

LIGNE NANTES – BORDEAUX MODERNISATION DE LA SECTION LA ROCHE-SUR-YON – LA ROCHELLE



VOILÀ C'EST FINI !



Relier La Rochelle à La Roche-sur-Yon en un peu plus d'une heure est de nouveau possible après 19 mois de travaux.

La modernisation de la ligne permet également de réduire à 4h07 le temps de parcours des trains entre Nantes et Bordeaux (4h13 dans le sens Nantes – Bordeaux), soit un gain de 41 minutes par rapport à la situation antérieure. Les 2 millions de voyageurs Intercités et Ter peuvent désormais voyager sur une infrastructure entièrement renouvelée et modernisée.

C'est pour SNCF Réseau une grande fierté d'avoir pu conduire cette opération de très grande ampleur, avec les équipes engagées de maîtrise d'ouvrage, des ingénieries et des entreprises. Toutes se sont impliquées avec la ferme volonté de réussir et une farouche exigence de qualité.

100 km de ligne entièrement renouvelés, plus de 60 passages à niveau rénovés, la gare de Luçon rendue accessible pour tous et une nouvelle signalisation informatique déployée sur l'ensemble de la ligne... Un projet vraiment innovant car le déploiement de cette signalisation informatique est une première en France, avec des compteurs d'essieux et des postes informatiques commandés via la fibre optique.

Nous tenons à remercier tout particulièrement les partenaires de l'opération, État et collectivités territoriales, qui ont porté le projet depuis des années, et qui nous ont accordé une confiance sans faille tout au long du chantier, en dépit de la crise sanitaire. Nous leur sommes reconnaissants pour leur écoute et leur soutien. En retour, nous avons eu à leur égard en permanence l'exigence de la transparence et de l'information. Cette collaboration étroite et franche constitue une des clés du succès de ce projet.

La collaboration a également été très importante avec les collectivités traversées par la ligne, les services de l'État et les acteurs socio-économiques. Les fermetures temporaires de passages à niveau ont nécessité une démarche de concertation et d'information permanente.

Cette newsletter est la dernière. Vous y trouverez une rétrospective des travaux réalisés ainsi qu'un lien vers les films du chantier. Le dernier correspond à la rétrospective des 19 mois de travaux.

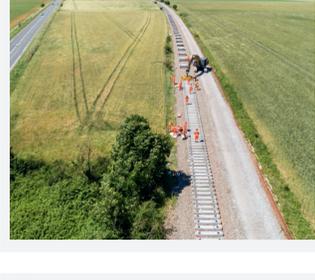
**Bonne lecture !
Vive le train et bons voyages sur la ligne !**

LOÏC COCHEREL
Directeur Pôle émergence, stratégie et maîtrise d'ouvrage

RÉTROSPECTIVE DES TRAVAUX RÉALISÉS

La ligne ferroviaire Nantes-Bordeaux a été mise en service en 1871. La section La Roche-sur-Yon – La Rochelle, de 103 km, présentait une usure importante de ses composants et nécessitait par conséquent d'importants travaux de modernisation. En 2015, afin de garantir la sécurité des circulations, SNCF Réseau a été contraint d'abaisser la vitesse des trains à 60km/h au lieu des 110 ou 130km/h habituels, entraînant ainsi un allongement conséquent des temps de parcours entre Nantes et Bordeaux.

103 KM DE VOIE ENTièrement RENOUVÉLÉE



Pour la modernisation de la ligne, les partenaires se sont prononcés en faveur d'une rénovation phasée et, en première étape, la réalisation complète d'une voie circulaire dans les deux sens, incluant la construction d'un croisement des trains à Luçon et à Marans, par la construction de voies d'évitement.

Ainsi, 103 km de voie ferrée ont été entièrement renouvelés, nécessitant :

- 206 km de rails
- 165 000 traverses béton
- 115 km de câbles de signalisation
- 237 000 tonnes de ballast
- 13 aiguillages neufs
- Une reprise ponctuelle de l'assainissement de la plateforme sur certaines zones.
- La voie 1 (circulée dans le sens Nantes-Bordeaux avant les travaux) a été déposée en anticipation d'une seconde étape de modernisation.

LES OUVRAGES D'ART ET OUVRAGES EN TERRE



La ligne comporte de nombreux ouvrages d'art et ouvrages en terre (en déblai ou remblai).

- 18 ouvrages ont été remplacés (ouvrages hydrauliques sous la voie ferrée).
- 18 ont fait l'objet de travaux d'étanchéité.
- 78 ont été confortés (busage, rejointement, comblement des fissures par injection, remplacement de garde-corps, remise en peinture...).

Des pièces métalliques du viaduc de la Sèvre Niortaise ont été remplacées.

Les appareils d'appui du pont-rail sur le Curé à Andilly ont été remplacés par levage du tablier sur vérins hydrauliques.

UNE SIGNALISATION MODERNE INFORMATIQUE



La signalisation de la ligne a connu un bond technologique important. Le système qui avait plus de 100 ans, est passé d'une signalisation mécanique à une signalisation totalement informatisée, avec transmission des données par fibre optique.

Des postes d'aiguillage automatisés ont été installés sur toute la ligne : le poste de Luçon, son équivalent à Marans et deux plus petits postes à La Roche-sur-Yon et à La Rochelle.

Le poste central de Luçon, installé dans un bâtiment neuf, fait fonctionner l'ensemble de la ligne. Tous les autres postes lui sont connectés via de la fibre optique. L'ensemble de cette ligne est piloté par un agent de circulation SNCF Réseau à la Roche-sur-Yon, au moyen d'une télécommande également connectée via de la fibre optique.

C'est la première fois qu'est déployé en France, un système de détection de présence d'un train automatisé, y compris les équipements positionnés sur la voie (compteurs d'essieux).

En passant d'une double voie à une voie unique, pour des raisons de sécurité, les moteurs des passages à niveau ont été rapprochés pour être au plus près de la voie. Les équipements des passages à niveau ont été modernisés : les anciens moteurs et les relais ont été changés.

La télésurveillance des équipements a également été mise en place sur les passages à niveau, afin d'identifier plus rapidement les défaillances techniques. La nouvelle signalisation informatique et la réfection complète des passages à niveau permettent de gagner en robustesse et en sécurité sur l'ensemble de la ligne.

LA GARE DE LUÇON ACCESSIBLE À TOUS



La ville de Luçon dispose désormais d'une gare accessible pour tous, avec des quais allongés et réhaussés.

Un passage souterrain permet aux voyageurs de traverser les voies ferrées en toute sécurité.

L'abri voyageurs existant a été rénové dans le style architectural initial.

Les quais sont dotés de candélabres et d'abris voyageurs modernes et des afficheurs légers ont été mis en place.

LA SÉCURISATION DES PASSAGES À NIVEAU



La ligne comprenait initialement 69 passages à niveau entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle.

7 ont été supprimés :

- n°65 à Nesmy
- n°75 et n°80 au Champ-Saint-Père
- n°92 à Luçon
- n°115 aux Velluire-sur-Vendée
- n°122 à l'Île d'Elle
- n°131 à Marans.

À la réouverture de la ligne en juillet 2021, il demeure 62 passages à niveau, qui ont été entièrement rénovés, avec un platelage (plancher) neuf, des bordures aménagées et des accès protégés par des clôtures.

Des mesures conservatoires ont été prises, pour faciliter les travaux de la deuxième phase et la remise en place initiale des barrières, lors de la remise en service de la deuxième voie.

LES TRAVAUX



Le chantier a nécessité l'implantation de 8 bases travaux, qui ont permis d'assurer la logistique et l'approvisionnement du chantier : La Roche-sur-Yon / Nesmy / Champ-Saint-Père / Luçon / Les Velluire-sur-Vendée / Marans / Dompiere-sur-Mer / La Rochelle.

Le chantier s'est attaché à réemployer au maximum les matériaux de la voie réutilisés sur site ou via des filières de réemploi.

- Traverses béton pour la plupart concassées ou réutilisées pour des voies de service.
- 22 000 tonnes de vieilles matières ferreuses revalorisées.
- 11 000 tonnes de vieilles traverses bois éliminées via des filières spécialisées.
- 90 000 tonnes de ballast récupérées, passées au tamis, et réutilisées pour la nouvelle voie, soit 30% du total nécessaire.
- 16 kilomètres de rails réemployés à la place de rails neufs.

DERNIÈRE LIGNE DROITE VERS LA REMISE EN SERVICE



À partir du printemps 2021, les équipes ont abordé la dernière ligne droite du chantier de modernisation. Les travaux d'ampleur ont laissé la place aux essais et vérifications des passages à niveau et des postes d'aiguillages.

Des tests techniques ont circulé sur la ligne, notamment pour le meulage des rails (train meuleur) et le contrôle de la géométrie de la voie (train Mauzin).

À partir du 18 juillet, la formation des conducteurs de trains à bord a été menée à bord des rames Intercités et TER.

En amont de la réouverture de la ligne, une campagne de prévention sécurité a été déployée sur l'ensemble de la ligne modernisée : flyers, panneaux aux passages à niveau, insertions dans la presse régionale papier et digitale, réseaux sociaux et sacs à baguette dans les boulangeries.

À la remise en service commerciale le 31 juillet 2021, le trafic quotidien est de 3 allers-retours Intercités entre Nantes et Bordeaux, passant à 4 allers-et-retours en 2022, et 1 aller-retour TER. Des trains de fret circulent également ponctuellement.

La capacité technique de la ligne permet de répondre largement aux besoins futurs d'accroissement du trafic ferroviaire.

Le samedi 31 juillet, afin de célébrer la réouverture de la ligne, des animations pilotées par SNCF, ainsi que les deux Régions Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine, autorités organisatrices de la mobilité, ont été organisées dans les gares de Nantes, La Roche-sur-Yon, Luçon, La Rochelle et Bordeaux, à la grande satisfaction des voyageurs.

Dès le premier jour la fréquentation a été très importante.

LES FEMMES ET LES HOMMES DU CHANTIER



Au total, près de 2000 personnes ont travaillé sur l'ensemble du chantier et 110 entreprises.

La formation des entités SNCF à la nouvelle signalisation a mobilisé près de 150 personnes sur l'ensemble de la ligne.

200 conducteurs ont été formés sur la voie modernisée.

L'opération de 45 500 heures d'insertion professionnelle pour des personnes éloignées de l'emploi a été dépassée.

70 500 heures de travail ont été comptabilisées, ayant permis à 118 personnes de travailler sur le chantier, soit l'équivalent de 44 temps plein.

LA GESTION DE LA CRISE COVID

Comme pour tous les chantiers, la modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux, a connu des aléas et des contre-temps classiques, mais aucun d'entre nous n'imaginait devoir faire face à une crise sanitaire mondiale.

Le chantier a été interrompu brusquement durant 7 semaines.

Grâce à la mobilisation et l'engagement de tous sur le volet sécurité, nous avons été un des premiers chantiers de cette ampleur, avec près de 350 collaborateurs présents sur le chantier au moment de cette interruption, à reprendre fin avril 2020, après avoir construit et validé un nouveau planning robuste dans un monde incertain, et en reportant seulement de 2 mois la réouverture de la ligne du 31 mai au 31 juillet.

LE FINANCEMENT DE L'OPÉRATION



L'opération de modernisation de la section La Roche-sur-Yon – La Rochelle a été financée dans le cadre des Contrats de Plan État-Région Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine

LES VIDÉOS DE L'OPÉRATION

RÉTROSPECTIVE DE 19 MOIS DE CHANTIER NOUVELLE VIDÉO

11 000 t de vieilles traverses bois éliminées via des filières spécialisées.

LA NOUVELLE SIGNALISATION INFORMATIQUE

Il y a deux types de travaux à moderniser.

LES TRAVAUX EN GARE DE LUÇON

C'est pour ça qu'il y a des travaux de concertation.

LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

A cet égard, on va donner quelques chiffres.

ORGANISATION DU CHANTIER ET TRAVAUX DE VOIE

On va en direction du Nord, en direction de La Roche-sur-Yon.

LA PAROLE DES PARTENAIRES

Région PAYS de la LOIRE dans l'implication de cette ligne.

LA SÉCURITÉ DU CHANTIER

Après, c'est l'engagement de chaque entreprise qui va faire qu'on va réussir à limiter les accidents.

LA SÉCURITÉ LIÉE À LA CRISE SANITAIRE

La situation est dans l'impossibilité de tenir ces postes barrières.

INFOS

— En savoir plus sur l'opération : larochesuryon-larochelle.sncf-reseau.com

— Contacter SNCF Réseau : travauxlarochesuryonlarochelle@reseau.sncf.fr

