPSO) - AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES	P. 28
08	BAYONNE (64) PLATEAU FERROVIAIRE	P. 30
09	BORDEAUX (33) NŒUD FERROVIAIRE (RENFORCEMENT IFTE)	P. 32
10	GARE DE BORDEAUX ST-JEAN (33) SIMULTANÉITÉ DES VOIES A/B/C	P. 34
11	CAMBO (64) - ST-JEAN-PIED-DE-PORT (64) MODERNISATION	P. 36
12	LAMOTHE (33) - ARCACHON (33) RENOUVELLEMENT CATENAIRES ET OUVRAGES D'ART	P. 38
13	VOIE DE CEINTURE DE BORDEAUX (33) RENOUVELLEMENT CATENAIRES ET OUVRAGES D'ART	P. 40
14	AUDIT DU RÉSEAU AQUITAIN VISION STRATÉGIQUE DU RÉSEAU NOUVELLE AQUITAINE	P. 42
15	BERGERAC (24) AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE	P. 44
16	PAU (64) AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE	P. 46
17	PÉRIGUEUX VIA POLT (24) AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE	P. 48
18	LEVÉE DES RALENTISSEMENTS PREMIERS TRAVAUX	P. 50
19	OLORON (64) - BEDOUS (64) REPRISE DES CIRCULATIONS ET SUPPRESSION DU PN 50	P. 52
20	BORDEAUX (33) - LE VERDON (33) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES ET RENOUVELLEMENT DES CATÉNAIRES ...	P. 54
21	BORDEAUX (33) ACCESSIBILITE DU GRAND PORT MARITIME RESTRUCTURATION DE LA VOIE DU BEC D'AMBÈS	P. 56



LE SUIVI

POUR LE GESTIONNAIRE
D'INFRASTRUCTURE
ET SES PARTENAIRES



UN DISPOSITIF DE SUIVI

Après une première expérience réussie en matière de suivi des projets CPER en Aquitaine, les partenaires ont souhaité reconduire un dispositif afin de mesurer l'atteinte des objectifs du volet ferroviaire du CPER 2015-2020.

Ainsi la convention-cadre signée le 11 décembre 2015 précise les modalités de mise en œuvre des engagements de l'État, du Conseil Régional, et de SNCF Réseau pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau inscrites au Contrat de Plan État-Région 2015-2020. Le Pôle Design du Réseau de la Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine de SNCF Réseau assure le suivi des projets inscrits au CPER 2015-2020. SNCF Réseau devra tenir à la disposition des partenaires financiers un reporting technique et financier propre à chaque projet.

Des instances de gouvernance, Comité de pilotage, Comité technique se mettront en place pour :

- veiller à l'avancement des projets en vue de satisfaire les objectifs décrits dans le CPER 2015-2020 ;
- informer les co-financeurs de l'avancement des opérations relevant dudit CPER ;
- s'accorder sur les orientations du CPER, en particulier décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification de certains éléments du programme, du calendrier de réalisation ou un risque sur le besoin de financement.

Nota

Dans le tableau financement des projets en page suivante, les montants financiers inscrits en noir correspondent à des conventions de financement validées. Dans les fiches des projets, les graphiques présentant la répartition des budgets n'ont qu'une valeur indicative. Un suivi technique et financier détaillé est mis en place avec les partenaires.

LES INDICATEURS

	COÛT	DÉLAI	RISQUES	TENDANCE
GAZINET (33) - DAX (40) INSTALLATIONS DE CONTRESENS - ÉTUDES ET PREMIERS TRAVAUX	😊	😊	😞	↗️
HENDAYE FRONTIERE (64) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES	☹️	☹️	☹️	↘️
ÉVITEMENT MORCENX (40) - LABOUHEYRE (40) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES ÉVITEMENT	☹️	☹️	☹️	⚖️
BIGANOS (33) AMÉNAGEMENT CAPACITAIRE	😊	😐	😐	↗️
ÉVITEMENT YCHOUX (40) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES	☹️	☹️	☹️	⚖️
NATIONAL ET RÉGIONAL - MISE EN ACCESSIBILITÉ DES QUAIS ET TRAVERSÉES DE VOIES DES GARES	😊	😐	😐	↗️
SORTIE DE BORDEAUX (33) (PROGRAMME GPSO) AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRE	😊	😐	😐	↗️
BAYONNE (64) PLATEAU FERROVIAIRE	☹️	☹️	☹️	↘️
BORDEAUX (33) NŒUD FERROVIAIRE (RENFORCEMENT IFTE)	😊	😐	😐	↗️
GARE DE BORDEAUX ST-JEAN (33) SIMULTANÉITÉ DES VOIES A/B/C	☹️	☹️	☹️	↘️
CAMBO (64) - ST-JEAN-PIED-DE-PORT (64) MODERNISATION	😞	😐	😊	⚖️
LAMOTHE (33) - ARCACHON (33) RENOUVELLEMENT CATENAIRES ET OUVRAGES D'ART	😐	😞	😐	⚖️
VOIE DE CEINTURE DE BORDEAUX (33) RENOUVELLEMENT CATENAIRES ET OUVRAGES D'ART	😐	😞	😐	⚖️
AUDIT DU RÉSEAU AQUITAIN	😊	😊	😊	↗️
BERGERAC (24) AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE	😞	😊	😊	↗️
PAU (64) AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE	☹️	☹️	☹️	⚖️
PÉRIGUEUX VIA POLT (24) AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE	☹️	☹️	☹️	⚖️
LEVÉE DES RALENTISSEMENTS PREMIERS TRAVAUX	☹️	☹️	☹️	⚖️
OLORON (64) - BEDOUS (64) REPRISE DES CIRCULATIONS ET SUPPRESSION DU PN 50	😐	😐	😊	↗️
BORDEAUX (33) - LE VERDON (33) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES ET RENOUVELLEMENT DES CATENAIRES	😐	😐	😐	↗️
BORDEAUX (33) - ACCESSIBILITÉ DU GRAND PORT MARITIME RESTRUCTURATION DE LA VOIE DU BEC D'AMBÈS	😊	😊	😊	↗️

**FINANCEMENT
DES PROJETS**

ÉTUDES / PROJETS	COÛT INSCRIT CPER (EN € COURANTS)	MONTANTS ENGAGÉS (CFI) (EN € COURANTS)	RÉPARTITION CFI (EN € COURANTS)					COÛT FINAL
			ÉTAT	CR NOUVELLE AQUITAINE	SNCF RÉSEAU	EUROPE	COLLECTIVITÉS LOCALES	
Gazinet (33) - Dax (40) Installations de contresens - Études et premiers travaux	54 000 000,00 €	2 448 000,00 €	306 000,00 €	306 000,00 €	1 266 962,40 €	569 037,60 €	-	-
Hendaye Frontiere (64) - Aménagements capacitaires	51 701 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Évitement Morcenx (40) - Labouheyre (40) Aménagements capacitaires évitement	13 340 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Biganos (33) - Aménagement capacitaire	8 720 000,00 €	470 000,00 €	199 750,00 €	199 750,00 €	70 500,00 €	-	-	-
Évitement Ychoux (40) - Aménagements capacitaires	1 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
National et Régional - Mise en accessibilité des quais et traversées de voies des gares	58 000 000,00 €	2 284 000,00 €	761 333,33 €	761 333,33 €	761 333,33 €	-	-	-
Sortie de Bordeaux (33) (Programme GPSO) Aménagements ferroviaire	26 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Bayonne (64) - Plateau Ferroviaire	45 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Bordeaux (33) - Nœud Ferroviaire (Renforcement IFTE)	8 300 000,00 €	460 000,00 €	195 500,00 €	195 500,00 €	69 000,00 €	-	-	-
Gare de Bordeaux St-Jean (33) - Simultanéité des voies A/B/C	600 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Cambo (64) - St-Jean-Pied-De-Port (64) - Modernisation	44 001 000,00 €	44 000 000,01 €	14 666 666,67 €	14 666 666,67 €	14 666 666,67 €	-	-	47 000 000,00 €
Lamothe (33) - Arcachon (33) Renouvellement catenaires et ouvrages d'art	21 249 000,00 €	690 000,00 €	230 000,00 €	230 000,00 €	230 000,00 €	-	-	-
Voie de ceinture de Bordeaux (33) Renouvellement catenaires et ouvrages d'art	16 299 000,00 €	540 000,00 €	180 000,00 €	180 000,00 €	180 000,00 €	-	-	-
Audit du Réseau aquitain	300 000,00 €	300 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	-	-	-
Bergerac (24) - Amélioration de la desserte ferroviaire	45 000 000,00 €	2 200 000,00 €	935 000,00 €	935 000,00 €	330 000,00 €	-	-	-
Pau (64) - Amélioration de la desserte ferroviaire	1 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Périgueux Via Polt (24) - Amélioration de la desserte ferroviaire	400 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Levée des ralentissements - Premiers Travaux	2 001 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Oloron (64) - Bedous (64) Reprise des circulations et suppression du PN 50	102 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Bordeaux (33) - Le Verdon (33) Aménagements capacitaires et renouvellement des catenaires	40 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Bordeaux (33) - Accessibilité du grand port maritime Restructuration de la voie du Bec d'Ambès	19 000 000,00 €	20 135 000,00 €	6 000 000,00 €	5 878 500,00 €	2 270 000,00 €	4 027 000,00 €	1 959 500,00 €	-
Études préparatoires au prochain CPER	4 500 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Desserte routière de Tarnos par la RD85 Mesure compensatoire de l'AFAT	8 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	570 411 000,00 €	73 527 000,01 €	23 574 250,00 €	23 452 750,00 €	19 944 462,40 €	4 596 037,60 €	1 959 500,00 €	47 000 000,00 €

PLANNING PRÉVISIONNEL DES PROJETS

LÉGENDE			
Phase études préliminaires (EP)	Phase études projet		
Phase études avant-projet (AVP)	Phase REA		

ÉTUDES / PROJETS	PROGRAMME / FONCTIONNALITÉS	PHASE EN COURS	PLANNING PRÉVISIONNEL																																																																							
			2015												2016												2017												2018												2019												2020											
			J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Gazinet (33) - Dax (40) Installations de contresens - Études et premiers travaux	Études et travaux	PRO																																																																								
Hendaye Frontière (64) Aménagements capacitaires	Études et travaux	EP																																																																								
Évitement Morcenx (40) - Labouheyre (40) Aménagements capacitaires évitement	Études et travaux	AVP																																																																								
Biganos (33) Aménagement capacitaire	Études et travaux	EP																																																																								
Évitement Ychoux (40) Aménagements capacitaires	Études	EP																																																																								
National et Régional - Mise en accessibilité des quais et traversées de voies des gares	Études et travaux	EP																																																																								
Sortie de Bordeaux (33) (Programme GPSO) Aménagements ferroviaire	Études PRO	AVP																																																																								
Bayonne (64) Plateau Ferroviaire	Études et travaux	AVP																																																																								
Bordeaux (33) Nœud Ferroviaire (Renforcement IFTE)	Études	EP																																																																								
Gare de Bordeaux St-Jean (33) Simultanéité des voies A/B/C	Études	EP																																																																								
Cambo (64) - St-Jean-Pied-De-Port (64) Modernisation	Travaux	REA																																																																								
Lamothe (33) - Arcachon (33) Renouvellement catenaires et ouvrages d'art	Études et travaux	EP																																																																								
Voie de ceinture de Bordeaux (33) Renouvellement catenaires et ouvrages d'art	Études et travaux	EP																																																																								
Audit du Réseau aquitain	Études	-																																																																								
Bergerac (24) Amélioration de la desserte ferroviaire	Études et travaux	AVP																																																																								
Pau (64) Amélioration de la desserte ferroviaire	Études	-																																																																								
Périgueux Via Polit (24) Amélioration de la desserte ferroviaire	Études	EP																																																																								
Levée des ralentissements Premiers Travaux	-	-																																																																								
Oloron (64) - Bedous (64) Reprise des circulations et suppression du PN 50	Travaux	REA																																																																								
Bordeaux (33) - Le Verdon (33) Aménagements capacitaires et renouvellement des caténaires	Études et travaux	EP																																																																								
Bordeaux (33) - Accessibilité du grand port maritime Restructuration de la voie du Bec d'Ambès	Études et travaux	APO																																																																								



FICHES PROJETS EN ZONE AQUITAINE

GAZINET (33) - DAX (40)

INSTALLATIONS DE CONTRESSENS - ÉTUDES ET PREMIERS TRAVAUX

OBJECTIFS DU PROJET

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA FIABILITÉ de l'offre de transport voyageur.

FIABILISER LA RÉGULARITÉ DES CIRCULATIONS et permettre une meilleure gestion des aléas.

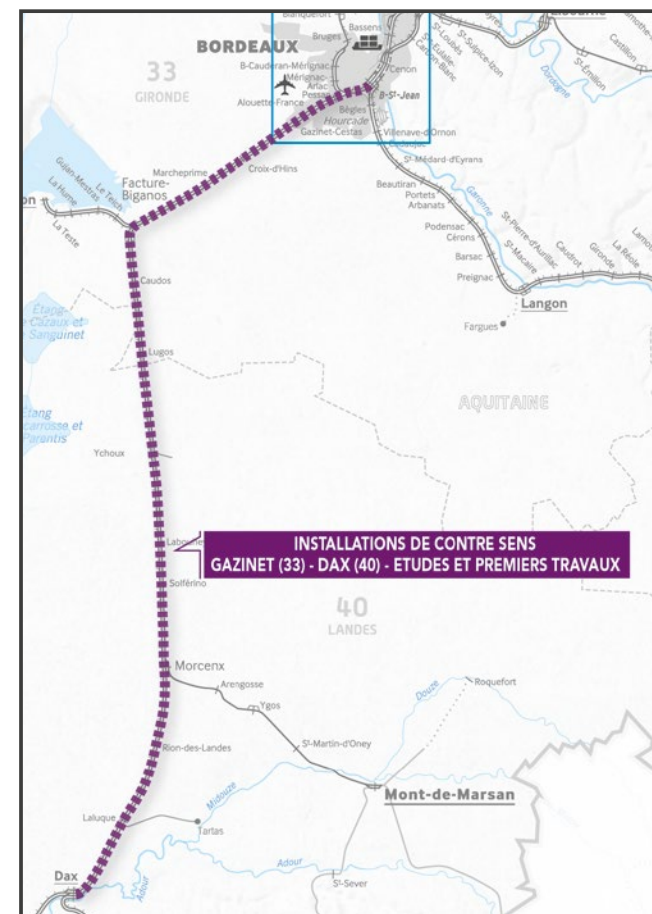
LIMITER L'IMPACT D'UNE INDISPONIBILITÉ DE VOIE sur la capacité de la ligne, par exemple en cas de travaux ou d'incident sur l'une des deux voies existantes.

La ligne de Bordeaux à la frontière espagnole constitue un axe important du réseau ferré européen, tant à l'échelle régionale qu'internationale.

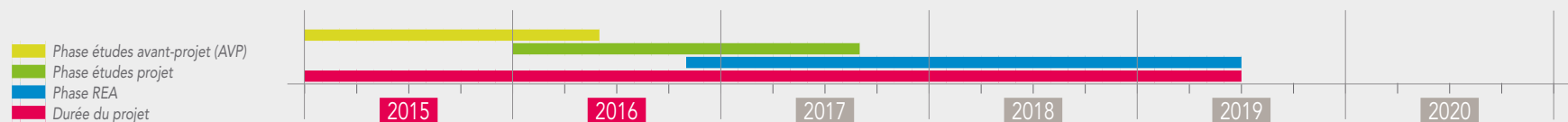
L'opération s'inscrit dans un contexte de développement important du trafic voyageur, Ter, et FRET sur la ligne Bordeaux – Irún. Les IPCS permettent, sur les sections de ligne exploitées en double voie, la circulation des trains dans les deux sens sur une seule voie.

LE PROGRAMME DU PROJET

- Implantation de points de changement de voie franchissables en entrée et en sortie à 60 km/h à Marcheprime, Facture, Lamothe, Ychoux, Labouheyre, Morcenx et Laluque.
- Signalisation pour une circulation à contresens à la même vitesse qu'en sens normal à 160 km/h, avec nouveaux postes de signalisation et télécommande depuis bordeaux, Lamothe et Morcenx.
- Installations de télécommunications et remaniements des caténaires nécessaires sur la section.
- Adaptation des dispositifs d'annonce pour le contresens.



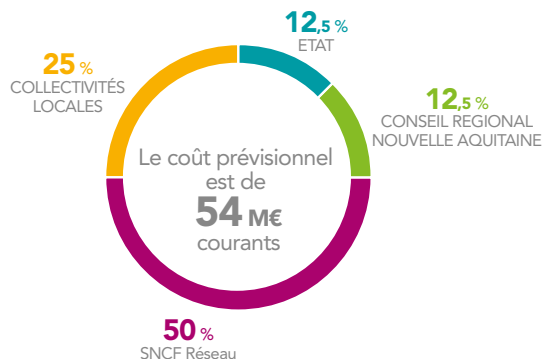
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

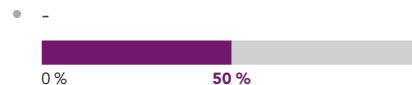
TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **IPCS Bordeaux - Hendaye** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

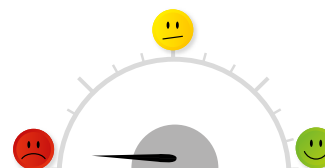
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- SERVICE ET RÉGULARITÉ AMÉLIORÉS EN CAS D'ALÉAS SUR UNE VOIE, OU DE TRAVAUX PROGRAMMÉS.

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE



RÉGULARITÉ LIÉ À L'INCIDENTOLOGIE



GAZINET (33) - DAX (40)
INSTALLATIONS DE CONTRESENS - ÉTUDES ET PREMIERS TRAVAUX

HENDAYE FRONTIERE (64)

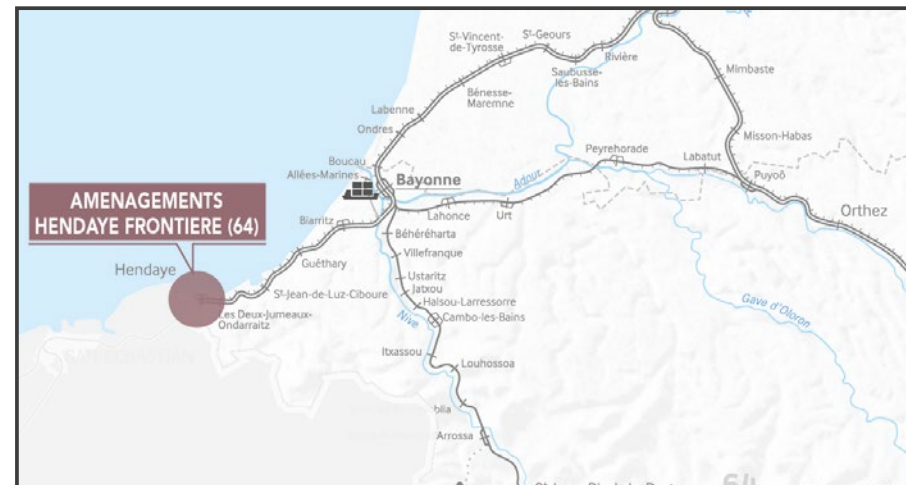
AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES

OBJECTIFS DU PROJET

ABSORBER LE NIVEAU DE TRAFIC INTERNATIONAL UIC escompté avec la mise en service du Y basque jusqu'à Irún prévue en 2020.

Le complexe ferroviaire d'Hendaye – Irún est un élément clé du corridor constitué par les lignes actuelles et futures entre Dax et Vitoria (ESP).

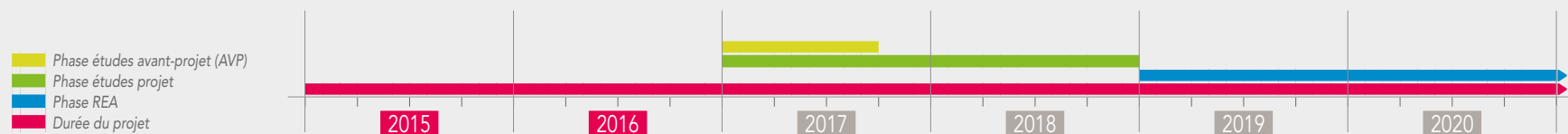
Dès la mise en service du Y basque et de l'écartement UIC jusqu'à Hendaye, un développement des trafics internationaux est attendu. Il est nécessaire d'avoir mis en œuvre les améliorations d'organisations et d'infrastructures qui permettront au complexe de traiter ce trafic de manière fiable et efficace.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Mise à écartement mixte (3^{ème} rail) des voies 101 et 102.
- Prolongement UIC des voies 101 et 102 vers la sortie nord d'Hendaye et leurs connexions à la voie 6 et aux voies principales.
- Fusion des postes 1 et 4 et interconnexion avec le poste d'IRÚN. Simplification des installations et suppression du régime d'arrêt général de la gare d'Hendaye.

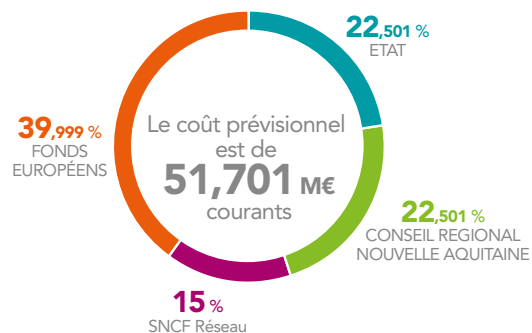
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES ÉTUDES, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage des études est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Aménagements capacitaires - Bordeaux- Hendaye - Gare d'Hendaye** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- QUALITÉ DE SERVICE ACCRUE SUR LE TRAFIC INTERNATIONAL.

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE



TEMPS DE TRANSIT DE LA GARE D'HENDAYE



AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE



HENDAYE FRONTIÈRE (64) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES

ÉVITEMENT MORCENX (40) - LABOUHEYRE (40)

AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES

OBJECTIFS DU PROJET

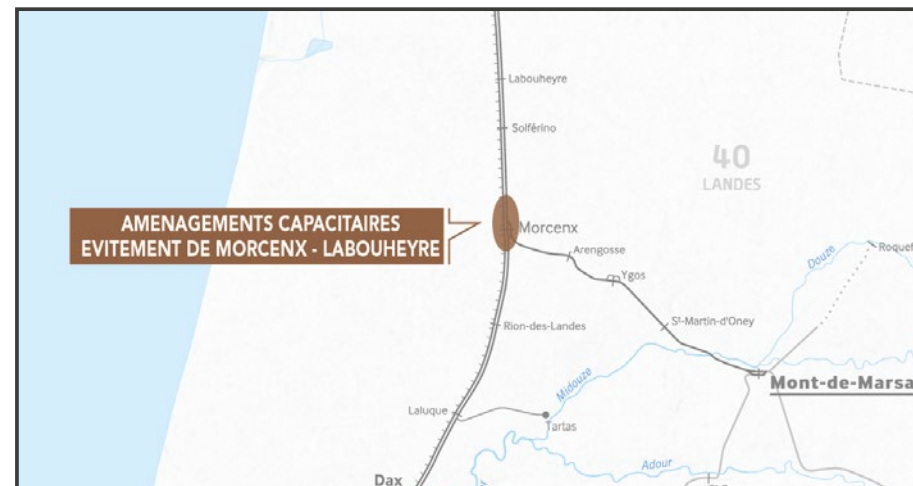
ABSORBER LE TRAFIC FRET ET VOYAGEUR sur l'axe Bordeaux - Irún, à horizon du Y Basque et de l'autoroute ferroviaire.

MODERNISER LES INSTALLATIONS ET CRÉER DES POINTS DE GARAGE supplémentaires favorisant la fluidité du trafic.

ÉVITER LA SATURATION DE L'AXE À COURT ET MOYEN TERME tant qu'une ligne nouvelle ne vient pas soulager le réseau existant.

Sur la ligne existante Bordeaux – Irún, plusieurs lignes viennent se greffer au droit des bifurcations sur lesquelles s'effectue le croisement des trains.

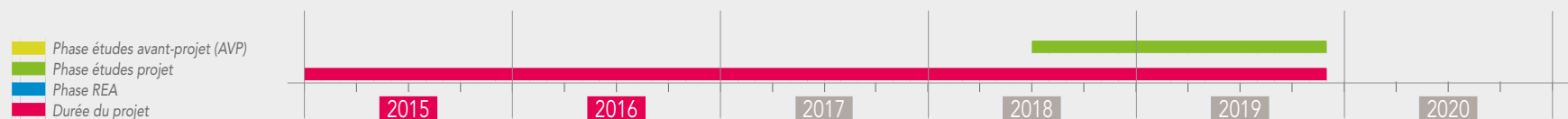
Seules les voies d'évitement pour les deux sens au niveau de la bifurcation de Lamothe ne présentent pas de restrictions de longueur ou n'engendrent pas de cisaillements. Cet aménagement de voie d'évitement permettra d'augmenter la capacité de garage sur la ligne et contribuera à la mise en capacité de la ligne existante. Études AVP réalisées dans CPER 2007-2013.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Mise en place de 2 appareils de voies sur la voie 2.
- Pose de 1 350 m de voie parallèlement à la voie 2.
- Élargissement de la plate-forme (nécessitant des acquisitions foncières).
- Mise en place d'un réseau de drainage entre la voie 2 existante et la future voie à créer.
- Adaptation signalisation.

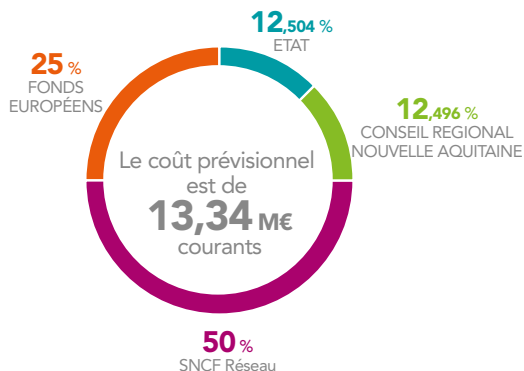
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

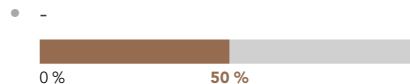
TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- Opération étroitement liée avec la mise en IPCS de Lamothe - Morcenx.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Aménagements capacitaires - Y Basque - Évitement de Morcenx** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

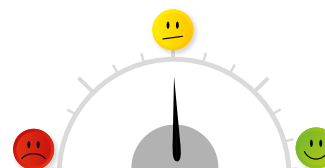
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- ROBUSTESSE ET GAINS DE CAPACITÉ SUR L'AXE.
- AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES USAGERS.

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ FRET



AMÉLIORATION DU TEMPS DE PARCOURS



ÉVITEMENT MORCENX (40) - LABOUHEYRE (40)
AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES

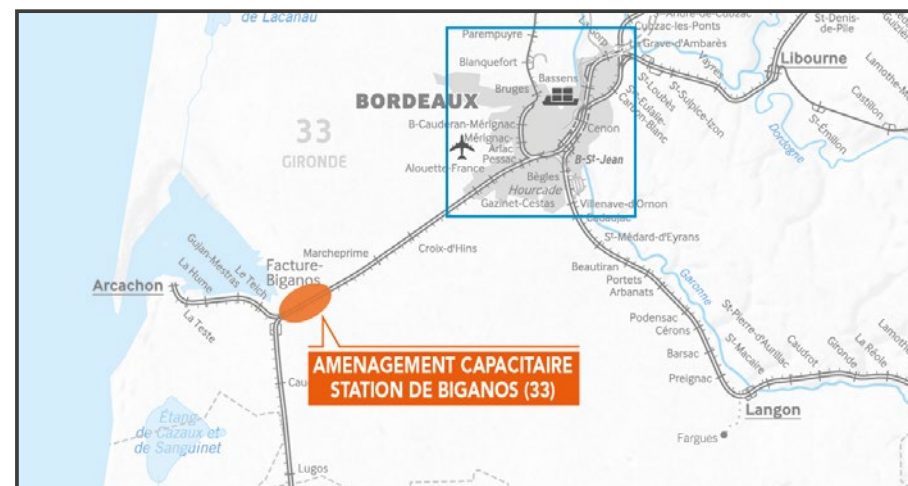
BIGANOS (33)

AMÉNAGEMENT CAPACITAIRE

OBJECTIFS DU PROJET

CRÉATION DE LA SOUS-STATION POUR ALIMENTER LES TRAINS SUPPLÉMENTAIRES attendus : TER, trafic international.

La croissance des circulations ferroviaires sur l'axe Bordeaux – Hendaye avec l'arrivée du Y basque et la mise en service de nouvelles générations de matériel roulant TER imposent d'augmenter la capacité de la station de Biganos.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Aménagement de la sous-station.
- Raccordement RTE.
- Raccordement au réseau ferroviaire.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

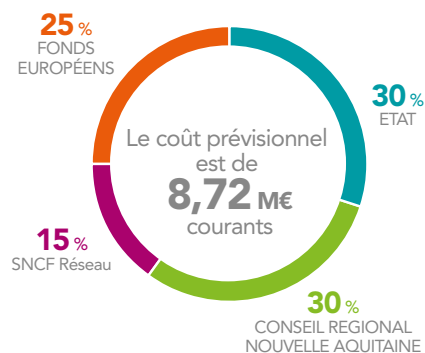
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Aménagements capacitaires - Y Basque - Station de Biganos** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

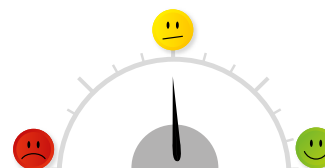
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- PLUS DE CAPACITÉ SUR L'AXE.
- PERFORMANCE ACCRUE.
- QUALITÉ DE SERVICE.

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE



AMÉLIORATION DU TEMPS DE PARCOURS



BIGANOS (33)
AMÉNAGEMENT CAPACITAIRE

ÉVITEMENT YCHOUX (40)

AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES

OBJECTIFS DU PROJET

ABSORBER LE TRAFIC FRET ET VOYAGEUR SUR L'AXE BORDEAUX IRÚN,

à horizon du Y Basque et de l'autoroute ferroviaire.

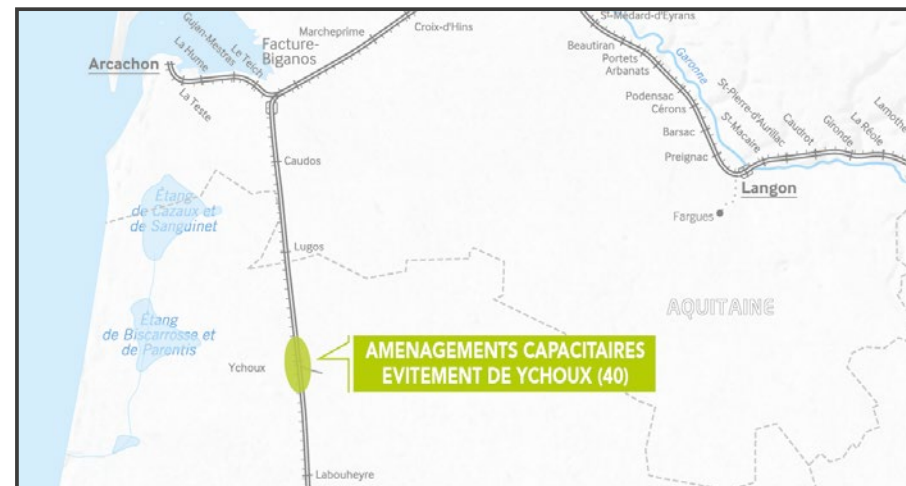
MODERNISER LES INSTALLATIONS ET CRÉER DES POINTS DE GARAGE

supplémentaires favorisant la fluidité du trafic.

ÉVITER LA SATURATION DE L'AXE À COURT ET MOYEN TERME tant qu'une ligne nouvelle ne vient pas soulager le réseau existant.

Sur la ligne existante Bordeaux – Irún, plusieurs lignes viennent se greffer au droit des bifurcations sur lesquelles s'effectue le croisement des trains.

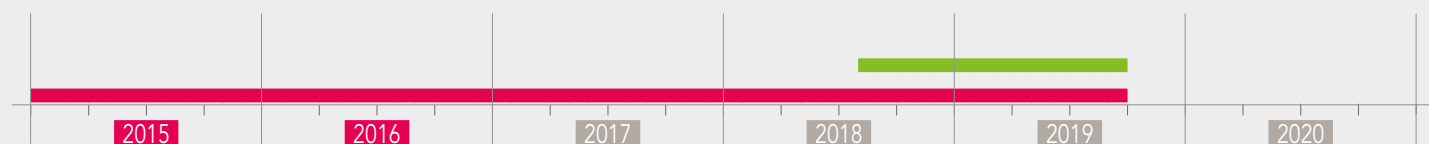
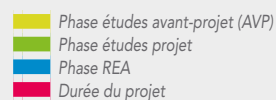
Seules les voies d'évitement pour les deux sens au niveau de la bifurcation de Lamothe ne présentent pas de restrictions de longueur ou n'engendrent pas de cisaillements. Cet aménagement de voie d'évitement permettra d'augmenter la capacité de garage sur la ligne et contribuera à la mise en capacité de la ligne existante. Études AVP réalisées dans CPER 2007-2013.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Mise en place de 2 appareils de voies sur la voie 1.
- Pose de 1350 m de voie parallèlement à la voie 1 avec drainage et élargissement de la plate-forme (nécessitant des acquisitions foncières).
- Adaptation Signalisation.

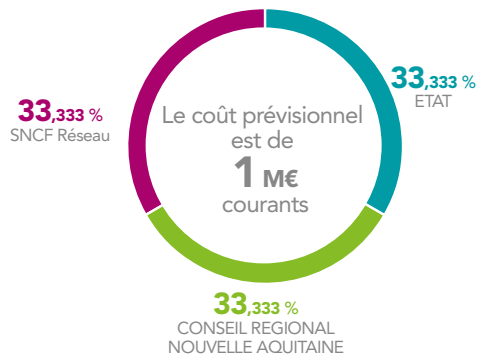
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- Opération étroitement liée avec la mise en IPCS de Lamothe - Morcenx.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Aménagements capacitaires - Y Basque - Évitements Ychoux** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

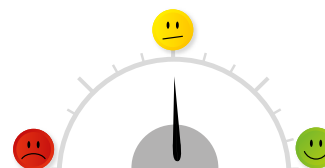
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- ROBUSTESSE ET GAINS DE CAPACITÉ SUR L'AXE.
- AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES USAGERS.

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE



AMÉLIORATION DU TEMPS DE PARCOURS



ÉVITEMENT YCHOUX (40) AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES

NATIONAL ET RÉGIONAL

MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS ET TRAVERSÉES DE VOIES DES GARES

OBJECTIFS DU PROJET

DÉFINIR UN PROGRAMME D'OPÉRATION POUR CHAQUE GARE OU HALTE PRIORITAIRE,

selon les critères définis par décret : fréquentation et proximité d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées, maillage territorial.

PROGRAMMER LES ÉTUDES AVANT PROJET ET LES TRAVAUX DE CHAQUE GARE

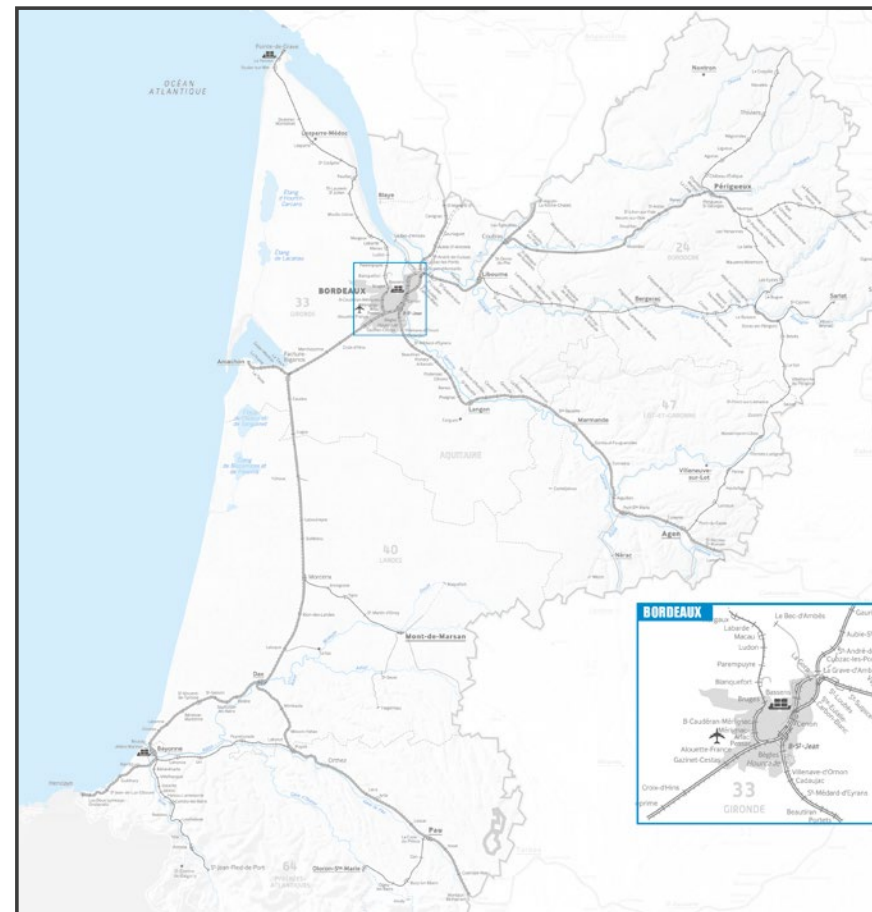
dans les calendriers de travaux.

RÉALISER LES TRAVAUX EN LIMITANT L'IMPACT SUR LA CAPACITÉ DE LA LIGNE.

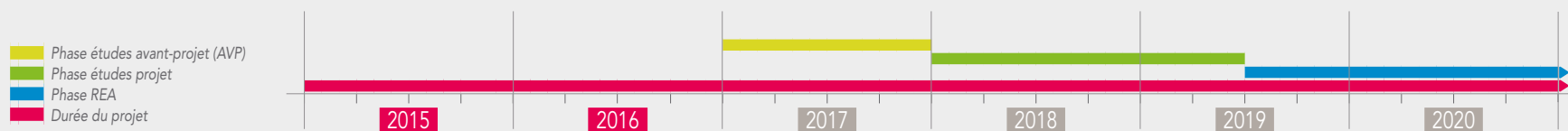
Pour répondre au retard pris par de nombreux maîtres d'ouvrages ou exploitants dans la réalisation des travaux de mise en accessibilité des ERP prévus par la loi de 2005, le gouvernement a souhaité l'élaboration d'Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP). Ce dispositif permet aux AOT ferroviaires d'obtenir un délai supplémentaire maximal de 9 ans pour réaliser les travaux de mise en accessibilité des sites qui ne l'étaient pas au 1^{er} janvier 2015.

LE PROGRAMME DU PROJET

- Définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de chaque opération de mise en accessibilité.
- Périmètre : Libourne, Pau, Hendaye, Agen, Périgueux, Langon, Arcachon, Facture-Biganos, Le Buisson, Lesparre, Marmande, Mont-de-Marsan, Tonneins. Bayonne, également prioritaire, fait l'objet d'une opération spécifique.



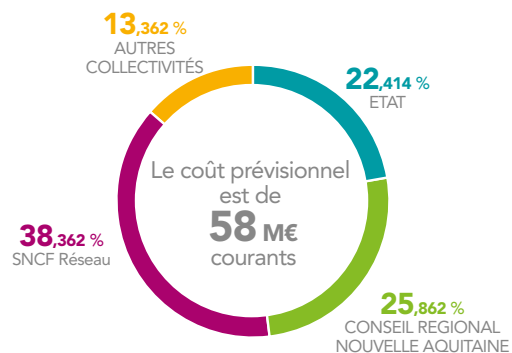
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET

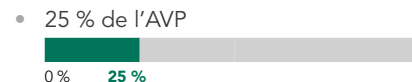


AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

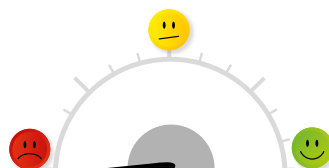
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Accessibilité PMR dans les gares nationales et régionales** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- MISE EN ACCESSIBILITÉ DES QUAIS ET TRAVERSÉES DE VOIES.

NOMBRE DE GARES MISES EN ACCESSIBILITÉ



NATIONAL ET RÉGIONAL

MISE EN ACCESSIBILITÉ DES QUAIS ET TRAVERSÉES DE VOIES DES GARES

SORTIE DE BORDEAUX (33)

(PROGRAMME GPSO) - AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES

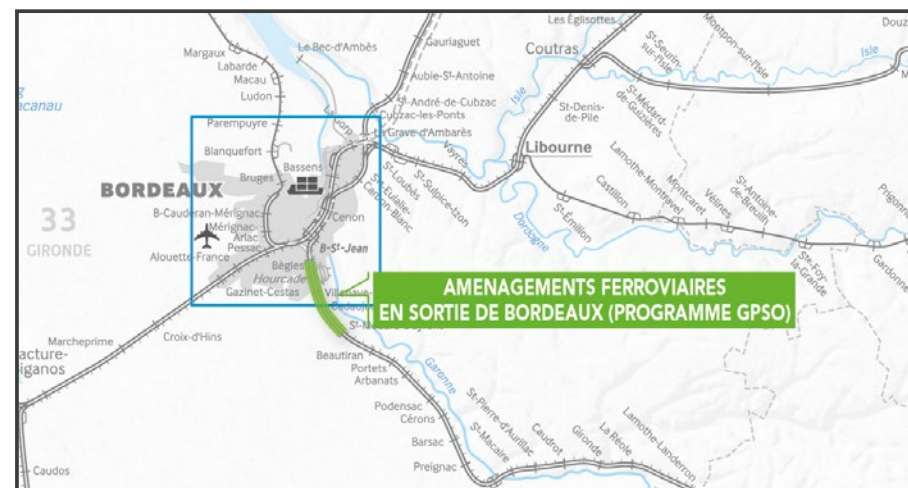
OBJECTIFS DU PROJET

ÉTUDES PRO DES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES EN SORTIE DE BORDEAUX

(environ 12 km) du programme GPSO.

Le 30 mars 2012, le ministère en charge des transports a approuvé le tracé du GPSO et ses fonctionnalités et fixé les conditions de poursuite des études et de la concertation et en particulier le lancement de l'enquête d'utilité publique dans le courant de l'année 2013. Cette décision ministérielle a par ailleurs validé l'intégration d'un programme d'ensemble comprenant trois projets : les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne, les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Sud-Est de Bordeaux, objet du CPER, et enfin les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Nord de Toulouse.

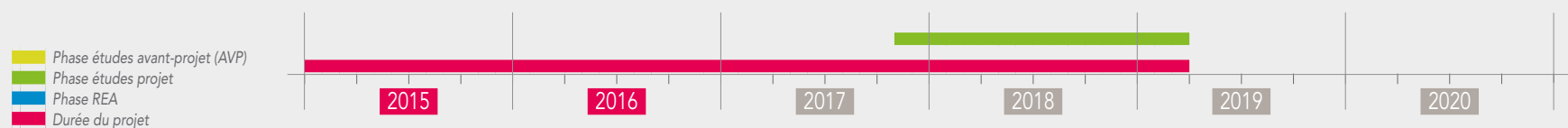
Les études AVP des aménagements au sud de Bordeaux ont été financées dans le cadre du CPER 2007-2013.



LE PROGRAMME DU PROJET

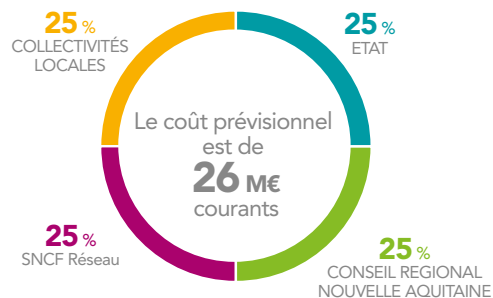
- 3^{ème} voie principale entre Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans.
- 4^{ème} voie au droit des points d'arrêt.
- Aménagements en pôles multimodaux des gares de Bègles, Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans.
- Suppression de 6 passages à niveau situés sur Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



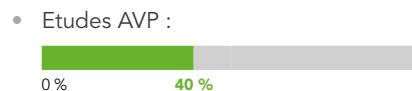
TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- Le décret d'Utilité publique a été délivré le 25 novembre 2015.

ECO CONDITIONNALITÉ

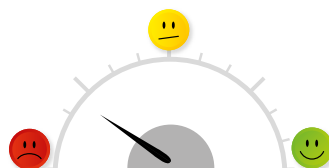
- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Aménagements ferroviaires en sortie de Bordeaux (programme GPSO)** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- INFRASTRUCTURE EN COHÉRENCE AVEC LE TRAFIC DE RÉFÉRENCE GPSO.
- AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES USAGERS.
- AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES RIVERAINS PAR LA SUPPRESSION DES PN.
- GAIN DE CAPACITÉ SUR LA LIGNE EXISTANTE, NOTAMMENT POUR LE TRAFIC TER.

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE

AMÉLIORATION DU TEMPS DE PARCOURS



SORTIE DE BORDEAUX (33) (PROGRAMME GPSO)
AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES

BAYONNE (64)

PLATEAU FERROVIAIRE

OBJECTIFS DU PROJET

RENFORCEMENT DE L'OFFRE TAGV ET TER.

SERVICES PÉRIURBAINS SUR L'EUROCITÉ BASQUE.

La mise en service de la LGV Tours – Bordeaux renforcera, dès 2017, le rôle de la gare de Bayonne dans l'organisation des transports au Pays basque et du Sud des Landes.

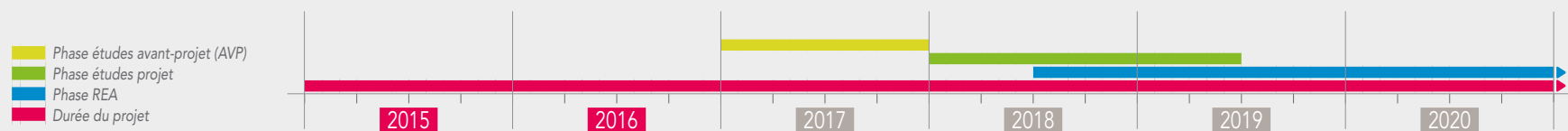
La gare de Bayonne est située dans un environnement contraint en termes d'espace et de fonctionnalités, laissant une marge de manœuvre limitée tant pour l'optimisation de sa capacité ferroviaire que pour la constitution d'un pôle urbain et intermodal de premier plan.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Mise en accessibilité des quais, des souterrains voyageurs, et installation d'ascenseurs.
- Adaptation du plan de voies de la gare.
- Reprise des installations de signalisation.

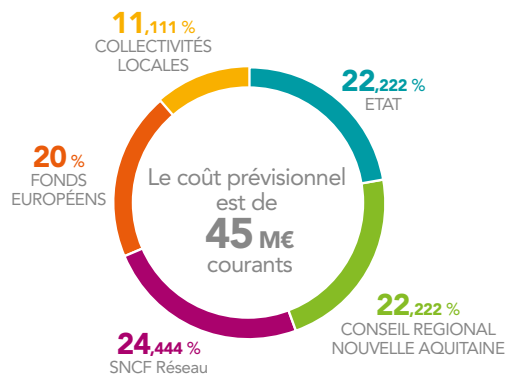
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Restructuration de la gare de Bayonne et adaptation du plateau ferroviaire** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE SOUHAITÉE PAR LE CONSEIL RÉGIONAL POUR L'OFFRE TER.
- ACCESSIBILITÉ PMR DES QUAIS, NOUVEAUX SERVICES PÉRIURBAINS.
- ADAPTATION DE LA CAPACITÉ DES QUAIS POUR SUPPORTER L'AUGMENTATION DE LA FRÉQUENTATION ATTENDUE.

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE



AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ EN GARE



BAYONNE (64) PLATEAU FERROVIAIRE

BORDEAUX (33)

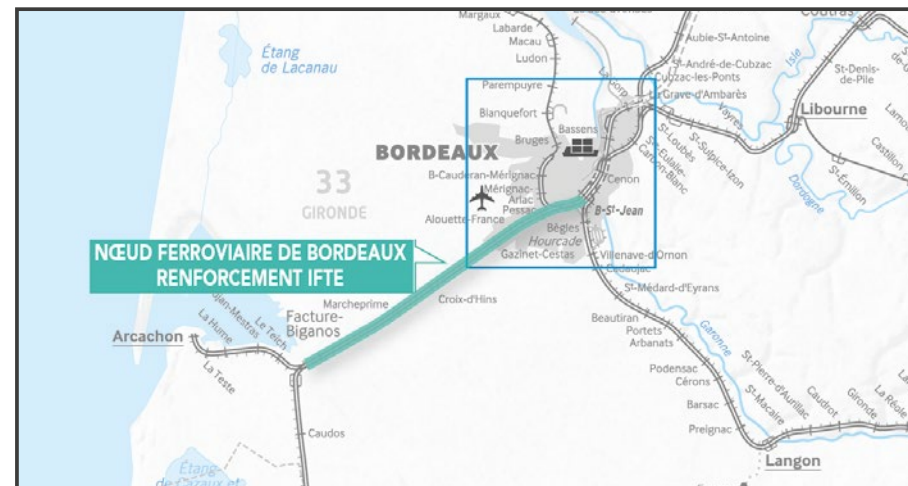
NŒUD FERROVIAIRE (RENFORCEMENT IFTE)

OBJECTIFS DU PROJET

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE ET LA PERFORMANCE DU RÉSEAU sur l'axe Bordeaux - Hendaye.

AMÉLIORER LA CAPACITÉ DE L'AXE.

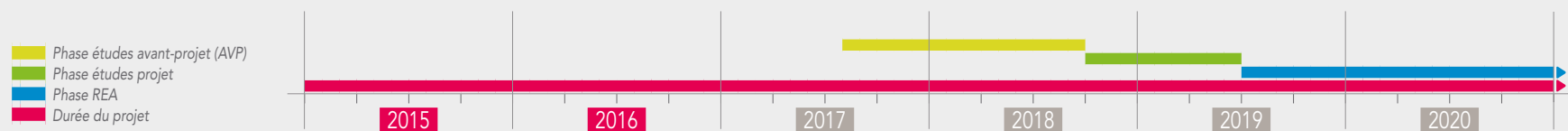
La croissance des circulations ferroviaires sur l'axe Bordeaux – Hendaye et la mise en service de nouvelles générations de matériel roulant TER, imposent d'augmenter la capacité des stations La Médoquine, Croix d'Hins, et Lamothe.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Renforcement de feeder sur le secteur de La Teste (600 m).
- Création de deux sous-stations aux PK 13 et PK 35 (Bordeaux - Arcachon).

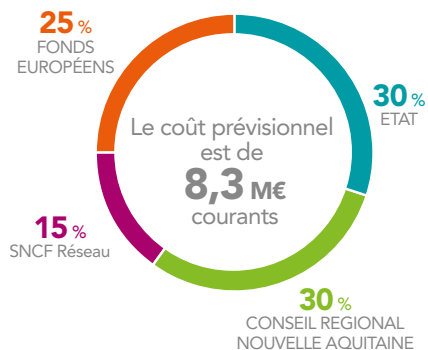
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Nœud ferroviaire de Bordeaux - renforcement des installations de traction électriques (IFTE)** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- PLUS DE CAPACITÉ SUR L'AXE.
- PERFORMANCE ACCRUE.
- AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE.

PUISSANCE ACCRUE



ROBUSTESSE ACCRUE



BORDEAUX (33)

NŒUD FERROVIAIRE (RENFORCEMENT IFTE)

GARE DE BORDEAUX ST-JEAN (33)

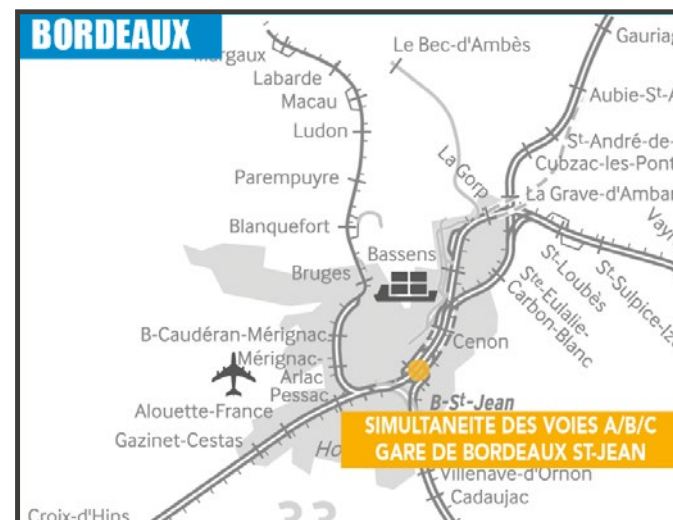
SIMULTANÉITÉ DES VOIES A/B/C

OBJECTIFS DU PROJET

Étude sur la création d'un 2^{ème} accès aux voies A, B, C, à partir de la voie 1 Irún.

CET ACCÈS PERMETTRAIT UN MOUVEMENT EN SIMULTANÉ ARRIVÉE / DÉPART SUR 2 DES 3 VOIES CONCERNÉES.

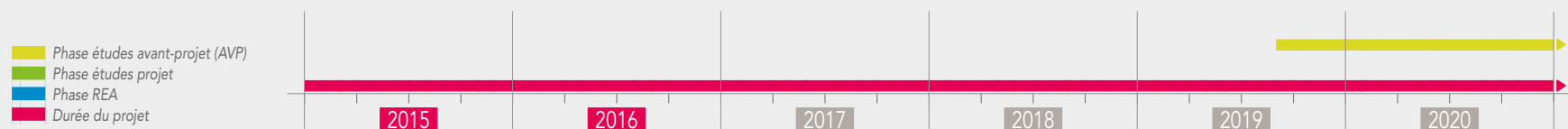
Les entrées et les sorties des voies A, B et C de la gare Bordeaux Saint-Jean sont gérées par un tronç commun qui sera saturé à moyen terme. Les études inscrites au CPER doivent contribuer à trouver des solutions pour permettre les entrées et les sorties simultanées de ces voies.



LE PROGRAMME DU PROJET

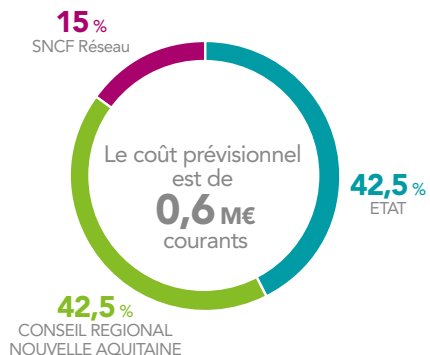
- Aménagement ferroviaire de voie et de caténaire.
- Adaptation de la signalisation.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPERATOIRE

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- Ces études doivent tenir compte des conclusions des études d'amélioration de la desserte de la voie de ceinture et de la ligne du Verdon.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Simultanéité des voies ABC en sortie Sud du nœud ferroviaire de Bordeaux** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- AMÉLIORATION DE LA DESSERTE TER SUR VOIE DE CEINTURE, ET LIGNE DU VERDON.
- PERFORMANCE ACCRUE POUR TOUS LES TER AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DE BORDEAUX ST-JEAN.

AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ

AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE



GARE DE BORDEAUX ST-JEAN (33)
SIMULTANÉITÉ DES VOIES A/B/C

CAMBO (64) - ST-JEAN-PIED-DE-PORT (64)

MODERNISATION

OBJECTIFS DU PROJET

RÉALISER LES TRAVAUX DE VOIE, D'OUVRAGES EN TERRE, D'OUVRAGE D'ART POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS FONCTIONNELS :

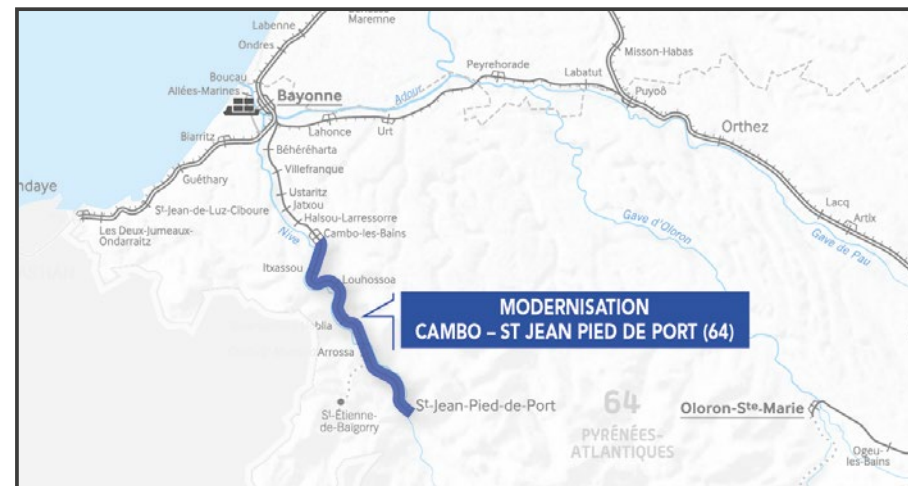
- d'une pérennité de la voie (durabilité d'au moins 30 ans),
- d'un retour aux performances initiales de la ligne (vitesse à 70 km/h),
- d'une diminution des coûts de maintenance.

MISE EN ACCESSIBILITÉ PMR DES GARES DE CAMBO ET DE ST-JEAN-PIED-DE-PORT.

La ligne entre Bayonne et St-Jean-Pied-de-Port est longue de 52 km. 8 à 10 TER y circulent quotidiennement.

Cette voie unique a été désélectrifiée en 2010. La section Bayonne-Cambo a été modernisée en 2010 dans le cadre d'une première opération financée au CPER.

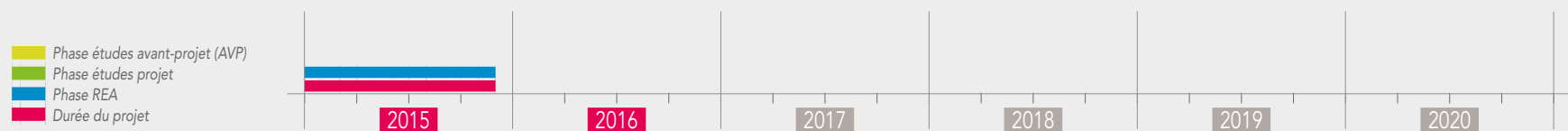
L'infrastructure de la seconde section, entre Cambo et St-Jean-Pied-de-Port, inscrite dans la vallée étroite et sinueuse de la Nive, est également très vétuste. Un ralentissement à 40 km/h a dû être posé pour tenir compte des risques induits par cet état dégradé de la voie.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Renouvellement de la voie.
- Renforcement et remplacement de certains ouvrages.
- Mise en sécurité des ouvrages en terre.
- Rehaussements de quais de Cambo et St-Jean-Pied-de-Port. Mise en accessibilité.

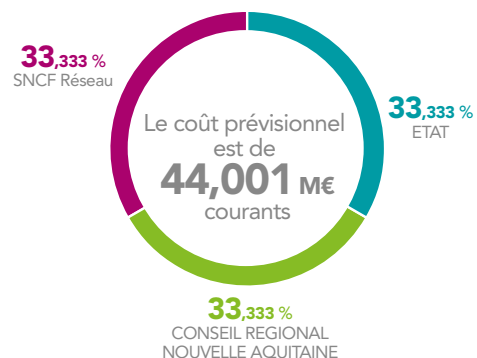
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES TRAVAUX



AVANCEMENT FINANCIER



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPERATOIRE

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- Travaux réalisés en ligne fermée.

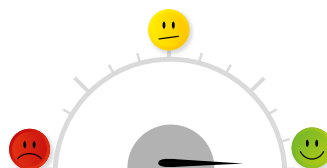
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Cambo - Saint-Jean-Pied-de-Port - Travaux de modernisation** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

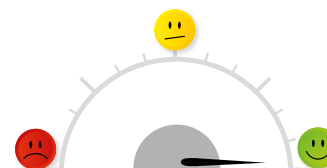
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- RETOUR À LA VITESSE NOMINALE DE LA LIGNE.
- AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES USAGERS.
- ACCESSIBILITÉ PMR À CAMBO ET SAINT-JEAN-PIED-DE-PORT.

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE



RÉGULARITÉ LIÉ À L'INCIDENTOLOGIE



CAMBO (64) - ST-JEAN-PIED-DE-PORT (64) MODERNISATION

LAMOTHE (33) - ARCACHON (33)

RENOUVELLEMENT CATENAIRES ET OUVRAGES D'ART

OBJECTIFS DU PROJET

ÉTUDES ET TRAVAUX SUR LA RÉGÉNÉRATION DE LA CATÉNAIRE DE LA VOIE LAMOTHE-ARCACHON

(ligne n°657 000) pour un linéaire de 16,129 km de voie double entre les PK 42,073 et 58,202.

BÉNÉFICIER D'UNE ROBUSTESSE ET D'UNE FIABILITÉ ACCRUE SUR CE TYPE D'INSTALLATIONS

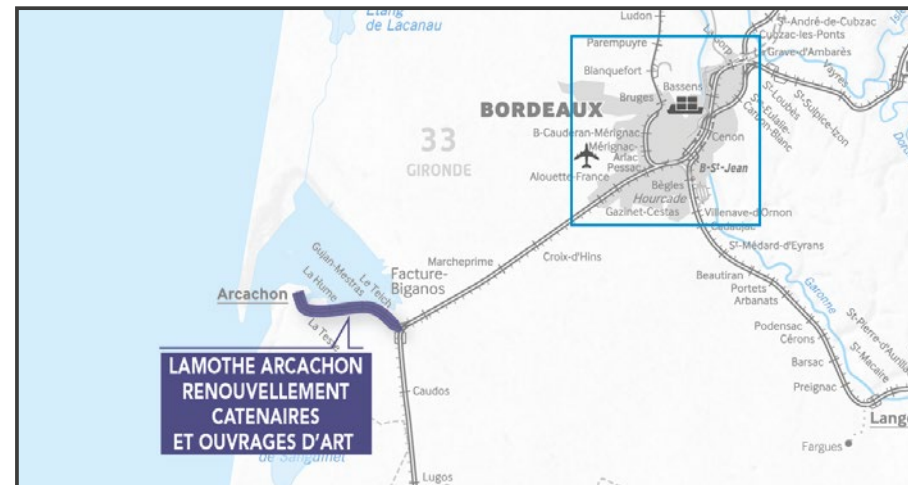
dans les années à venir. Cet objectif permettra de prévenir les possibles ralentissements de vitesse liés à l'obsolescence des installations de caténaire sur cette ligne.

Les installations électriques de la ligne sont dans un état vétuste voire préoccupant nécessitant une intervention majeure à court/moyen terme.

La maintenance est rendue couteuse et difficile du fait de la non-standardisation des pièces et des montages utilisés.

Les performances des engins de traction sont limitées du fait des caractéristiques et de l'état des installations électriques.

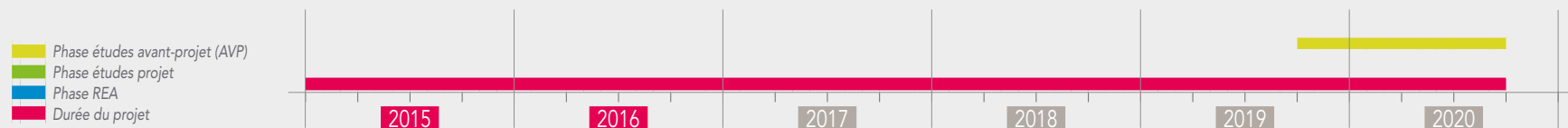
L'ambition du Contrat de Projets État Région 2015-2020 est de favoriser notamment la multimodalité et la régénération des infrastructures ferroviaires d'intérêt régional, comme les installations fixes de traction électrique.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Définir la géométrie de la caténaire et des câbles de cuivre à mettre en œuvre.
- Définir les types de support et leur fondation.
- Anticiper l'isolement 25 KV.
- Déposer les ogives existantes.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET

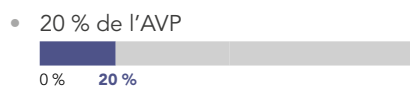


AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- Les travaux devraient être réalisés sur des interceptions de circulations minimisées, par des trains travaux adaptés.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Lamothe-Arcachon. Renouvellement caténares & OA** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- PÉRENNISATION DES PERFORMANCES NOMINALES DE LA LIGNE.
- CONTRIBUTION À LA RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE.
- AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DE L'AXE.

PERFORMANCE DES ENGIN DE TRACTION



ROBUSTESSE ACCRUE SUR L'AXE



LAMOTHE (33) - ARCACHON (33)
RENOUVELLEMENT CATENAIRES ET OUVRAGES D'ART

VOIE DE CEINTURE DE BORDEAUX (33)

RENOUVELLEMENT CATENAIRES ET OUVRAGES D'ART

OBJECTIFS DU PROJET

ÉTUDES ET TRAVAUX SUR LA RÉGÉNÉRATION DE LA CATÉNAIRE DE LA VOIE DE CEINTURE

(ligne n°586 000) de Bordeaux pour un linéaire de 11 km de voie double entre les PK 3,9 et 14,9.

BÉNÉFICIER D'UNE ROBUSTESSE ET D'UNE FIABILITÉ ACCRUE SUR CE TYPE D'INSTALLATIONS

dans les années à venir. Cet objectif permettra de prévenir les possibles ralentissements de vitesse liés à l'obsolescence des installations de caténaire sur cette ligne.

Les installations électriques de la ligne sont dans un état vétuste voire préoccupant nécessitant une intervention majeure à court/moyen terme.

La maintenance est rendue coûteuse et difficile du fait de la non-standardisation des pièces et des montages utilisés.

Les performances des engins de traction sont limitées du fait des caractéristiques et de l'état des installations électriques.

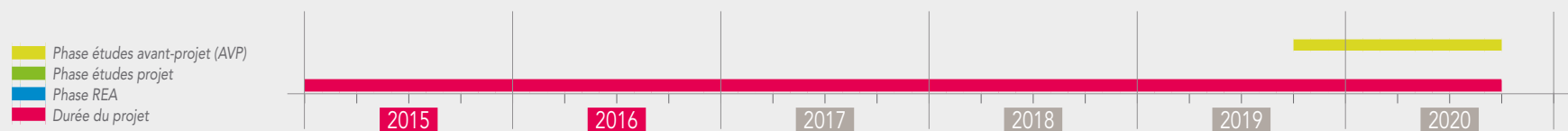
L'ambition du Contrat de Projets État Région 2015-2020 est de favoriser notamment la multimodalité et la régénération des infrastructures ferroviaires d'intérêt régional, comme les installations fixes de traction électrique.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Définir la géométrie de la caténaire et des câbles de cuivre à mettre en œuvre.
- Définir les types de support et leur fondation.
- Anticiper l'isolement 25 KV.
- Déposer les ogives existantes.

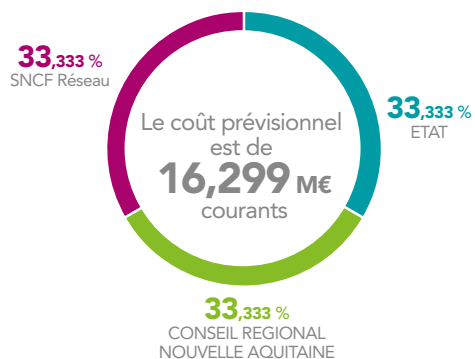
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET

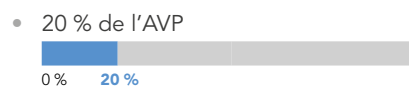


AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPERATOIRE

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- Les travaux devraient être réalisés sur des interceptions de circulations minimisées, par des trains travaux adaptés.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Voie ferrée de ceinture - renouvellement caténares & OA** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- PÉRENNISATION DES PERFORMANCES NOMINALES DE LA LIGNE.
- CONTRIBUTION À LA RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE.
- AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DE L'AXE.

PERFORMANCE DES ENGIN DE TRACTION



ROBUSTESSE ACCRUE SUR L'AXE



VOIE DE CEINTURE DE BORDEAUX (33) RENOUVELLEMENT CATENAIRES ET OUVRAGES D'ART

AUDIT DU RÉSEAU AQUITAIN

VISION STRATÉGIQUE DU RÉSEAU NOUVELLE AQUITAINE

OBJECTIFS DU PROJET

IDENTIFIER DES INDICATEURS DE PERFORMANCE DU RÉSEAU.

PRIORISATION DES ACTIONS FUTURES.

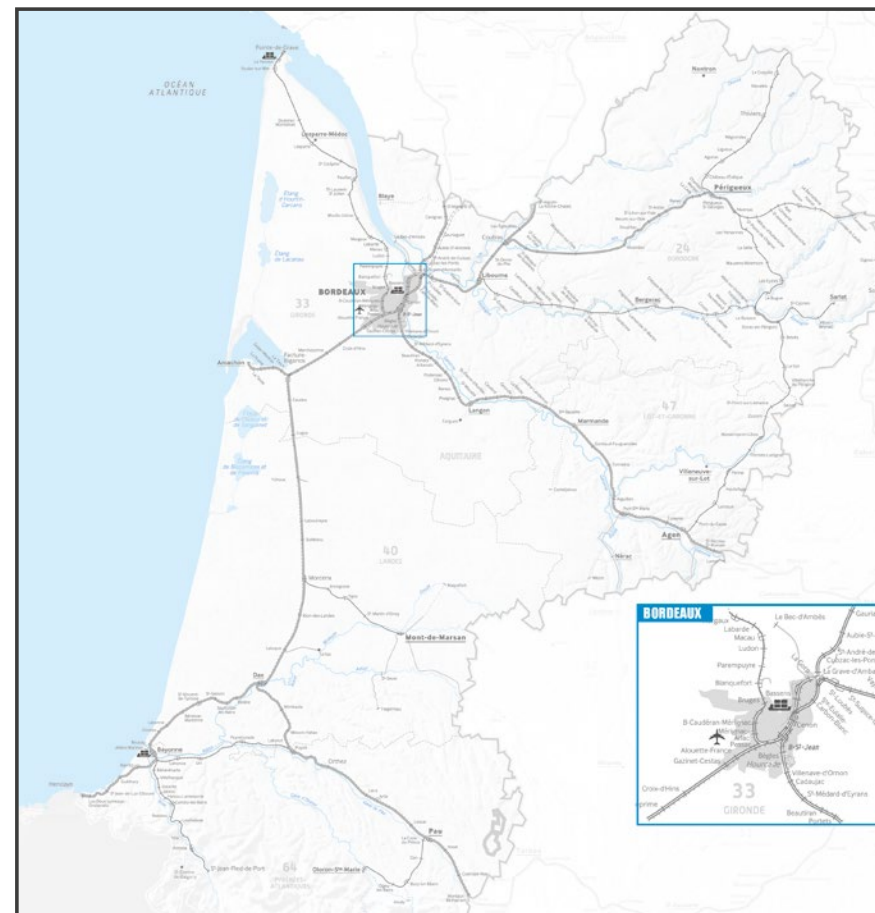
L'audit technique et économique du réseau ferroviaire aquitain, réalisé en 2008 à la demande de la Région, a permis de réaliser un diagnostic de l'infrastructure et de présager son évolution.

Suite à l'inscription dans le Contrat de Projets État-Région (CPER) 2007-2013 de lignes ou sections de lignes dont l'état nécessitait une intervention à court terme, l'actualisation de cet audit, aura pour objectif de :

- connaître l'état du réseau suite aux différents investissements réalisés dans le cadre du CPER 2007-2013 mais également ceux réalisés par le gestionnaire d'infrastructure aussi en Aquitaine qu'en Poitou-Charentes et dans le Limousin ;
- envisager les évolutions de l'état du réseau à court/moyen terme.

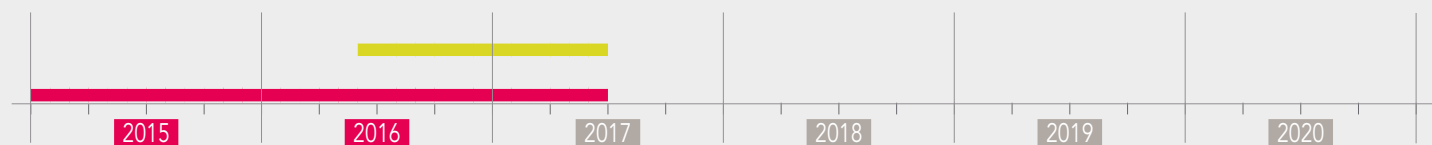
LE PROGRAMME DU PROJET

- Phase de diagnostic et de recensement



LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



LES CHIFFRES CLÉS

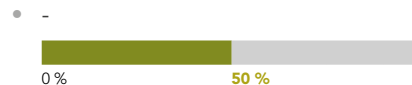
TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Actualisation de l'audit du réseau aquitain** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- PLAN D'ACTION POUR UNE AMÉLIORATION DES SERVICES FERROVIAIRES.

RÉALISATION DES FICHES SUR GRANDE RÉGION



AUDIT DU RÉSEAU AQUITAIN

VISION STRATÉGIQUE DU RÉSEAU NOUVELLE AQUITAINE

BERGERAC (24)

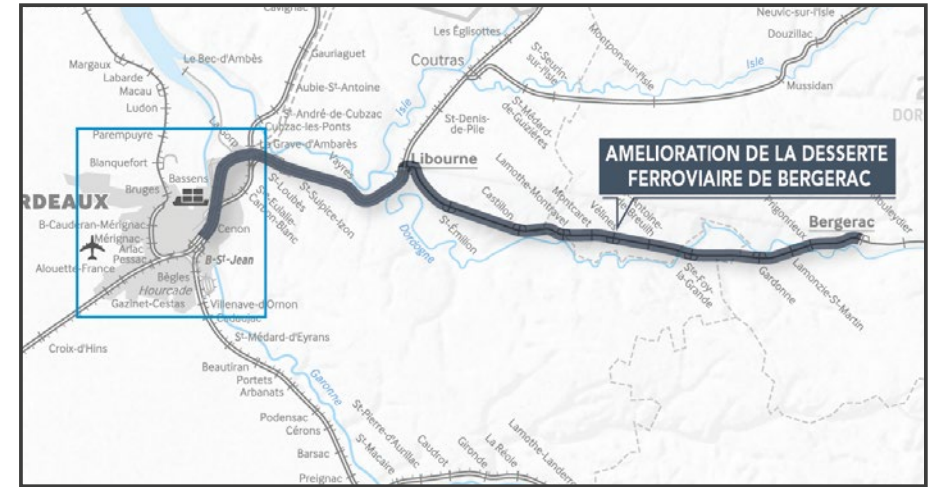
AMELIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

OBJECTIFS DU PROJET

AMÉLIORER
L'ACCESSIBILITÉ
DE GARES.

MODERNISER
LA LIGNE POUR
REVENIR AUX
PERFORMANCES
NOMINALES.

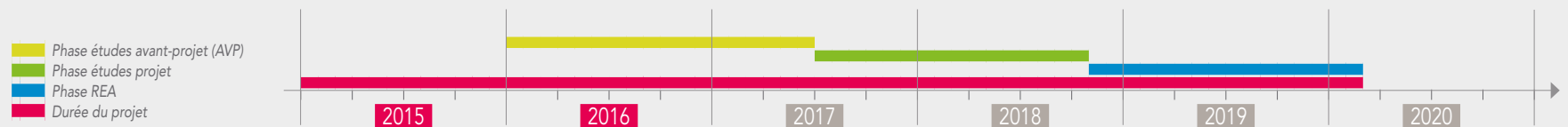
L'état des voies et la nécessité de raccorder au mieux Bergerac au réseau LGV via Libourne à Bordeaux impliquent la réalisation des travaux de régénération, destinés à assurer leur pérennité et éviter la mise en place de ralentissements.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Renouvellement complet de la voie en longs rails soudés (LRS).
- Reprise d'ouvrages d'art.
- Mise en accessibilité de 6 gares.

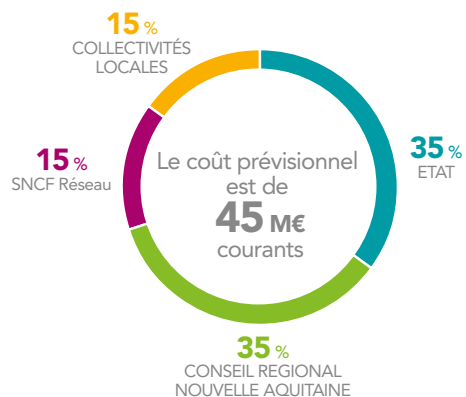
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET

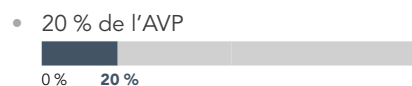


AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Amélioration de la desserte de ferroviaire de Bergerac** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- PERFORMANCE ET ROBUSTESSE ACCRUES SUR L'AXE.

AMÉLIORATION DU TEMPS DE PARCOURS



AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS



BERGERAC (24)

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

PAU (64)

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

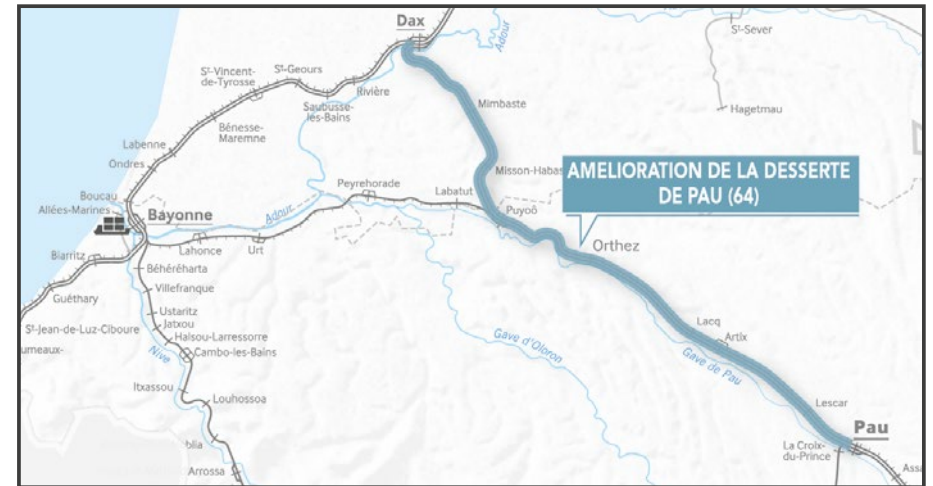
OBJECTIFS DU PROJET

DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT SUR LES CIRCULATIONS ET L'INFRASTRUCTURE.

PROPOSITION DE SCÉNARIOS
d'amélioration
de desserte.

IDENTIFICATION DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES
pour répondre
au besoin.

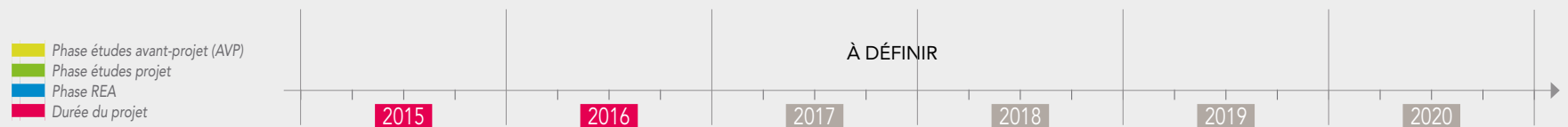
Cette étude permettra de définir les modalités d'amélioration de la desserte de Pau via la ligne classique Dax - Pau.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Élaboration de scénario de desserte, et définition des aménagements nécessaires pour l'exploitation cible.

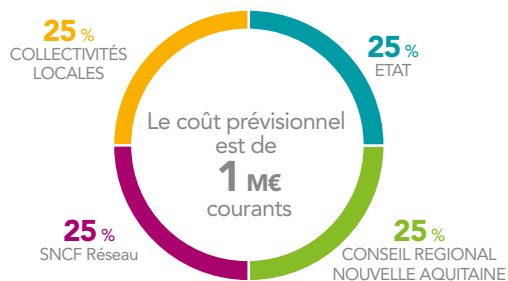
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

→ Proposition de scénarios.

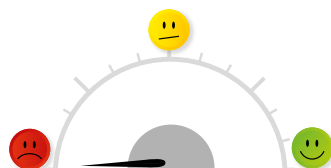
ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Etude d'amélioration de la desserte de Pau** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE SOUHAITÉE PAR LE CONSEIL RÉGIONAL POUR L'OFFRE TER.
- ACCÈS AUX QUAIS, NOUVEAUX SERVICES PÉRIURBAINS.

IDENTIFICATION D'UN SCÉNARIO DE DESSERTE ET SES AMÉNAGEMENTS



PAU (64)

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

PÉRIGUEUX VIA POLT (24)

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

OBJECTIFS DU PROJET

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE PÉRIGUEUX EN TRAIN DEPUIS / VERS PARIS.

DÉTERMINER LES CONDITIONS AUXQUELLES UN OPÉRATEUR FERROVIAIRE POURRAIT METTRE EN PLACE UN TEL SERVICE.

La réalisation d'une étude de faisabilité pour l'amélioration de la desserte de Périgueux via la ligne ferroviaire historique Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT) permettra d'identifier et de quantifier le besoin pour les liaisons Paris – Périgueux via Limoges sans correspondances susceptible d'intéresser des transporteurs ferroviaires.



LE PROGRAMME DU PROJET

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

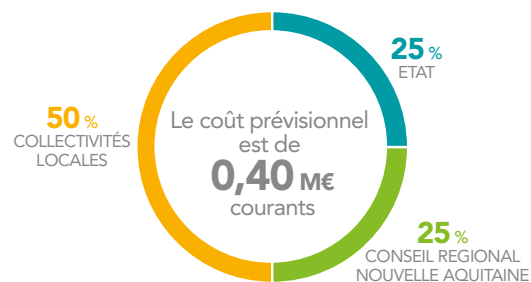
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Périgueux - Limoges - étude de faisabilité de l'amélioration de la desserte de Périgueux - Limoges via le POLT** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- PLAN D'ACTION POUR L'AMÉLIORATION DU SERVICE ENTRE PÉRIGUEUX ET PARIS.

EXPRESSION DE BESOIN POUR LES LIAISONS PARIS PÉRIGUEUX VIA POLT



PÉRIGUEUX VIA POLT (24) AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

LEVÉE DES RALENTISSEMENTS

PREMIERS TRAVAUX

OBJECTIFS DU PROJET

RÉDUIRE À COURT TERME DES RALENTISSEMENTS DU RÉSEAU

qui dégradent la qualité de service.

En cas de détérioration de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire met en place des ralentissements au titre de mesures conservatoires. Il s'agit de constituer une provision pour travaux dans la perspective de lever des ralentissements qui s'avèreraient critiques.

LE PROGRAMME DU PROJET

- À définir selon les études préalables qui seront pilotées par SNCF Réseau.



LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

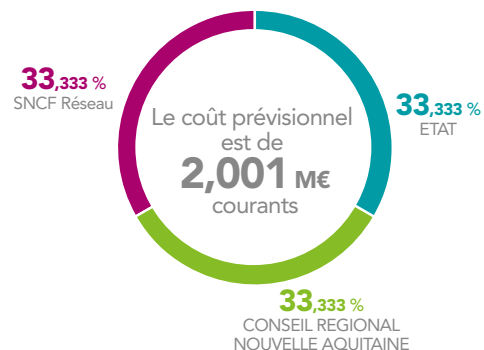
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- SNCF Réseau finance entièrement les études préalables à ces travaux.

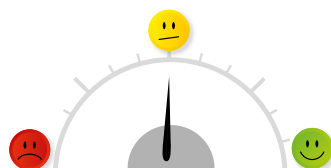
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Levée des ralentissements - premiers travaux** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES USAGERS EN CAS DE MODE DÉGRADÉ DU SERVICE.

AMÉLIORATION DU TEMPS DE PARCOURS



LEVÉE DES RALENTISSEMENTS PREMIERS TRAVAUX

OLORON (64) - BEDOUS (64)

REPRISE DES CIRCULATIONS ET SUPPRESSION DU PN 50

OBJECTIFS DU PROJET

REMISE EN ÉTAT

de la plate-forme ferroviaire.

CRÉATION DE

3 HALTES à Bidos, Lurbe-Saint-Christau et Bedous.

MODERNISER

LA LIGNE pour revenir aux performances nominales.

SUPPRESSION DU PN 50.

Le projet de remise en circulation de la section Oloron - Bedous s'inscrit clairement dans la mission d'aménagement du territoire. Il contribue au désenclavement de la vallée d'Aspe, et à terme le prolongement à terme de cette réhabilitation jusqu'à Canfranc permettra de relier les réseaux de train à grande vitesse français à Pau et espagnol à Saragosse.

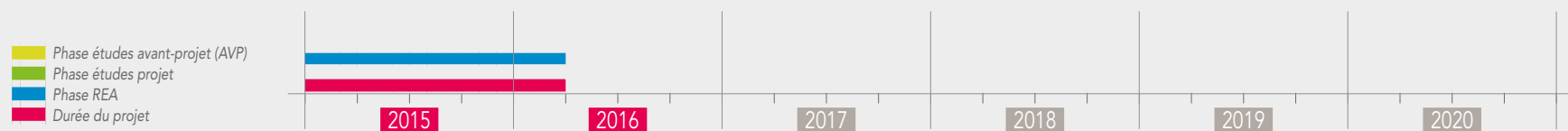
Aujourd'hui, seule la section Pau - Oloron est exploitée avec un trafic voyageurs (TER) de 8 AR/jour en moyenne. Depuis la fermeture au trafic voyageurs en 1980, la continuité de ce trafic voyageurs vers Canfranc est assurée par un service de bus.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Mise en œuvre de la voie et ses constituants.
- Circulation TER et apte au fret.
- Remise en état des ouvrages.

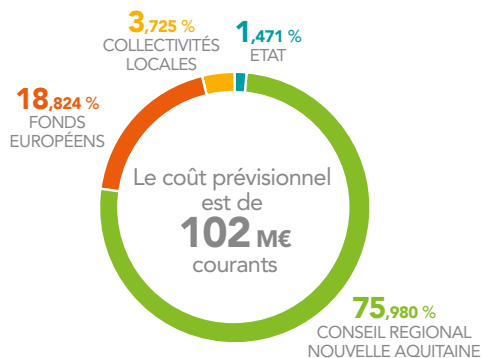
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



→ L'État participe au financement au titre de la suppression du PN 50.

AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES TRAVAUX



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

→ La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

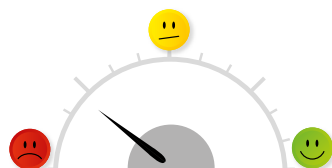
ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **OLORON - BEDOUS - Reprise des circulations et suppression du PN 50** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

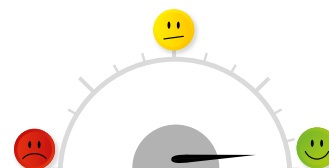
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

→ REPRISE DES CIRCULATIONS.

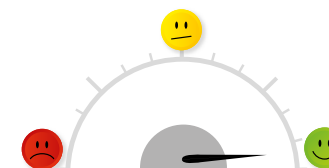
AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ (SUPPRESSION DU PN 50)



REPRISE DES CIRCULATIONS



COMPTAGE DE VOYAGEURS



OLORON (64) - BEDOUS (64)
REPRISE DES CIRCULATIONS ET SUPPRESSION DU PN 50

BORDEAUX (33) - LE VERDON (33)

AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES ET RENOUELEMENT DES CATÉNAIRES

OBJECTIFS DU PROJET

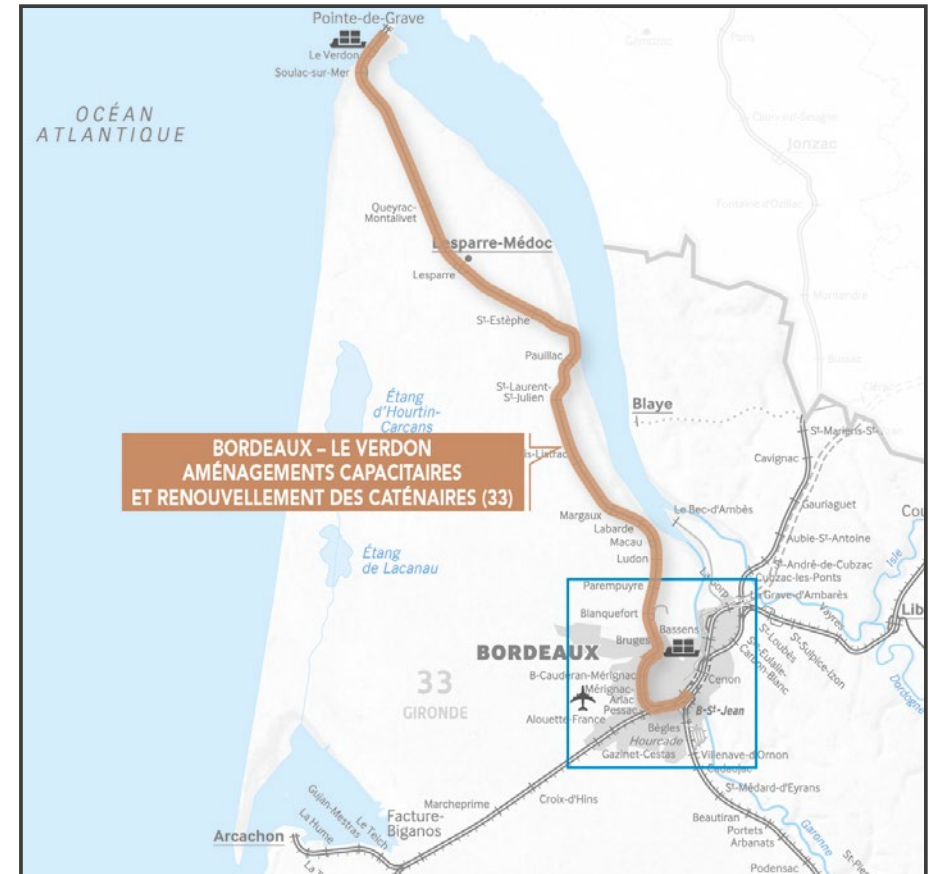
METTRE EN COHÉRENCE L'INFRASTRUCTURE AVEC LE NIVEAU DE SERVICE ATTENDU, ET PÉRENNISER LA MAINTENANCE DES INSTALLATIONS.

L'opération vise à augmenter la capacité de la ligne afin de faire face aux besoins de transport de marchandises entre Le Verdon et Bruges mais également à la densification de l'offre TER.

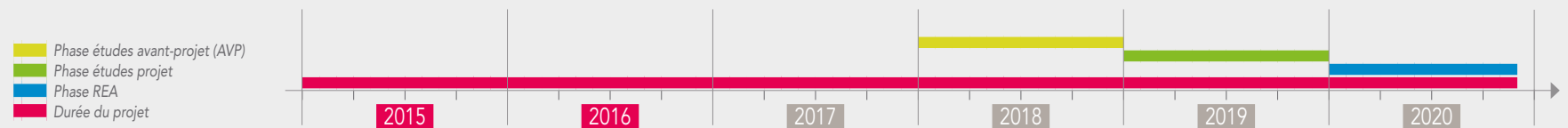
En fonction du niveau de dégradation de la caténaire, le renouvellement de celle-ci devra rentrer dans le programme.

LE PROGRAMME DU PROJET

- Mise à niveau de la signalisation.
- Renforcement ou remplacement de certains ouvrages.
- Renouvellement de la caténaire selon le diagnostic.



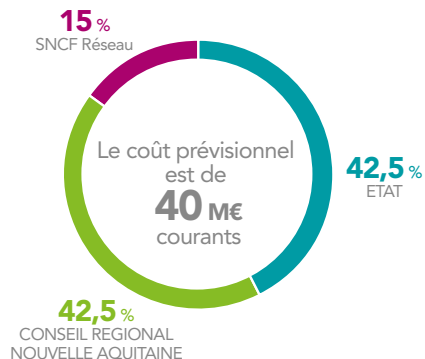
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET

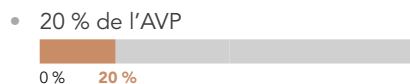


AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

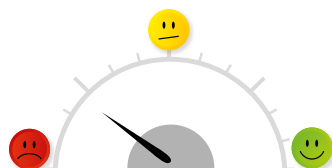
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Bordeaux - Le Verdon - Aménagements capacitaires et renouvellement des caténaires** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- RETOUR À LA VITESSE NOMINALE DE LA LIGNE.
- AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES USAGERS.
- AMÉLIORER LES SERVICES FRET ET VOYAGEUR.

PERFORMANCE DES ENGIN DE TRACTION



ROBUSTESSE ACCRUE SUR L'AXE



BORDEAUX (33) - LE VERDON (33)
AMÉNAGEMENTS CAPACITAIRES ET RENOUVELLEMENT DES CATÉNAIRES

BORDEAUX (33)

ACCESSIBILITE DU GRAND PORT MARITIME RESTRUCTURATION DE LA VOIE DU BEC D'AMBÈS

OBJECTIFS DU PROJET

**RÉTABLIR LES
PERFORMANCES**
de la ligne FRET.

**PRÉSERVER ET
DÉVELOPPER**
l'activité FRET.

La ligne ferroviaire entre Bassens et Le Bec d'Ambès, dite du « Bec d'Ambès », assure la liaison entre 2 des 8 implantations du Grand Port Maritime de Bordeaux et supporte un trafic fret significatif de l'ordre de 500 000 t par an.

La préservation de la ligne est d'importance vitale pour les entreprises desservies qui totalisent environ 1 100 emplois directs.

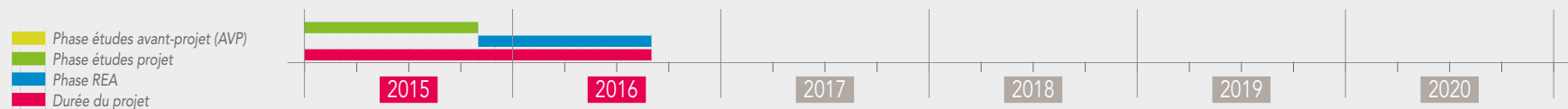
Il s'avère que cette ligne est arrivée à un niveau de vétusté, qu'il s'agisse de la plate-forme et/ou de la voie.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Curage / nettoyage des fossés.
- Travaux de plate-forme : confortement par inclusions rigides.
- Travaux voie : renouvellement de la voie principale avec renforcement de l'armement.

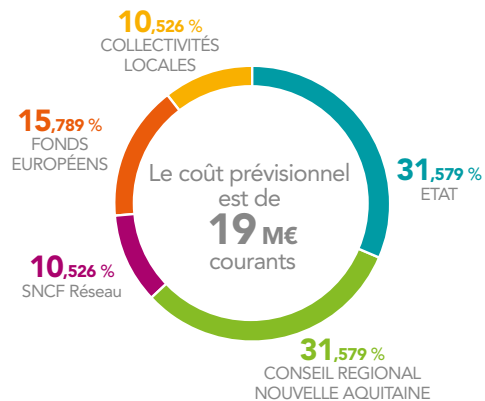
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER (CPER 2015-2020)



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- L'état de la plate-forme nécessite que les travaux soient réalisés avec dépose de la voie. La régénération complète est à prévoir sur tout le linéaire de ligne concerné.
- Fortes contraintes environnementales.

ECO CONDITIONNALITÉ

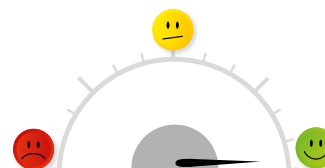
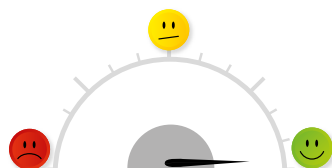
- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Accessibilité ferroviaire du Grand Port de Bordeaux : restructuration de la voie ferroviaire du Bec d'Ambès** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE FRET.

AMÉLIORATION DU TEMPS DE PARCOURS

AUGMENTATION DU NOMBRE DE CIRCULATIONS FRET



BORDEAUX (33)
ACCESSIBILITÉ DU GRAND PORT MARITIME
RESTRUCTURATION DE LA VOIE DU BEC D'AMBÈS

SUIVI DES PROJETS

CONTRAT PLAN ÉTAT RÉGION 2015-2020 EN ZONE LIMOUSIN



Crédit / Copyright : © SNCF Réseau



DOCUMENT
DE TRAVAIL
SEPTEMBRE 2016



P. 60

SOMMAIRE FICHES PROJETS

P. 63

SUIVI DES PROJETS

P. 67

FICHES PROJETS



OBJET DU DOCUMENT

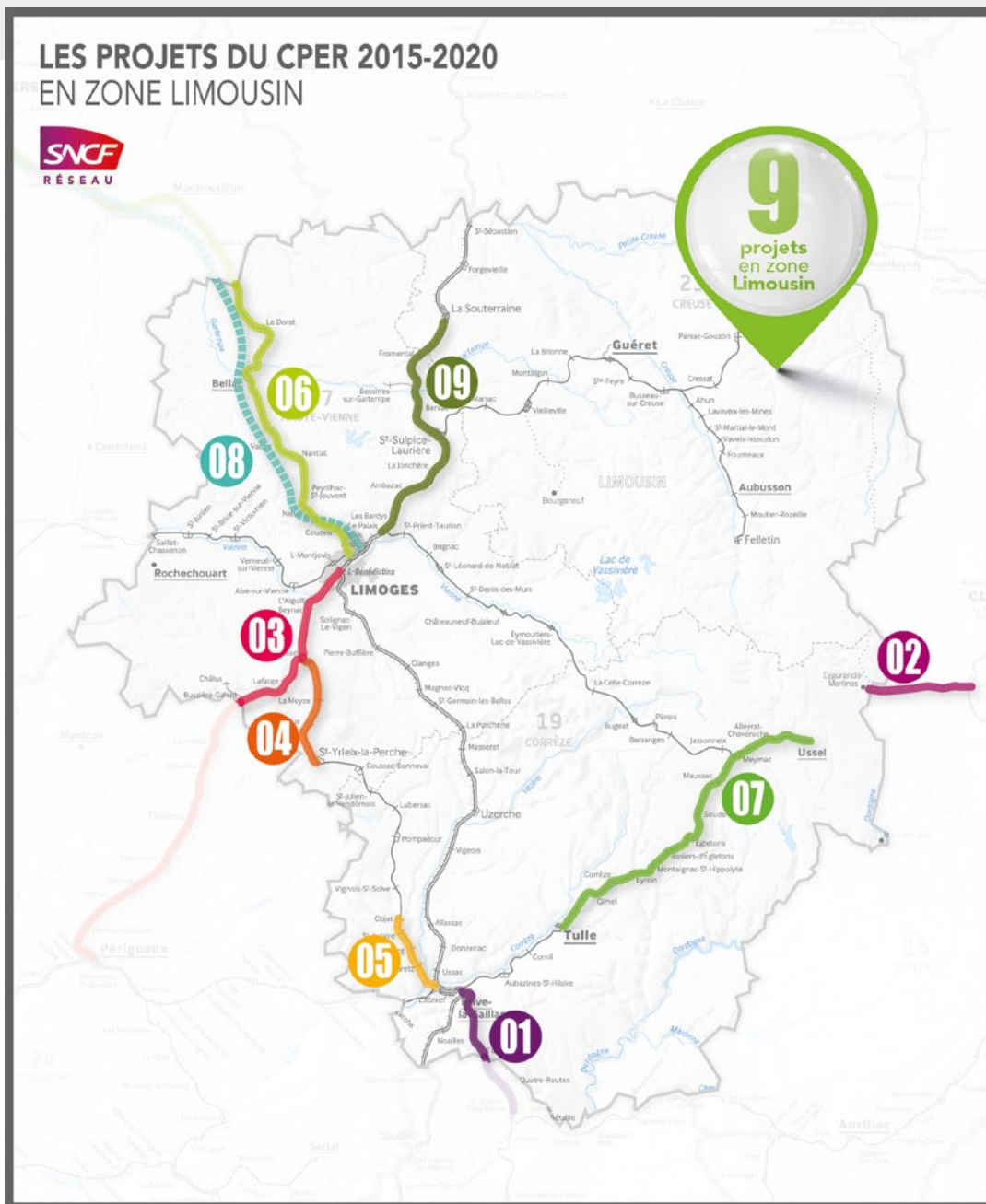
Le volet mobilité multimodale constitue un axe majeur du CPER 2015-2020. Du fait du caractère rural de la région et d'un habitat diffus dans une très grande partie du territoire, le transport routier est prépondérant. Les efforts entrepris pour favoriser le développement des transports en commun par une meilleure articulation des autorités organisatrices, l'intermodalité, le covoiturage, le transport modal et la massification du fret sont à poursuivre. Une approche multimodale des solutions de transport doit être développée dans le cadre d'un schéma de mobilité multimodale dont le réseau ferroviaire constituera le réseau structurant. Dans ce contexte, le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 28 mai 2015 vise au travers des dispositions prévues au volet 1 à promouvoir la mobilité multimodale. **9 projets** ferroviaires ont été inscrits au CPER pour **167,65 M€** en vue de moderniser le réseau et les dessertes ferroviaires de transport de voyageurs à court et moyen terme, avec des objectifs de sécurité, pérennité, capacité, régularité et de contribution à la transition énergétique.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des opérations du CPER 2015-2020 en tant que gestionnaire des infrastructures. En accord avec les partenaires, un dispositif de suivi des projets sera mis en place. Ce document propose un avancement sur chacune des opérations à fin 2016.

Les principaux partenaires financiers de SNCF Réseau du CPER 2015-2020 en zone Limousin :



LES PROJETS DU CPER 2015-2020 EN ZONE LIMOUSIN



SOMMAIRE FICHES PROJETS

- 01** — **BRIVE (19) - TURENNE (19)**
RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART ... P. 68
- 02** — **EYGURANDE (19) - LAQUEUILLE (63)**
RENOUVELLEMENT DE LA VOIE P. 70
- 03** — **LIMOGES (87) - PÉRIGUEUX (24)**
ETUDES D'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE P. 72
- 04** — **NEXON (87) - SAINT-YRIEIX (87)**
RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART ... P. 74
- 05** — **BRIVE (19) - OBJAT (19)**
RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART ... P. 76
- 06** — **POITIERS (86) - LIMOGES (87)**
MODERNISATION DE LA LIGNE EXISTANTE P. 78
- 07** — **TULLE (19) - USSEL (19)**
RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ET MODERNISATION D'OUVRAGES P. 80
- 08** — **POITIERS (86) - LIMOGES (87)**
LGV - ETUDES POST DUP P. 82
- 09** — **POLT (87)**
MISE EN OEUVRE D'IPCS P. 84



UN DISPOSITIF DE SUIVI

Pour la première fois en Limousin, les partenaires ont souhaité se donner les moyens pour mesurer l'atteinte des objectifs du volet ferroviaire du CPER 2015-2020.

Ainsi à la convention-cadre signée le 11 décembre 2015 par l'ex-région Aquitaine et l'ex-région Poitou-Charentes précisant les modalités de mise en œuvre des engagements de l'État, du Conseil Régional, et de SNCF Réseau pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau inscrites au Contrat de plan État-Région 2015-2020, sera intégré un avenant à cette convention-cadre reprenant les opérations inscrites au CPER 2015-2020 en zone Limousin.

Le Pôle Design du Réseau de la Direction Territoriale de la Nouvelle Aquitaine de SNCF Réseau assure le suivi des projets inscrits au CPER 2015-2020. SNCF Réseau devra tenir à la disposition des partenaires financiers un reporting technique et financier propre à chaque projet.

Des instances de gouvernance, Comité de pilotage, Comité technique se mettront en place pour :

- veiller à l'avancement des projets en vue de satisfaire les objectifs décrits dans le CPER 2015-2020 ;
- informer les co-financeurs de l'avancement des opérations relevant dudit CPER ;
- s'accorder sur des orientations du CPER et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification de certains éléments du programme, du calendrier de réalisation ou un risque de modification du besoin de financement.

Nota

Dans le tableau financement des projets en page suivante, les montants financiers inscrits en noir correspondent à des conventions de financement validées. Dans les fiches des projets, les graphiques présentant la répartition des budgets n'ont qu'une valeur indicative. Un suivi technique et financier détaillé est mis en place avec les partenaires.

LES INDICATEURS

	COÛT	DÉLAI	RISQUES	TENDANCE
Brive (19) - Turenne (19) Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art				
Eygurande (19) - Laqueuille (63) Renouvellement de la voie				
Limoges (87) - Périgueux (24) Etudes d'amélioration de la desserte				
Nexon (87) - Saint-Yrieix (87) Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art				
Brive (19) - Objat (19) Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art				
Poitiers (86) - Limoges (87) Modernisation de la ligne existante				
Tulle (19) - Ussel (19) Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art				
Poitiers (86) - Limoges (87) LGV - Etudes post DUP				
POLT (87) Mise en œuvre d'IPCS				

FINANCEMENT DES PROJETS

ETUDES / PROJETS	COÛT INSCRIT CPER (EN € COURANTS)	MONTANTS ENGAGÉS (CFI) (EN € COURANTS)	RÉPARTITION CFI (EN € COURANTS)					COÛT FINAL
			ÉTAT	CR NOUVELLE AQUITAINE	SNCF RÉSEAU	EUROPE	COLLECTIVITÉS LOCALES	
Brive (19) - Turenne (19) Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art	6 000 000,00 €	-	666 666,00 €	666 666,00 €	666 666,00 €	-	-	-
Eygurande (19) - Laqueuille (63) Renouvellement de la voie	7 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Limoges (87) - Périgueux (24) Etudes d'amélioration de la desserte	400 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Nexon (87) - Saint-Yrieix (87) Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art	14 250 000,00 €	350 000,00 €	-	350 000,00 €	-	-	-	-
Brive (19) - Objat (19) Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art	13 000 000,00 €		-	-	-	-	-	-
Poitiers (86) - Limoges (87) Modernisation de la ligne existante	15 000 000,00 €	-	2 640 000,00 €	360 000,00 €	600 000,00 €	-	-	-
Tulle (19) - Ussel (19) Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages	20 000 000,00 €	-	504 000,00 €	2 196 000,00 €	300 000,00 €	-	-	-
Poitiers (86) - Limoges (87) LGV - Etudes post DUP	42 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
POLT (87) Mise en oeuvre d'IPCS	50 000 000,00 €	3 080 000,00 €	1 416 800,00 €	123 200,00 €	1 540 000,00 €	-	-	-
TOTAL	167 650 000,00 €	3 430 000,00 €	5 227 466,00 €	3 695 866,00 €	3 106 666,00 €	-	-	-



FICHES PROJETS EN ZONE LIMOUSIN

BRIVE (19) - TURENNE (19)

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART

OBJECTIFS DU PROJET

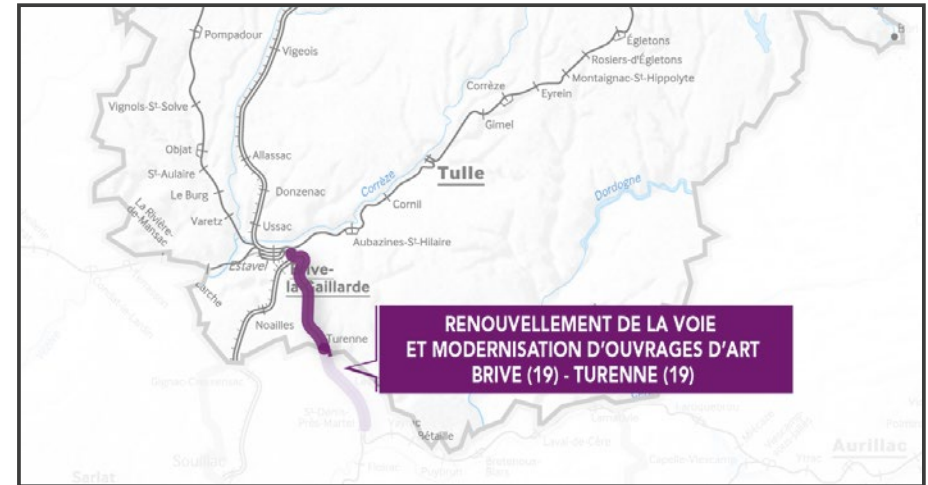
AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA FIABILITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT VOYAGEUR.

AUGMENTER LE CONFORT DES USAGERS ET DES RIVERAINS.

PÉRENNISER L'ÉTAT DE LA VOIE
en renouvelant les constituants de la voie.

FIABILISER LA RÉGULARITÉ DES CIRCULATIONS
et permettre une meilleure gestion des aléas.

La section Brive-Turenne, et au-delà jusqu'à Saint-Denis-près-Martel est commune aux lignes Brive-Aurillac et Brive-Rodez. Le besoin de renouvellement d'une partie de ses composants (voie et ouvrages d'art) avait été identifié et chiffré dans le cadre du Plan Rail Midi-Pyrénées. Et au-delà est sur le périmètre Auvergne.

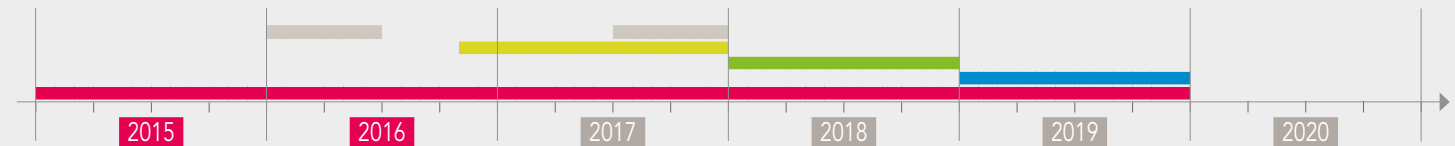


LE PROGRAMME DU PROJET

- Renouvellement partiel de la voie.
- Modernisation de certains ouvrages d'art.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

- Procédures administratives
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET

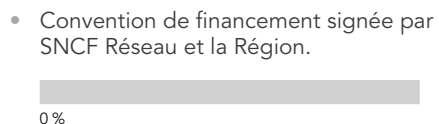


AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES APO



AVANCEMENT FINANCIER



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- La ligne pourrait faire prochainement l'objet d'une limitation de vitesse pour garantir la sécurité des usagers, et sur une zone en Auvergne jusqu'à l'arrêt.
- Travaux coordonnés avec la Région Midi-Pyrénées.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art Brive - St-Denis-près-Martel** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE VOYAGEUR

AMÉLIORATION DU CONFORT ET DE LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS



BRIVE (19) - TURENNE (19)
 RENOUELEMENT DE LA VOIE
 ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART

EYGURANDE (19) - LAQUEUILLE (63)

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE

OBJECTIFS DU PROJET

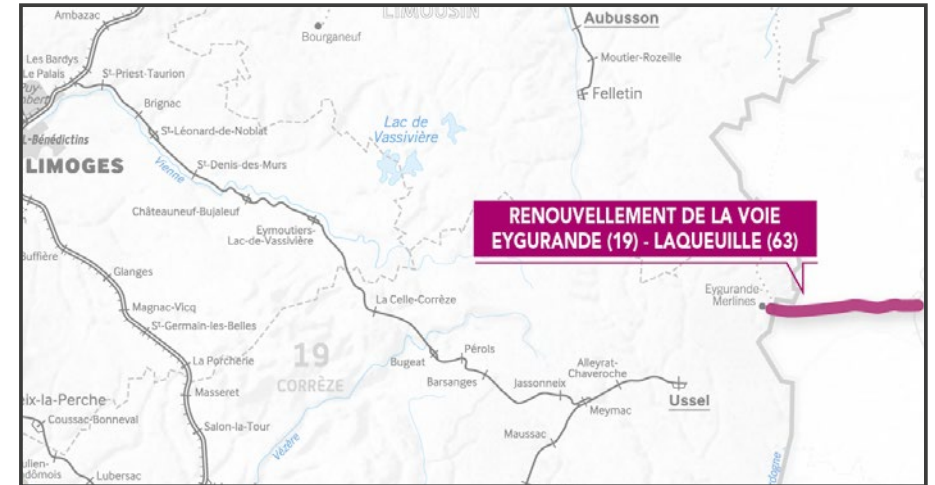
MODERNISER LA LIGNE POUR REVENIR AUX PERFORMANCES NOMINALES.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA FIABILITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT VOYAGEUR.

STRUCTURER LA DESERTE FERROVIAIRE sur l'ensemble de l'axe.

En raison de l'infrastructure (voie) vieillissante, et pour des raisons de sécurité, la circulation de cette section a été suspendue le 4 juillet 2014.

Il a été estimé que l'injection de 21 000 traverses neuves permettrait de retrouver une vitesse commerciale à 60 km/h et rattraper un cycle de maintenance correct pour la voie.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Injection de traverses pour maintien de l'infrastructure.
- Intégration des évolutions matériels possibles, système d'exploitation innovant partiel ou total suivant le choix des scénarios pour réalisation du programme.

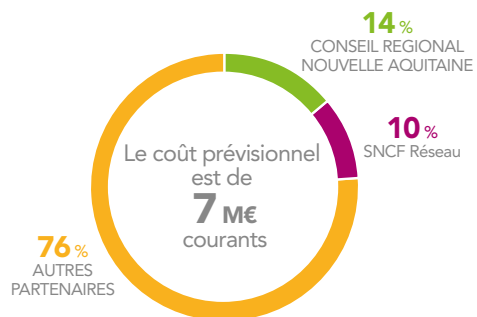
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

- Procédures administratives
- Phase études préliminaires (EP)
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER



PENDANT LES ÉTUDES, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

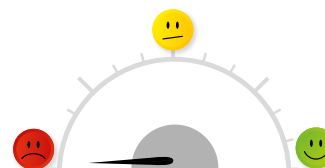
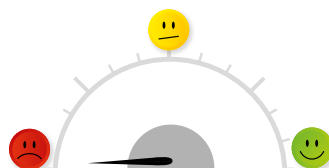
ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Renouvellement de la voie Eygurande - Laqueuille** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE VOYAGEURS

AMÉLIORATION DU CONFORT ET DE LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS



EYGURANDE (19) - LAQUEUILLE (63)
RENOUVELLEMENT DE LA VOIE

LIMOGES (87) - PÉRIGUEUX (24)

ETUDES D'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE

OBJECTIFS DU PROJET

DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT SUR LES CIRCULATIONS ET L'INFRASTRUCTURE.

PROPOSITION DE SCÉNARIOS D'AMÉLIORATION DE DESSERTE.

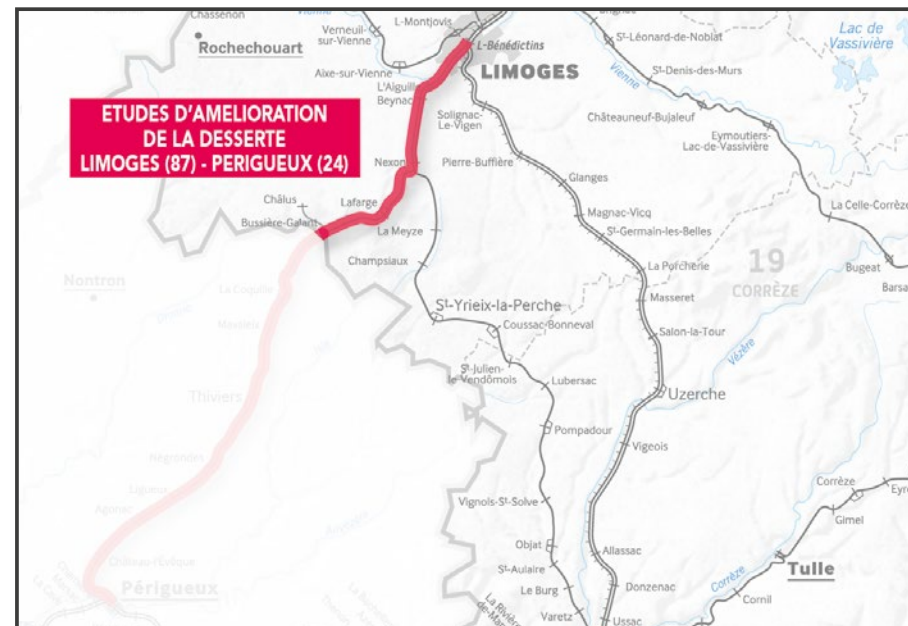
IDENTIFICATION DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES pour répondre au besoin.

La ligne Limoges – Périgueux est actuellement exploitée avec un système de Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) entre Limoges et Nexon, et de Block Manuel de Voie Unique (BMVU) entre Nexon et Périgueux.

Au sud de Nexon (78 km), les croisements entre les trains se font au moyen de voies d'évitement, installées dans 7 gares réparties long de la ligne.

Les croisements sont gérés localement par des agents de circulation, selon des règles de sécurité très strictes.

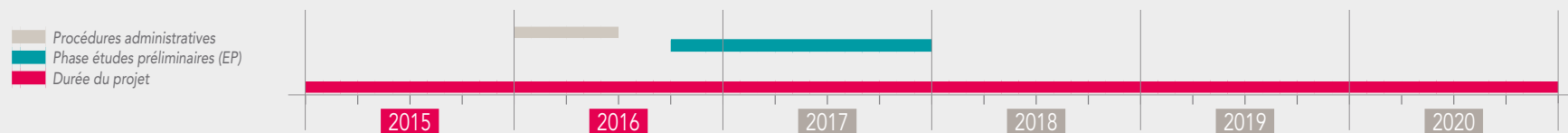
Ce système manuel de gestion des circulations contribue à allonger les temps de stationnement et complique l'exploitation de la ligne.



LE PROGRAMME DU PROJET

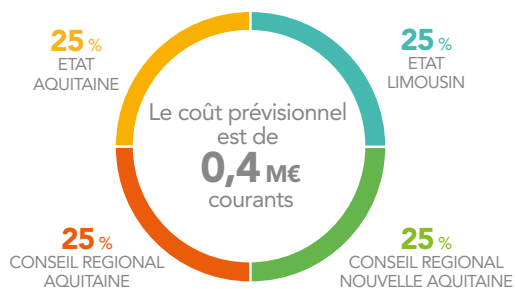
- Etude d'amélioration du service (système exploitation, service).
- Etude de faisabilité d'amélioration de la desserte Limoges Périgueux via POLT CPER Aquitaine.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

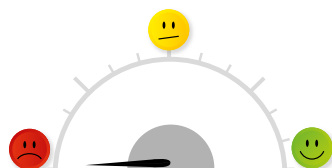
→ Proposition de scénarios.

ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Etudes d'amélioration de la desserte Limoges - Périgueux** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

IDENTIFICATION D'UN SCÉNARIO DE DESSERTE ET SES AMÉNAGEMENTS



LIMOGES (87) - PÉRIGUEUX (24)
ETUDES D'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE

NEXON (87) - SAINT-YRIEIX (87)

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART

OBJECTIFS DU PROJET

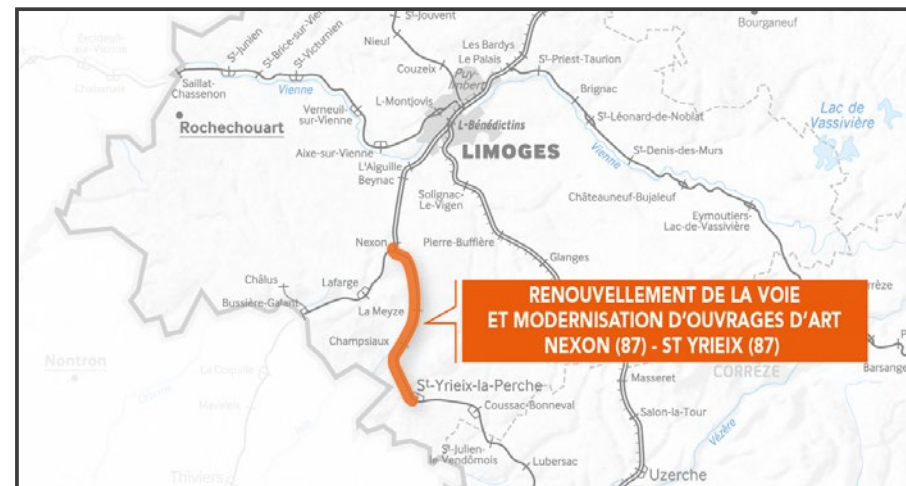
MODERNISER LA LIGNE POUR REVENIR AUX PERFORMANCES NOMINALES.

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA FIABILITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT VOYAGEURS.

STRUCTURER LA DESSERTE FERROVIAIRE SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE.

Ligne à voie unique, non électrifiée. Le trafic est de 11 trains/jour entre Nexon et Saint-Yrieix.

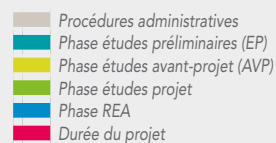
La voie aussi bien que les ouvrages d'art sont particulièrement vieillissants. Les rails, essentiellement de type « double champignon », datent pour la plupart de la première moitié du 20^e siècle. L'usure généralisée des composants, qui génère déjà un ralentissement sur 25 km dans la partie centrale de la ligne Nexon – Brive, risque de se traduire par l'imposition prochaine d'une nouvelle limitation de vitesse pour garantir la sécurité des usagers.



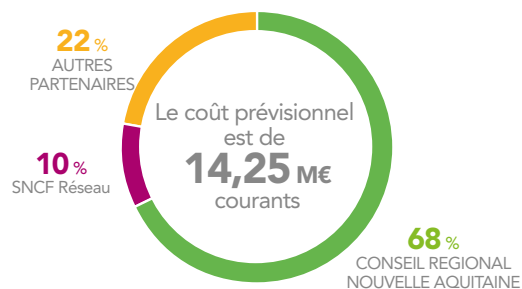
LE PROGRAMME DU PROJET

- Etude préliminaire, exploitation-service, regard de différentes sections (budget hors CPER).
- Intégration des évolutions matériels possibles, système d'exploitation innovant partiel ou total suivant le choix des scénarios pour réalisation du programme.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES EP

- Présentation du diagnostic de l'infrastructure et d'une étude exploratoire d'exploitation le 17/11/2015 à Région Limousin et État.



AVANCEMENT FINANCIER

- Convention de financement d'une étude préliminaire signée le 22/09/2015.



LE MODE OPÉRATEUR

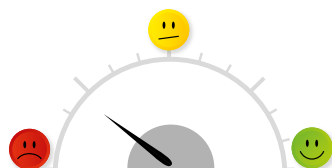
ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art Nexon - Saint-Yrieix** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTÉ VOYAGEUR

AMÉLIORATION DU CONFORT ET DE LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS



NEXON (87) - SAINT-YRIEIX (87)
 RENOUELEMENT DE LA VOIE
 ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART

BRIVE (19) - OBJAT (19)

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART

OBJECTIFS DU PROJET

MODERNISER LA LIGNE POUR REVENIR AUX PERFORMANCES NOMINALES.

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA FIABILITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT VOYAGEURS.

STRUCTURER LA DESSERTE FERROVIAIRE SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE.

Ligne à voie unique, non électrifiée. Le trafic est de 10 trains/jour entre Objat et Brive.

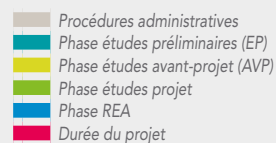
La voie aussi bien que les ouvrages d'art sont particulièrement vieillissants. Les rails, essentiellement de type « double champignon », datent pour la plupart de la première moitié du 20^e siècle. L'usure généralisée des composants, qui génère déjà un ralentissement sur 25 km dans la partie centrale de la ligne Nexon – Brive, risque de se traduire par l'imposition prochaine d'une nouvelle limitation de vitesse pour garantir la sécurité des usagers.



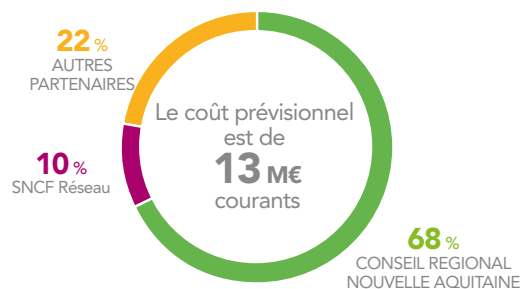
LE PROGRAMME DU PROJET

- Etude préliminaire, exploitation-service, regard de différentes sections (budget hors CPER).
- Intégration des évolutions matériels possibles, système d'exploitation innovant partiel ou total suivant le choix des scénarios pour réalisation du programme.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES EP

- Présentation du diagnostic de l'infrastructure et d'une étude exploratoire d'exploitation le 17/11/2015 à Région Limousin et État.



AVANCEMENT FINANCIER

- Convention de financement d'une étude préliminaire signée le 22/09/2015.



LE MODE OPÉRATEUR

ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages d'art Brive - Objat** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE VOYAGEUR

AMÉLIORATION DU CONFORT ET DE LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS



BRIVE (19) - OBJAT (19)
 RENOUELEMENT DE LA VOIE
 ET MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART

POITIERS (86) - LIMOGES (87)

MODERNISATION DE LA LIGNE EXISTANTE

OBJECTIFS DU PROJET

PÉRENNISER L'ÉTAT DE LA VOIE.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA DESSERTE
en fiabilisant les temps de parcours, en améliorant le confort des usagers.

STRUCTURER LA DESSERTE FERROVIAIRE SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE.

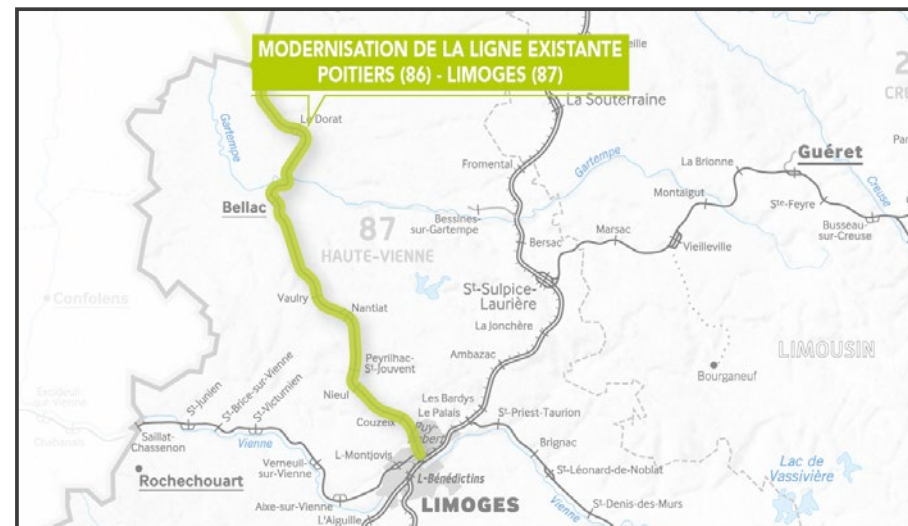
Cette liaison a déjà fait l'objet de plusieurs campagnes de modernisation, réparties sur les deux précédents CPER.

Les travaux ont porté sur l'ensemble de la section, le programme a consisté en 5 blocs fonctionnels :

- **CPER 2000 – 2006**
 - **Bloc 1** : réaménagement du plan de voies de 5 gares facilitant les croisements ; commande centralisée avec BAPR et PIPC; mise à niveau des quais de 6 gares ; mise en service en avril 2009
- **CPER 2007 – 2013**
 - **Bloc 2** : modernisation du tronçon Limoges – Nantiat
 - **Bloc 3** : modernisation du tronçon Nantiat – le Dorat
 - **Bloc 4** : modernisation du tronçon le Dorat – Montmorillon
 - **Bloc 5** : modernisation du tronçon Montmorillon – St. Benoît

La phase 2 (bocs 2 à 5) a permis de poser 110 km de rails, 120 000 traverses, du ballast, traiter 15 ouvrages d'art et 77 PN et d'en supprimer 7.

Une 3^e phase vise à moderniser le tronçon Limoges-Le Dorat afin de remettre à niveau l'infrastructure et notamment supprimer les ralentissements.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Suppression des ralentissements.
- Modernisation de certains ouvrages d'art.
- Modernisation de la voie.

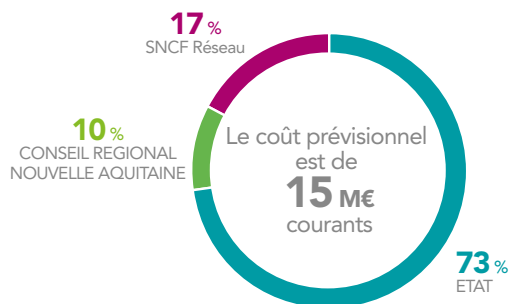
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

- Procédures administratives
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES APO



AVANCEMENT FINANCIER

- Convention de financement signée par SNCF Réseau et par la Région, à la signature de l'Etat.



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPERATOIRE

- 2 Phases travaux :
 - en 2017 travaux de nuit,
 - en 2018, travaux prévus en juin, juillet, août sous régime de fermeture de ligne.

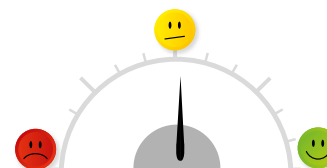
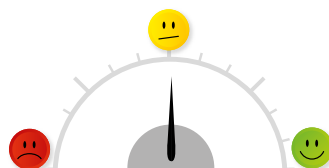
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Modernisation de la ligne existante Poitiers - Limoges** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

AMÉLIORATION DES TEMPS DE PARCOURS



POITIERS (86) - **LIMOGES** (87)
MODERNISATION DE LA LIGNE EXISTANTE

TULLE (19) - USSEL (19)

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ET MODERNISATION D'OUVRAGES

OBJECTIFS DU PROJET

RÉDUIRE DES RALENTISSEMENTS DU RÉSEAU

qui dégradent la qualité de service.

AUGMENTER LE CONFORT DES USAGERS ET DES RIVERAINS.

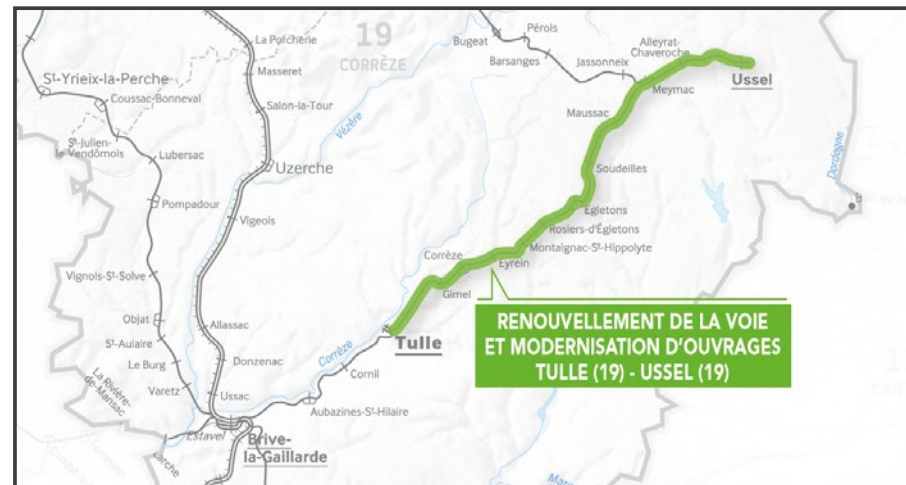
FIABILISER LA RÉGULARITÉ DES CIRCULATIONS

et permettre une meilleure gestion des aléas.

Ligne à voie unique, non électrifiée. Trafic : 11 trains/jour entre Tulle et Meymac, et 19 entre Meymac et Ussel.

La ligne Tulle – Ussel fait actuellement l'objet d'un ralentissement à 50 km/h sur la majeure partie de son linéaire, en raison de l'usure de la voie.

L'opération de grande maintenance qui sera menée en 2015 permettra de retrouver très temporairement la vitesse nominale de 70 km/h.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Programme de pérennisation pour une quinzaine d'années la ligne (Brive) Tulle – Ussel.
- Renouveler massivement les traverses.
- Changer les rails sur les sections les plus anciennes.
- Traiter une dizaine d'ouvrages.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

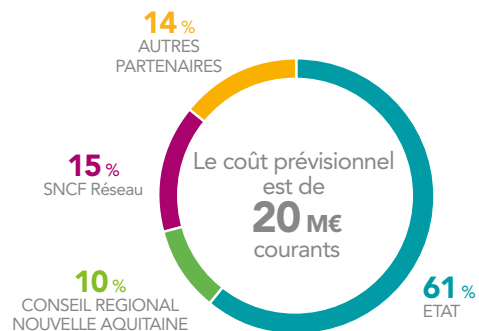
- Procédures administratives
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER



PENDANT LES TRAVAUX,
L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

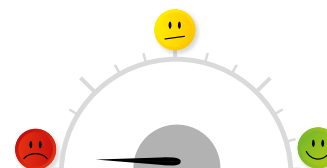
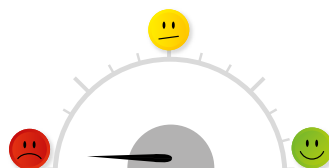
ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Renouvellement de la voie et modernisation d'ouvrages Tulle - Ussel** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE
ET DU CONFORT POUR LES VOYAGEURS

AMÉLIORATION
DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE



TULLE (19) - USSEL (19)
RENOUVELLEMENT DE LA VOIE
ET MODERNISATION D'OUVRAGES

POITIERS (86) - LIMOGES (87)

LGV - ETUDES POST DUP

OBJECTIFS DU PROJET

CRÉER UN ACCÈS DE CES TERRITOIRES AU RÉSEAU À GRANDE VITESSE EUROPÉEN ET FRANÇAIS.

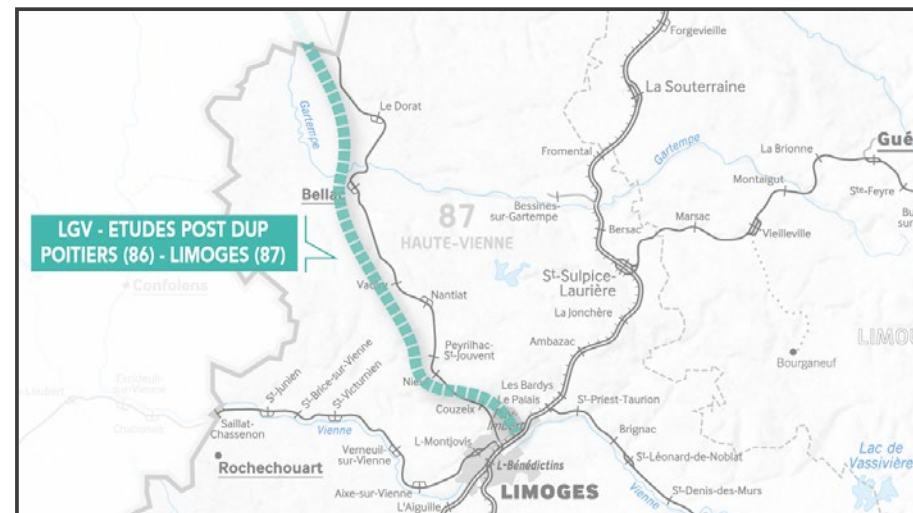
PERMETTRE UNE OUVERTURE DU CENTRE-OUEST DE LA FRANCE SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

et un rapprochement des capitales régionales Poitiers et Limoges.

Ce projet de 112 km de voie nouvelle entre Poitiers et Limoges a pour principales fonctionnalités de :

- Répondre au besoin de développement économique et d'attractivité du Limousin et des départements voisins Dordogne, Lot, Aveyron et Cantal.
- Créer un accès de ces territoires au réseau à grande vitesse européen et français.
- Permettre une ouverture du Centre-Ouest de la France sur la façade atlantique et un rapprochement des capitales régionales Poitiers et Limoges.

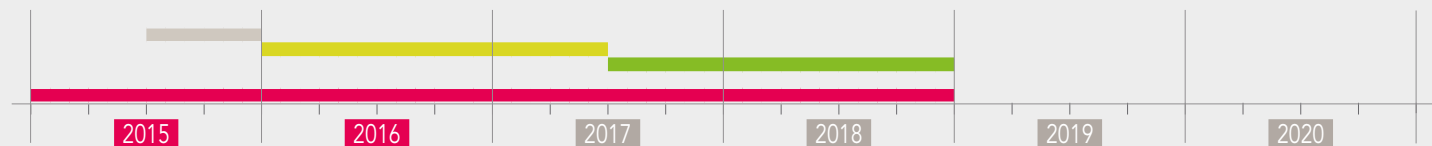
Les études préalables à l'enquête d'utilité publique ont été menées de l'automne 2008 au printemps 2013. Le projet a été déclaré d'utilité publique le 10 janvier 2015.



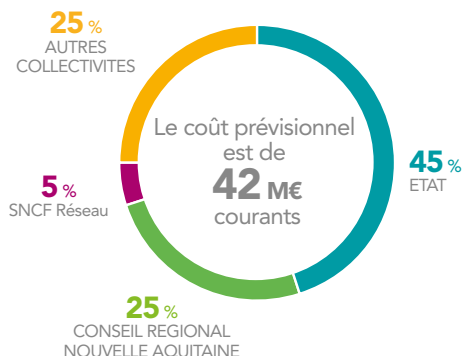
LE PROGRAMME DU PROJET

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

- Procédures administratives
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Durée du projet



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES



AVANCEMENT FINANCIER

- Convention de financement de 8,8 M€ signée le 8/12/2015 ultérieurement à la signature d'une convention d'initialisation de 3 M€ par les collectivités partenaires.



LE MODE OPÉRATEUR

- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.
- Le décret d'Utilité publique a été délivré le 10 janvier 2015.
- Annulation du décret de DUP par le Conseil d'Etat le 15 avril 2016.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **LGV - Etudes post DUP Poitiers - Limoges** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE VOYAGEUR



POITIERS (86) - **LIMOGES** (87)
LGV - ETUDES POST DUP

POLT (87)

MISE EN OEUVRE D'IPCS

OBJECTIFS DU PROJET

FIABILISER LA RÉGULARITÉ DES CIRCULATIONS

et permettre une meilleure gestion des aléas.

PERMETTRE UNE SOUPLESSE D'EXPLOITATION,

en cas de travaux ou d'incidents sur la ligne.

La section la Souterraine-le Palais est circulée par 50 à 60 trains par jour en moyenne. Equipée de 2 voies, cette section ne dispose pas d'installations permettant la circulation de trains à contresens dans de bonnes conditions, lors de travaux ou d'incidents.

Actuellement, le trafic peut s'y écouler à raison de 4 trains par heure au maximum seulement, et à une vitesse n'excédant pas 70 km/h.

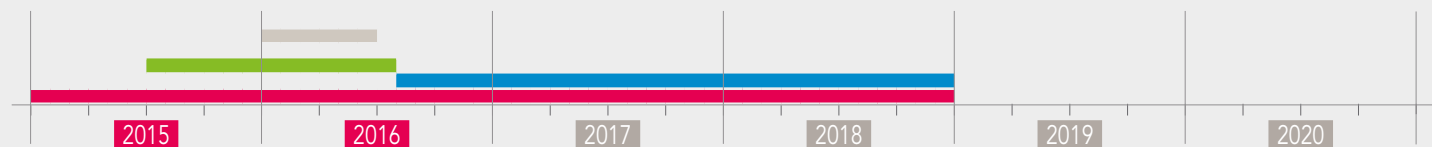


LE PROGRAMME DU PROJET

- Signalisation à contresens pour une circulation à contresens à la même vitesse qu'en sens normal.
- Adaptation des dispositifs d'annonce pour le contresens.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

- Procédures administratives
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Etudes PRO terminées.



AVANCEMENT FINANCIER

- Convention de financement signée le 16/11/2015.



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

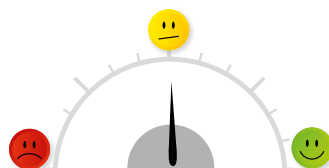
- La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau.

ECO CONDITIONNALITÉ

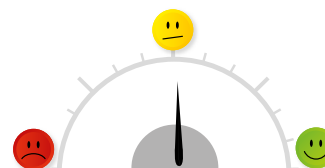
- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Mise en oeuvre d'IPCS du POLT** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE



AMÉLIORATION DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE



POLT (87)
MISE EN OEUVRE D'IPCS

SUIVI DES PROJETS

CONTRAT PLAN ÉTAT RÉGION 2015-2020 EN ZONE POITOU-CHARENTES



Crédit / Copyright : © SNCF Réseau - Ph. Giraud / Terres du Sud (84)



DOCUMENT
DE TRAVAIL
SEPTEMBRE 2016



P. 89

SOMMAIRE FICHES PROJETS

P. 91

SUIVI DES PROJETS

P. 95

FICHES PROJETS



OBJET DU DOCUMENT

En matière d'infrastructures, la région Poitou-Charentes dispose de réseaux de niveaux très hétérogènes avec des axes routiers et ferroviaires structurants Nord-Sud, et des axes transversaux Est-Ouest plus fragiles, tant sur le volet ferroviaire que sur le volet routier. Parallèlement, l'accroissement de l'activité du Grand Port maritime de La Rochelle nécessite un renforcement des infrastructures de son hinterland de rayonnement.

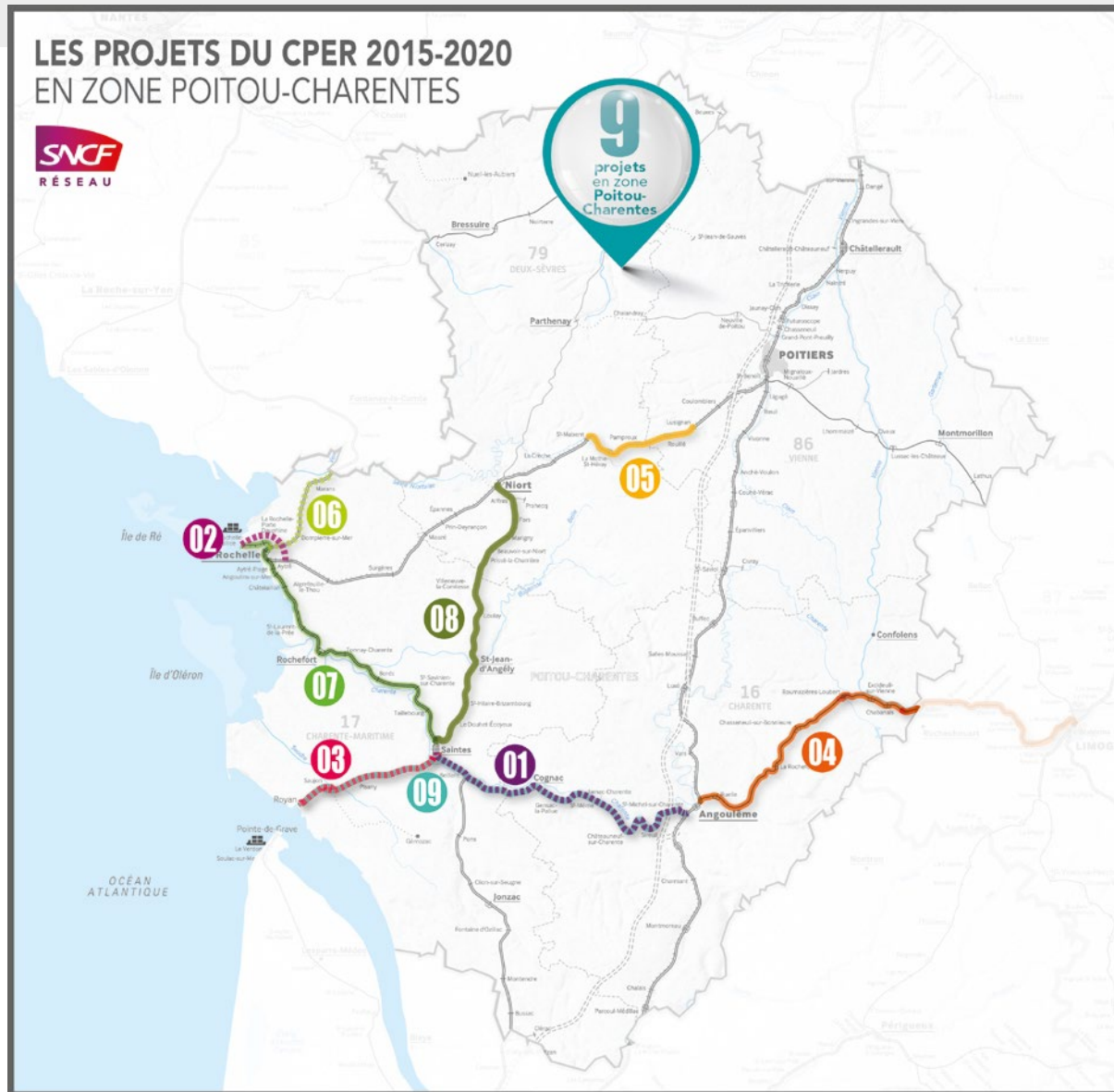
Dans ce contexte, le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 4 mai 2015 vise au travers des dispositions prévues à l'axe n°1 à promouvoir la mobilité multimodale. **9 projets** ferroviaires ont été inscrits au CPER pour **408,3 M€** en vue de moderniser le réseau et les dessertes ferroviaires de transport de voyageurs à court et moyen terme, avec des objectifs de sécurité, pérennité, capacité, régularité et de contribution à la transition énergétique.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des opérations du CPER 2015-2020 en tant que gestionnaire des infrastructures. En accord avec les partenaires, un dispositif de suivi des projets sera mis en place. Ce document propose un avancement sur chacune des opérations à fin 2016.

Les principaux partenaires financiers de SNCF Réseau du CPER 2015-2020 en Poitou-Charentes :



SOMMAIRE FICHES PROJETS



01	SAINTES (17) - ANGOULÊME (16) MODERNISATION DE LA SIGNALISATION	P. 96
02	LA ROCHELLE (17) ÉTUDE DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE	P. 98
03	SAINTES (17) - ROYAN (17) MODERNISATION DE LA LIGNE	P. 100
04	ANGOULÊME (16) - LIMOGES (87) MODERNISATION DE LA LIGNE	P. 102
05	LUSIGNAN (86) - ST-MAIXENT-L'ÉCOLE (79) DOUBLEMENT DE LA VOIE	P. 104
06	NANTES (44) - BORDEAUX (33) MODERNISATION DE LA LIGNE	P. 106
07	LA ROCHELLE (17) - SAINTES (17) MODERNISATION DE LA SIGNALISATION	P. 108
08	ANGOULÊME (16) - SAINTES (17) - ROYAN (17) ELECTRIFICATION DE LA LIGNE	P. 110
09	NIORT (79) - ST-JEAN-D'ANGÉLY (17) - SAINTES (17) ELECTRIFICATION DE LA LIGNE	P. 112



UN DISPOSITIF DE SUIVI

Pour la première fois en Poitou-Charentes, les partenaires ont souhaité se donner les moyens pour mesurer l'atteinte des objectifs du volet ferroviaire du CPER 2015-2020.

Ainsi la convention-cadre signée le 11 décembre 2015 précise les modalités de mise en œuvre des engagements de l'État, du Conseil Régional, et de SNCF Réseau pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau inscrites à l'Axe 1.2 « Rénover et moderniser le réseau ferroviaire » du Contrat de plan État-Région 2015-2020. Le Pôle Design du Réseau de la Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine de SNCF Réseau assure le suivi des projets inscrits au CPER 2015-2020. SNCF Réseau devra tenir à la disposition des partenaires financiers un reporting technique et financier propre à chaque projet.

Des instances de gouvernance, Comité de pilotage, Comité technique se mettront en place pour :

- veiller à l'avancement des projets en vue de satisfaire les objectifs décrits dans le CPER 2015-2020 ;
- informer les co-financeurs de l'avancement des opérations relevant dudit CPER ;
- s'accorder sur des orientations du CPER et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification de certains éléments du programme, du calendrier de réalisation ou un risque de modification du besoin de financement.

Nota

Dans le tableau financement des projets en page suivante, les montants financiers inscrits en noir correspondent à des conventions de financement validées. Dans les fiches des projet, les graphiques présentant la répartition des budgets n'ont qu'une valeur indicative. Un suivi technique et financier détaillé est mis en place avec les partenaires.

LES INDICATEURS

	COÛT	DÉLAI	RISQUES	TENDANCE
Saintes (17) - Angoulême (16) Modernisation de la signalisation				
La Rochelle (17) Étude du contournement ferroviaire				
Saintes (17) - Royan (17) Modernisation de la ligne				
Angoulême (16) - Limoges (87) Modernisation de la signalisation				
Lusignan (86) - St-Maixent-L'Ecole (79) Doublement de la voie				
Nantes (44) - Bordeaux (33) Modernisation de la ligne				
La Rochelle (17) - Saintes (17) Modernisation de la signalisation				
Angoulême (16) - Saintes (17) - Royan (17) Électrification de la Ligne				
Niort (79) - St-Jean-d'Angély (17) - Saintes (17) Électrification de la Ligne				

FINANCEMENT DES PROJETS

ETUDES / PROJETS	COÛT INSCRIT CPER (EN € COURANTS)	MONTANTS ENGAGÉS (CFI) (EN € COURANTS)	RÉPARTITION CFI (EN € COURANTS)					COÛT FINAL
			ÉTAT	CR NOUVELLE AQUITAINE	SNCF RÉSEAU	EUROPE	COLLECTIVITÉS LOCALES	
Saintes (17) - Angoulême (16) Modernisation de la signalisation	36 800 000,00 €	36 800 000,00 €	14 649 773,00 €	15 076 281,00 €	4 390 000,00 €	-	2 683 946,00 €	-
La Rochelle (17) Étude du contournement ferroviaire	5 000 000,00 €	330 000,00 €	100 000,00 €	-	-	-	230 000,00 €	-
Saintes (17) - Royan (17) Modernisation de la ligne	30 000 000,00 €	34 902 301,00 €	-	23 193 225,75 €	3 978 000,00 €	-	7 731 075,025 €	-
Angoulême (16) - Limoges (87) Modernisation de la signalisation	19 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
Lusignan (86) - Saint-Maixent-L'école (79) Doublement de la voie	74 500 000,00 €	260 000,00 €	50 000,00 €	210 000,00 €	-	-	-	-
Nantes (44) - Bordeaux (33) Modernisation de la ligne	40 000 000,00 €	700 000,00 €	198 333,00 €	58 333,00 €	151 667,00 €	-	291 667,00 €	-
		4 200 000,00 €	1 190 000,00 €	350 000,00 €	910 000,00 €	-	1 750 000,00 €	-
La Rochelle (17) - Saintes (17) Modernisation de la signalisation	21 000 000,00 €	655 000,00 €	278 375,00 €	278 375,00 €	98 250,00 €	-	-	-
		21 890 000,00 €	-	14 594 063,00 €	-	-	7 295 937,00 €	-
Angoulême (16) - Saintes (17) - Royan (17) Électrification de la ligne	120 000 000,00 €	77 000,00 €	-	30 800,00 €	-	-	-	-
Niort (79) - Saint-Jean-d'Angély (17) - Saintes (17) Électrification de la ligne	62 000 000,00 €	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	408 300 000,00 €	99 814 301,00 €	16 466 481,00 €	53 791 077,75 €	9 527 917,00 €	-	19 982 625,02 €	-



FICHES PROJETS EN ZONE POITOU-CHARENTES

SAINTES (17) - ANGOULÊME (16)

MODERNISATION DE LA SIGNALISATION

OBJECTIFS DU PROJET

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA FIABILITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT VOYAGEUR

avec une augmentation de l'ordre de 3 AR par jour en procurant un gain de temps de 2 min environ.

AUGMENTER LE CONFORT DES USAGERS ET DES RIVERAINS.

OFFRIR UNE RÉELLE SOUPLESSE D'EXPLOITATION

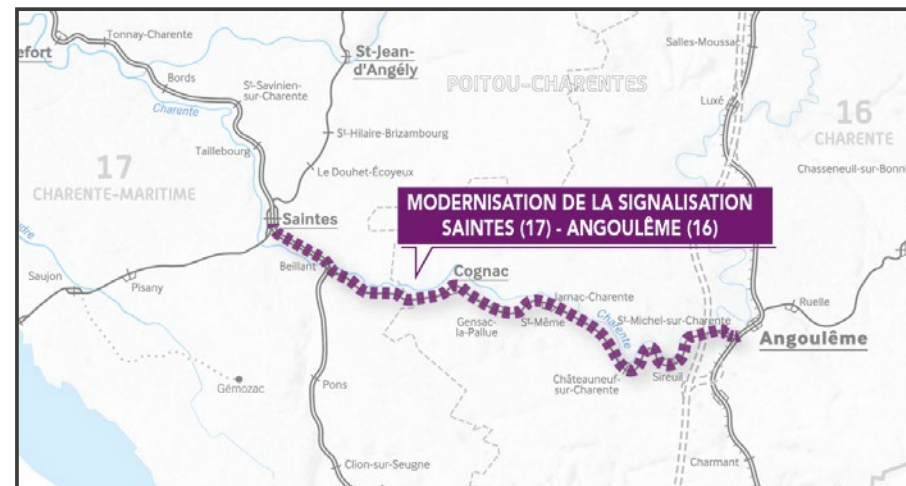
permettant le développement de dessertes.

FIABILISER LA RÉGULARITÉ DES CIRCULATIONS

et permettre une meilleure gestion des aléas.

La liaison TER Angoulême - Saintes est, après la liaison Niort - La Rochelle, la seconde liaison TER de la région Poitou-Charentes.

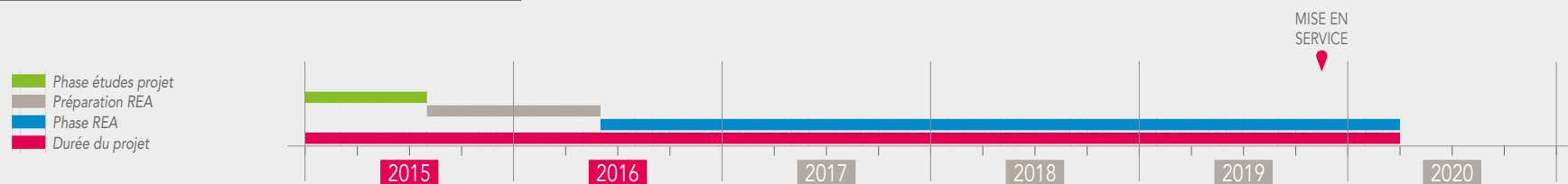
Après la modernisation de la voie sur 67 km l'enjeu est d'améliorer les performances de la ligne au bénéfice des activités voyageur et fret.



LE PROGRAMME DU PROJET

- La mise en place d'une signalisation automatique avec l'installation d'une commande centralisée de la ligne à Beillant.
- Relèvement de la vitesse à 140 km/h.
- Aménagement de la Traversée en Voie Piéton à Châteauneuf-sur-Charente.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Réalisation des études PRO présentées en Copil le 28 octobre 2015



-



AVANCEMENT FINANCIER

- CFI PRO : **1 585 000 €**



- CFI REA



LE MODE OPÉRATEUR

- Les travaux seront réalisés de jour et de nuit en demande de fermeture de voie avec en fin d'opération une fermeture de ligne de 3 mois entre août et octobre 2019.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Signalisation Saintes-Angoulême** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ EN LIGNE

AMÉLIORATION DU TEMPS DE PARCOURS



LA ROCHELLE (17)

ÉTUDE DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE

OBJECTIFS DU PROJET

ALIMENTER
LE VOLET
DÉPLACEMENT DU
PLUI ROCHELAIS
DÉBUT 2016.

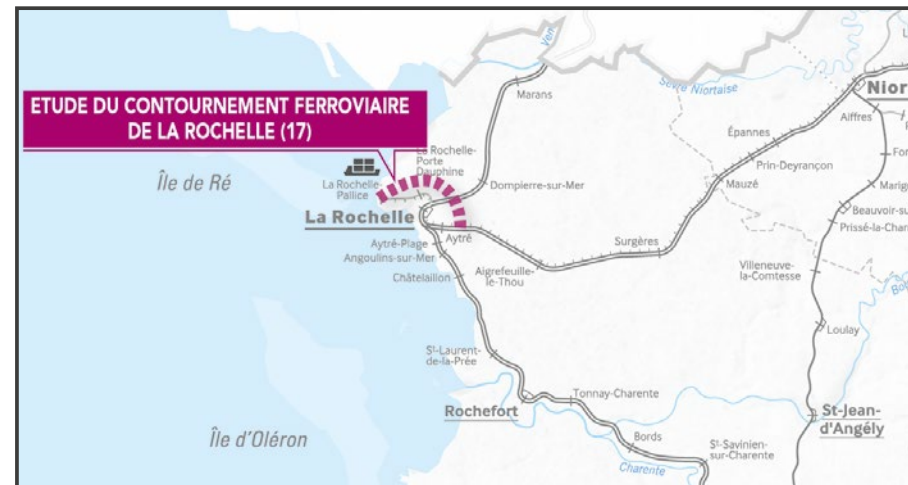
FOURNIR LES
ÉLÉMENTS
CONSTITUTIFS
D'UNE SERVITUDE
D'URBANISME.

La Rochelle et son agglomération bénéficient d'une attractivité naturelle du fait de sa localisation sur le littoral Atlantique et de son positionnement entre Poitiers, Bordeaux et Nantes. Cette dynamique se vérifie au plan démographique mais également au plan économique. La demande de déplacement y est présente et croissante.

La Communauté d'Agglomération a mise en œuvre une démarche de PLUI afin de planifier son développement urbain. Dans ce processus, la réservation foncière permettra de préserver l'avenir en ce qui concerne la place des déplacements ferrés dans le développement urbain Rochelais.

L'offre se décompose comme suit :

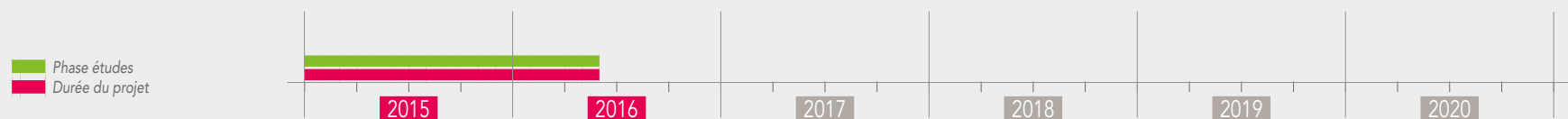
- Entre la **gare de La Rochelle** et **Porte Dauphine** :
 - 4 AR fret en provenance du GPM de La Rochelle
- En **gare de La Rochelle** :
 - 7 AR Tagv
 - 9 AR TER Niort
 - 10 AR TER Rochefort
 - 5 AR TER Saintes
 - 3 AR IC



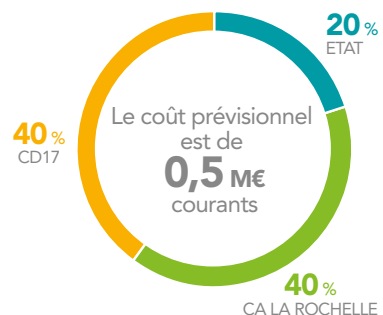
LE PROGRAMME DU PROJET

- Identifier les critères et éléments permettant d'optimiser la délimitation des zones préférentielles de passage.
- Définir, à partir de ces zones préférentielles de passage, les aires des études techniques et environnementales.
- Disposer d'une délimitation géographique aussi précise que possible des zones encore concernées par un éventuel passage pour intégrer le PLUI de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Les études d'opportunités sont en cours et seront présentées en Cotech et Copil début 2016



AVANCEMENT FINANCIER*

- CFI octobre 2015 : **500 000 €**
- **330 000 €** volet ferroviaire
- **170 000 €** volet territorial



* Volet ferroviaire



LE MODE OPÉRATEUR

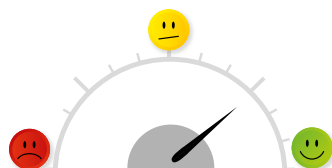
ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Etude contournement ferroviaire de La Rochelle** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ EN LIGNE

AMÉLIORATION DE LA FREQUENCE FRET



SAINTES (17) - ROYAN (17)

MODERNISATION DE LA LIGNE

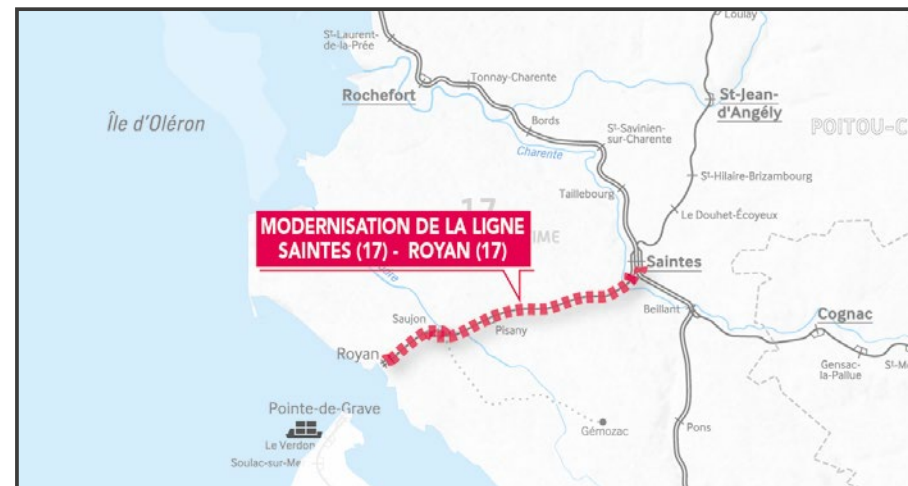
OBJECTIFS DU PROJET

PÉRENNISER L'ÉTAT DE LA VOIE en renouvelant les constituants de la voie.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA DESSERTE de et vers Royan en fiabilisant les temps de parcours, en améliorant le confort des usagers.

La volonté des élus de la Saintonge et du Pays Royannais est de pouvoir bénéficier d'une desserte voyageurs de la station balnéaire de Royan.

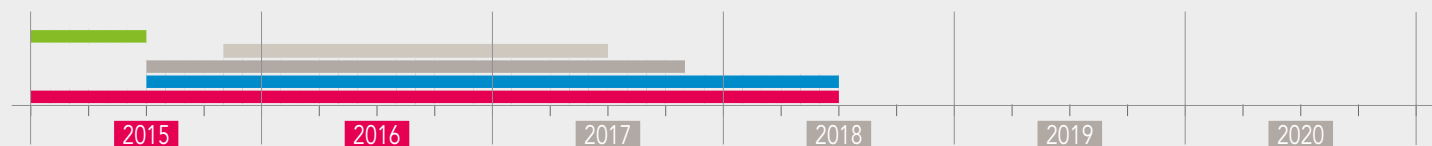
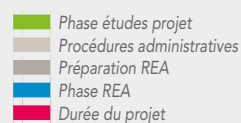
L'état de la ligne a nécessité la pose de ralentissements à 100 km/h et sera abaissé à 80 km/h dès 2016. L'opération de modernisation de la ligne Saintes - Royan s'inscrit dans la continuité des travaux de modernisation de la desserte de la Saintonge. Ces travaux visent à remettre en état l'infrastructure pour permettre des gains de performance.



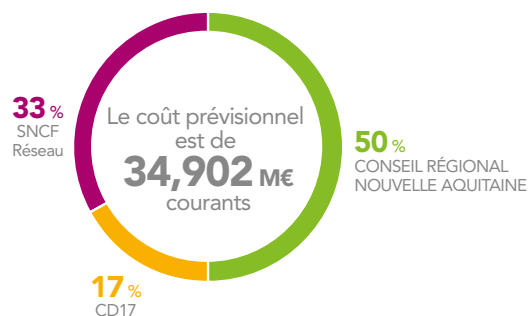
LE PROGRAMME DU PROJET

- Remplacer les éléments constitutifs de la voie (Rails, Traverses, Ballast) entre la sortie de la gare de Saintes) et la gare de Saujon, changer les traverses entre Saujon et Royan.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Les études APO sont réalisées en 2015 à 100 %. Des investigations préparatoires à la REA sont lancées présentées en Copil du 28 octobre 2015.



AVANCEMENT FINANCIER

- CFI APO 2014/2015 : **915 000 €**



- CFI REA : **34 902 301 €**



LE MODE OPÉRATEUR

- Les travaux seront réalisés dans les fenêtres en demande de fermeture de voie entre novembre 2017 et avril 2018.

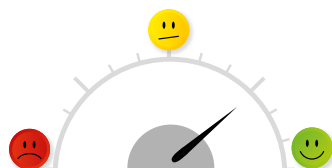
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Modernisation ligne Saintes-Royan** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE VOYAGEUR

AMÉLIORATION DU CONFORT ET DE LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS



ANGOULÊME (16) - LIMOGES (87)

MODERNISATION DE LA SIGNALISATION

OBJECTIFS DU PROJET

STRUCTURER LA DESSERTE FERROVIAIRE sur l'ensemble de la ligne.

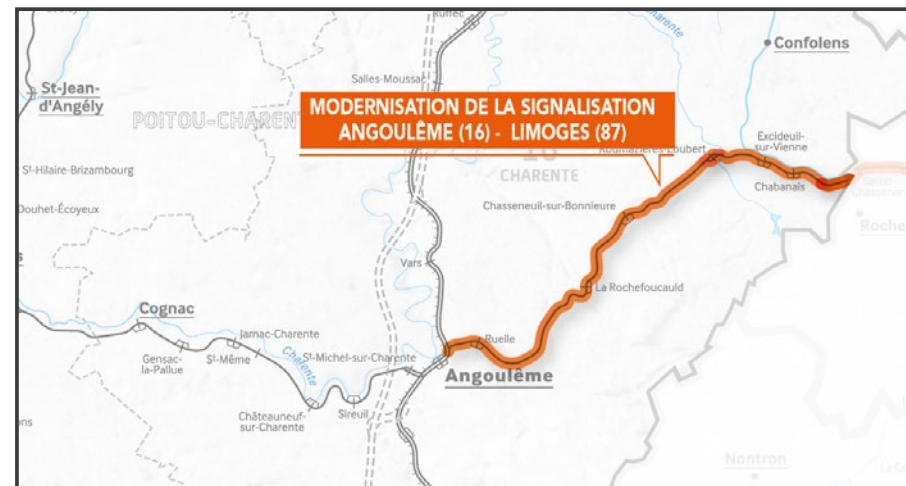
AUGMENTER ET DÉVELOPPER LA POLITIQUE D'OFFRE FERROVIAIRE en lien avec les bassins de vie et d'emploi du territoire.

HARMONISER LA SIGNALISATION FERROVIAIRE sur l'ensemble de la ligne entre Angoulême et Limoges.

L'offre actuelle entre Angoulême et Limoges est limitée à 3,5 AR par jour en moyenne sur voie unique. Cette offre consiste à desservir les bassins de vie et d'emploi de Limoges et Angoulême tout en assurant des correspondances. La ligne Angoulême - Limoges est comprise dans le périmètre du TER Limousin. L'état de la ligne nécessite la pose de ralentissements à 60 km/h et le diagnostic de l'état de la ligne aura à être actualisé pour vérifier si l'état de la voie permet d'envisager les travaux cherchant à améliorer les performances.

L'offre se décompose comme suit :

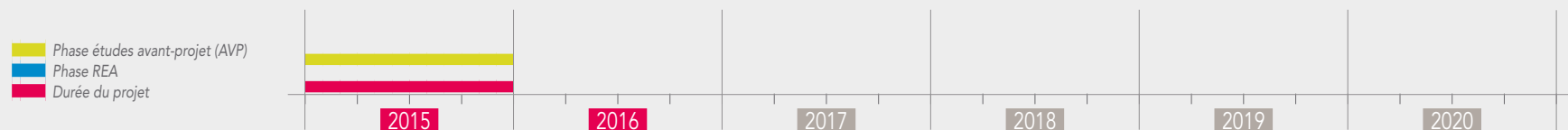
- **4 TER quotidiens** en semaine dans le sens Angoulême-Limoges ;
- **3 TER quotidiens** dans le sens Limoges-Angoulême
- **1 TER complémentaire AR** de bassin entre Angoulême et Saillat Chassenon ;
- **1 TER complémentaire AR** de bassin entre Limoges et Chabanais.



LE PROGRAMME DU PROJET

- La mise en continuité du BAPR-S entre Angoulême et Limoges.
- L'homogénéisation des longueurs de cantons.
- La mise en œuvre de 5 points de croisement.
- Le remplacement de tabliers métalliques sur les 2 ouvrages nommés, Saint-Junien et Bandiat.
- Le traitement de l'étanchéité de 16 ouvrages.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Les études AVP sont réalisées en 2015 à 100 %.



Le programme doit être adapté pour comporter un volet modernisation de la voie pour fin 2015 en plus de celui de la signalisation. Une CFI PRO est à proposer.

AVANCEMENT FINANCIER

- CFI AVP



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

→ Le mode opératoire reste à définir.

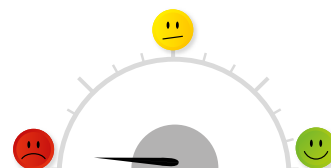
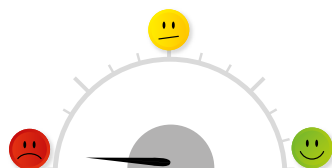
ECO CONDITIONNALITÉ

→ SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Modernisation de la signalisation Angoulême-Limoges** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ EN LIGNE

AMÉLIORATION DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE



ANGOULÊME (16) - **LIMOGES** (87)
MODERNISATION DE LA SIGNALISATION

LUSIGNAN (86) - ST-MAIXENT-L'ECOLE (79)

DOUBLEMENT DE LA VOIE

OBJECTIFS DU PROJET

STRUCTURER LA DESERTE FERROVIAIRE SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE, en articulation avec le SA 2017.

AUGMENTER ET DÉVELOPPER LA POLITIQUE D'OFFRE FERROVIAIRE TER en lien avec les bassins de vie et d'emploi du territoire et le fret issu du GPM La Rochelle.

HARMONISER LA SIGNALISATION FERROVIAIRE sur l'ensemble de la ligne entre Poitiers et La Rochelle.

ÉQUIPER EN GSM-R la section de ligne Poitiers - La Rochelle non couverte.

L'évolution démographique de Poitiers - Niort et de La Rochelle se traduit par un accroissement de la demande de déplacements. Dans le même temps l'axe Poitiers - Niort - La Rochelle représente à lui seul 1/3 du trafic régional TER. Néanmoins, les 28 kms en voie unique limitent le développement de la desserte voyageur (TaGV et TER). Par ailleurs, les études préliminaires ont montré le besoin d'aménagements sur l'ensemble de l'axe, côté infrastructure avec la bifurcation au Sud de La Rochelle et sa gare, en matière de signalisation, de création d'évitement. Ces aménagements seront à définir et à proposer dans le cadre de la revoyure du CPER actuel.

L'offre se décompose comme suit :

- **7 AR TaGV** ;
- **9 AR TER complémentaire** ;
- **6 AR fret** en provenance du Grand Port Maritime de La Rochelle.



LE PROGRAMME DU PROJET

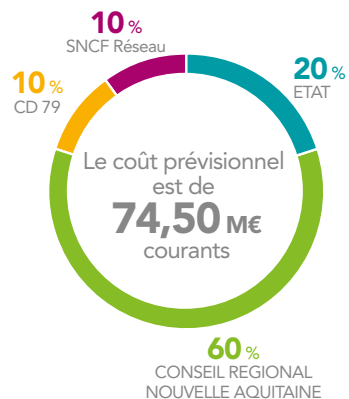
- **Aménager** en double voie entre Lusignan et Saint-Maixent l'École.
- **Moderniser** la signalisation type BAPR et redécouper les blocks.
- **Créer** et /ou aménager deux voies d'évitement fret.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

- Phase études préliminaires (EP)
- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Les études EP sont réalisées en 2015 à 100 %. Le scénario d'aménagement de la VU entre Lusignan et St-Maixent à mettre à AVP est défini. Un cotech se tient en décembre pour stabiliser le choix du scénario et proposer le programme à mettre en AVP. A noter que le diagnostic écologique a été lancé pour alimenter les futures procédures administratives.



AVANCEMENT FINANCIER

- CFI EP juillet 2015 : **260 000 €**



LE MODE OPÉRATEUR

- Le mode opératoire reste à définir.

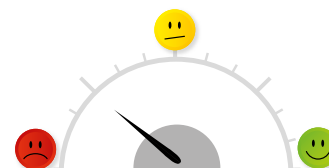
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Doublement voie entre Lusignan et Saint-Maixent-L'Ecole** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA FRÉQUENCE FRET ET VOYAGEUR

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ EN LIGNE



LUSIGNAN (86) - ST-MAIXENT-L'ECOLE (79)
DOUBLEMENT DE LA VOIE

NANTES (44) - BORDEAUX (33)

MODERNISATION DE LA LIGNE



OBJECTIFS DU PROJET

PÉRENNISER LA DESSERTE avec 4 AR + 1 AR le vendredi (TET et TER). Ainsi que 5 dessertes fret hebdomadaires.

MODERNISER UNE VOIE UNIQUE ENTRE LA ROCHE-SUR-YON ET LA ROCHELLE avec la perspective d'un retour à l'exploitation en double voie.

PERMETTRE LE DÉPLOIEMENT DES RÉGIOLIS SUR L'AXE.

Les régions Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine ont souhaité investir pour la modernisation de la ligne Nantes - Bordeaux qui permet d'irriguer le littoral Atlantique et de relier les métropoles de Nantes et de Bordeaux.

L'état de l'infrastructure ne permet plus de garantir la pérennité des services ferroviaires, principalement les Intercités. Un temps de parcours en voiture de 3 h 20 pour presque 5 h en train avec les ralentissements et 13 % de part de covoiturage (en 4 h aujourd'hui) et l'ouverture des dessertes pour les autocars grandes lignes.

LE PROGRAMME DU PROJET

Programme 1^{er} Phase :

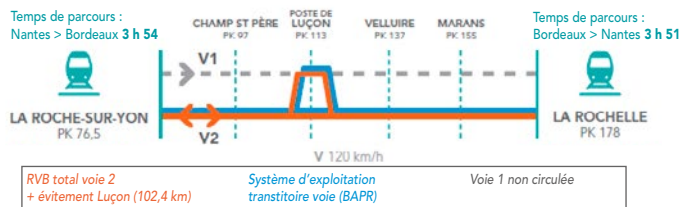
- RVB total V2 + reprise assainissement plateforme
- Création évitement statique de 750 m à Luçon
- Simplification des installations (optimisation VS)
- Traitement de 5 ouvrages en terre sensibles
- Mise en place BAPR VB à compteur d'essieux + mise en câbles et dépose du Block manuel de double voie
- Suppression installations ITE Cavac en gare de Luçon
- Suppression des PN retenus et travaux VRD associés

Programme 2^e Phase :

- RVB total V1 + reprise assainissement plateforme
- Mise en place du BAPR de double voie à compteur d'essieux

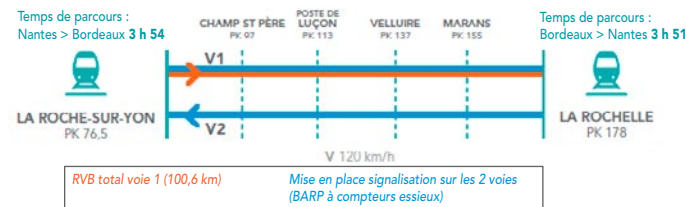
PHASE 1 (Fermeture de ligne : 15 mois)

CE 2015 = 130 M€
CE 2019 = 138 M€



PHASE 2 (Fermeture de ligne : 12 mois)

CE 2015 = 102 M€
CE 2022 = 119 M€

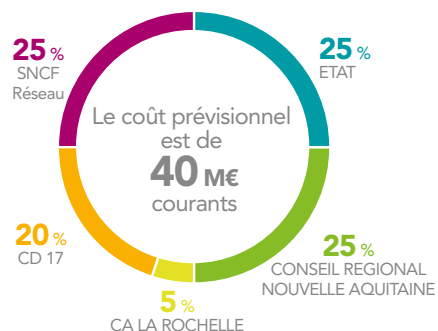


LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

- Phase études avant-projet (AVP)
- Phase études projet
- Phase REA
- Durée du projet



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Les études EP de fiabilisation du programme sont réalisées en 2015 à 100 % selon les orientations du Cotech du 29/09/2015



- Études AVP novembre 2016 : **4,2 M€.**



AVANCEMENT FINANCIER

- CFI EP octobre 2015 : **700 000 €**



- CFI AVP novembre 2016 : **4,2 M€.**



LE MODE OPÉRATEUR

- Les travaux seront réalisés en demande de fermeture de voie entre septembre 2019 à décembre 2020.

ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

AMÉLIORATION DES TEMPS DE PARCOURS



NANTES (44) - **BORDEAUX** (33)
MODERNISATION DE LA LIGNE

LA ROCHELLE (17) - SAINTES (17)

MODERNISATION DE LA SIGNALISATION

OBJECTIFS DU PROJET

STRUCTURER LA DESERTE FERROVIAIRE SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE.

AUGMENTER ET DÉVELOPPER LA POLITIQUE D'OFFRE FERROVIAIRE en lien avec les bassins de vie et d'emploi du territoire.

HARMONISER LA SIGNALISATION FERROVIAIRE sur l'ensemble de la ligne entre Bordeaux et La Rochelle.

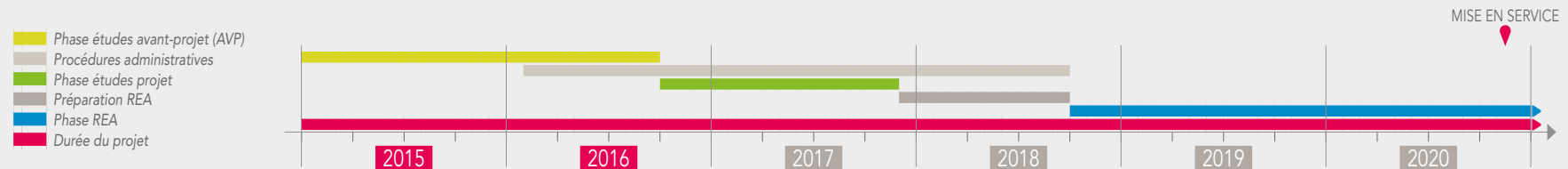
La région Poitou-Charentes et les agglomérations de La Rochelle et Rochefort ont mis en œuvre une desserte ferroviaire périurbaine entre ces deux villes présentant une véritable alternative à la voiture. Toutefois, les perspectives de développement de la desserte se trouvent limitées par la signalisation ferroviaire actuelle. Le système d'espacement des trains limite la capacité de la section de ligne entre La Rochelle et Saintes.



LE PROGRAMME DU PROJET

- La création de BAL entre La Rochelle et Rochefort et une mise en continuité du BAPR entre Rochefort et Saintes.
- L'adaptation des installations de communication.
- La création d'un poste en gare de Saint-Savinien.

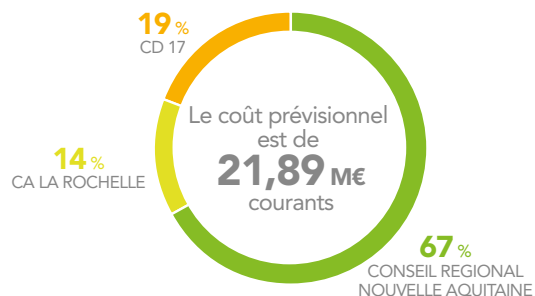
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



LES CHIFFRES CLÉS

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Les études AVP sont lancées en 2015 et sont à 40 %.



AVANCEMENT FINANCIER

- CFI AVP 2015/2016 : **655 000 €**



- CFI PRO REA : **21,89 M€**



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

- Les travaux seront réalisés de jour et de nuit en demande de fermeture de voie.

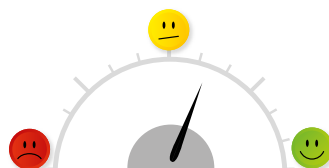
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Modernisation de la signalisation La Rochelle-Saintes** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE ET DU CONFORT POUR LES VOYAGEURS

AMÉLIORATION DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE



LA ROCHELLE (17) - SAINTES (17)
MODERNISATION DE LA SIGNALISATION

ANGOULÊME (16) - SAINTES (17) - ROYAN (17)

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE

OBJECTIFS DU PROJET

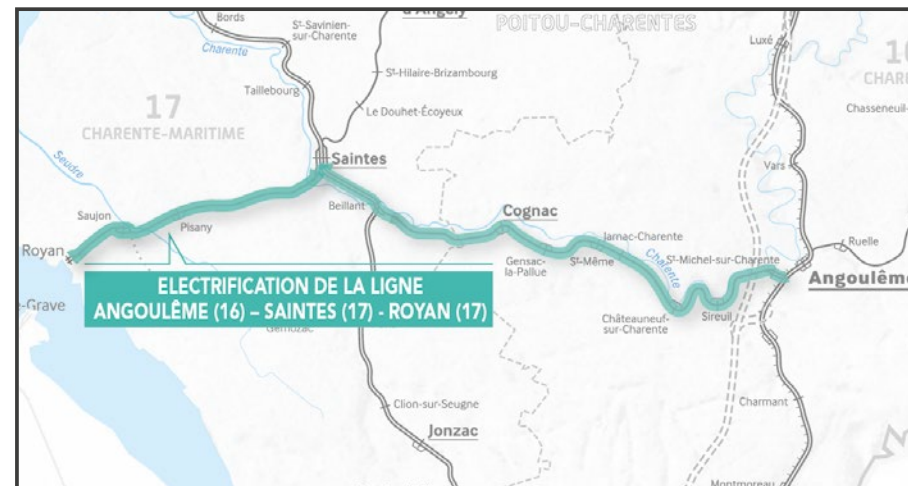
AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA DESSERTE PARIS-ROYAN en fiabilisant les temps de parcours, en améliorant le confort des usagers, notamment grâce à la mise en œuvre de matériels électriques modernes.

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE EN DIMINUANT LA POLLUTION DE L'AIR, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, du fait de l'utilisation de matériels électriques en remplacement des matériels thermiques.

PARTICIPER À L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS, permise par des services ferroviaires durables, en adéquation avec le développement du territoire, la qualité de cadre de vie et l'image de modernité.

La volonté des élus de la Saintonge et du Pays Royannais de pouvoir bénéficier d'une desserte TGV vers la station balnéaire de Royan est affichée depuis plusieurs années.

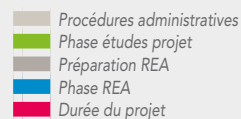
En effet, dès 2003, une première analyse avait été réalisée, pour examiner les conditions d'électrification de la section Niort-Saintes-Royan, en vue de son inscription au contrat de projet 2007-2013.



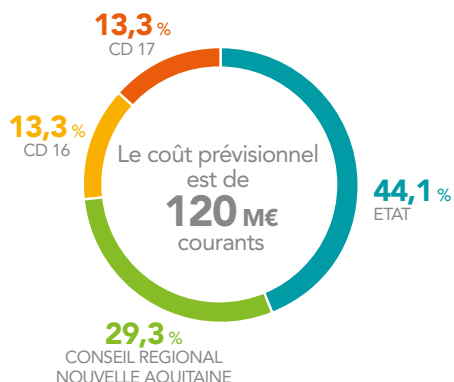
LE PROGRAMME DU PROJET

- Mettre en œuvre une alimentation électrique mixte en 25 KV, avec l'installation d'une sous-station en gare de Saintes.
- Reprise des installations en gare de Saujon et de Pisany.

LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET



RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Les études AVP sont en partie faites. SNCF Mobilités a réalisé des études socio-économiques. Une convention sur le déficit d'exploitation est à proposer. Le diagnostic écologique est en cours afin d'alimenter les futures procédures administratives.



AVANCEMENT FINANCIER

- CFI diagnostic écologique juillet 2015 : **60 000 €**



LE MODE OPÉRATEUR

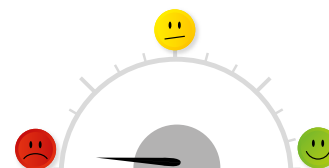
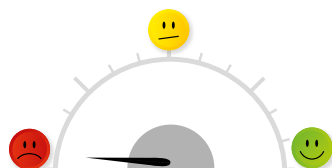
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Electrification Angoulême-Saintes-Royan** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTÉ VOYAGEUR

RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE



ANGOULÊME (16) - **SAINTES** (17) - **ROYAN** (17)
ELECTRIFICATION DE LA LIGNE

NIORT (79) - ST-JEAN-D'ANGÉLY (17) - SAINTES (17)

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE

OBJECTIFS DU PROJET

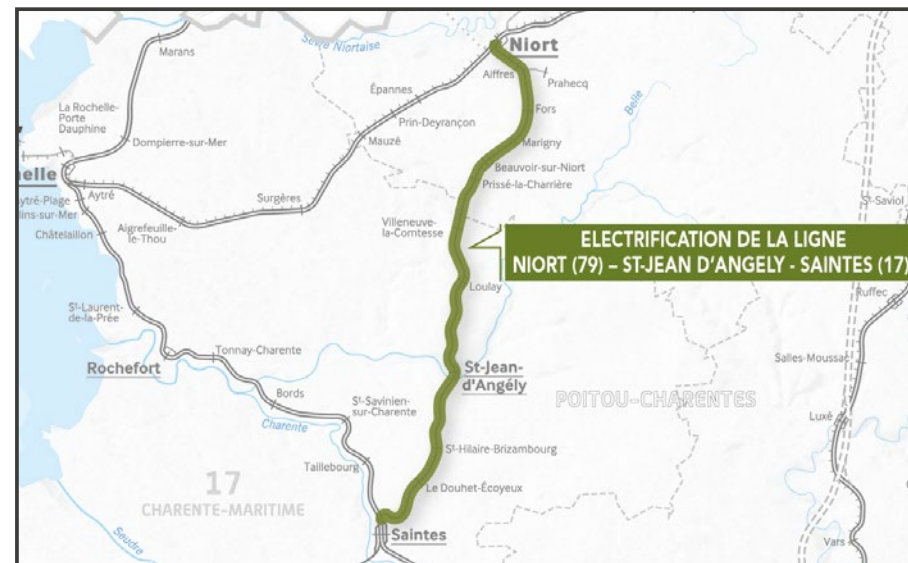
AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA DESSERTE PARIS-ROYAN en fiabilisant les temps de parcours, en améliorant le confort des usagers, notamment grâce à la mise en œuvre de matériels électriques modernes.

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE EN DIMINUANT LA POLLUTION DE L'AIR, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, du fait de l'utilisation de matériels électriques en remplacement des matériels thermiques.

PARTICIPER À L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS, permise par des services ferroviaires durables, en adéquation avec le développement du territoire, la qualité de cadre de vie et l'image de modernité.

La volonté des élus de la Saintonge et du Pays Royannais de pouvoir bénéficier d'une desserte TGV vers la station balnéaire de Royan est affichée depuis plusieurs années.

En effet, dès 2003, une première analyse avait été réalisée, pour examiner les conditions d'électrification de la section Niort-Saintes-Royan, en vue de son inscription au contrat de projet 2007-2013.



LE PROGRAMME DU PROJET

- Mettre au gabarit électrique les ouvrages d'art, adapter les installations, la signalisation ainsi que les quais des gares de Beauvoir-Sur-Niort et Saint-Jean-d'Angély.

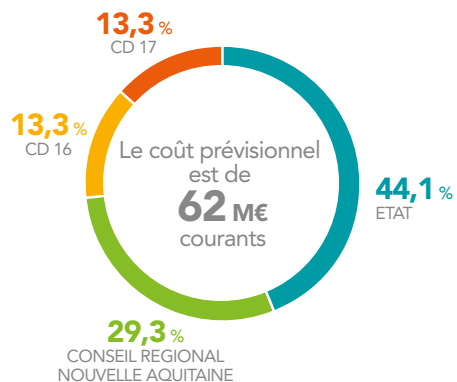
LE PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET

■ Phase études
■ Durée du projet



TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET

RÉPARTITION DU BUDGET



AVANCEMENT DU PROJET

AVANCEMENT DES ÉTUDES

- Les études AVP sont en partie faites. SNCF Mobilités a réalisé des études socio-économiques. Une convention sur le déficit d'exploitation est à proposer. Le diagnostic écologique est en cours afin d'alimenter les futures procédures administratives.



AVANCEMENT FINANCIER

- CFI diagnostic écologique juillet 2015 : **60 000 €**



PENDANT LES TRAVAUX, L'INFO CONTINUE



LE MODE OPÉRATEUR

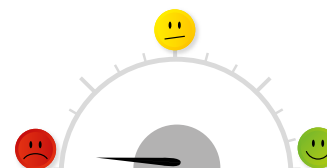
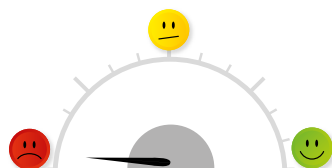
ECO CONDITIONNALITÉ

- SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche continue de sa performance environnementale sur l'opération « **Electrification Niort-St-Jean-d'Angély-Saintes** ». Ce chantier permettra d'exprimer des exigences spécifiques, d'engager contractuellement l'entreprise qui réalisera les travaux au respect de ces dernières.

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AMÉLIORATION DE LA DESSERTÉ VOYAGEUR

RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE



NIORT (79) - ST-JEAN-D'ANGÉLY (17) - SAINTES (17)
ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE

