

lesnouveauxchemins

en Grand Est

p. 7 Ensemble, faire progresser le transport fer/fleuve

p. 10 Quand le développement du fret passe par le transport combiné

p. 20 Dans les coulisses d'un chantier majeur sur le réseau structurant

p. 22 Il faut sauver le capillaire fret



LA SUITE RAPIDE CATÉNAIRE EN ACTION

entre Neufchâteau
et Barisey-la-Côte
le 27 avril 2023



Directrice de la publication

Laurence Berrut

Rédacteur en chef

Olivier Génévaux

Rédaction

Corinne Maix

Ont contribué à ce numéro

Ali Berkani, Laurence Berrut,
Sébastien Collignon, Joël Felten,
Émilie Gravier, Stéphane Houver,
Julie Libotte, Céline Ohresser,
Mélanie Portrat, Priscille Rougie,
Marc-Henri Schneider,
Olivier Simon, Pascal Thorens,
Anna Wojtczak

Réalisation

etcompagnie - RCS 421 203 555

Crédits photo

Frédérique Clément

« Nous croyons au développement du fret ferroviaire et nous le voulons sur le réseau de Grand Est ! »

Grand Est est une région qui compte pour le fret. Pourquoi ?

Laurence Berrut Nous représentons 21% du trafic fret ferroviaire national et nous avons un écosystème riche et dense : 160 Installations Terminales Embranchées (ITE), 12 ports, 1 Chantier de Transport Combiné, près de 4 000 km de lignes dont 483 km de lignes capillaires fret, 14 entreprises fret. La région est historiquement très bien maillée, avec de nombreuses lignes qui peuvent accueillir les deux flux marchandises et voyageurs. Nous disposons aussi de grands corridors qui relient le Rhin aux Alpes et au Danube, l'Atlantique, la Mer du Nord et la Méditerranée. En prime, le Rhin et la Moselle permettent de développer l'intermodalité fer/fleuve et nous occupons une position clé pour le trafic transfrontalier. Nous avons des atouts naturels, propices au développement du fret ferroviaire, qui ne demandent qu'à être bonifiés.

Sur Grand Est, SNCF Réseau semble être particulièrement actif pour développer le fret ?

L.B Nous sommes convaincus que le marché est appelé à croître et que la croissance va reprendre car les commandes sont déjà excellentes. Le ministre des Transports a annoncé 4 milliards d'euros d'investissement d'ici 2032 sur le réseau fret. Sur Grand Est, nous pensons les investissements d'aujourd'hui, avec des travaux immédiats comme sur les capillaires fret ou la régénération des installations du triage de Woippy, mais aussi de demain avec des études importantes sur les projets à forte valeur pour le fret. La création de lignes nouvelles dédiées au fret sur le sillon lorrain, la mise au gabarit des tunnels vosgiens et l'aménagement du réseau pour créer un « corridor alternatif » en Lorraine via Longuyon et Chalindrey sont essentiels pour les trains de fret longue distance... Pour améliorer l'existant, nous voulons avoir un contact direct et régulier

avec nos clients et nos partenaires pour comprendre et répondre au mieux à leurs besoins, assurer la robustesse de leurs sillons et optimiser la répartition des flux entre marchandises et voyageurs.

Vous parlez avec beaucoup de conviction de ce transport décarboné ; cette vision est-elle partagée ?

L.B L'argument environnemental du report modal est puissant et nous montre la nécessité d'une vision prospective à 10, 20 ou 30 ans. Mais les actions doivent se mettre en place tout de suite, car rechercher des financements et réussir des projets démonstrateurs prennent du temps. Pour inciter au report modal fer/fleuve, le laboratoire d'innovation que nous avons lancé avec VNF (Voies Navigables de France) et le PAS (Port Autonome de Strasbourg) témoigne de cette envie de faire les choses autrement. Un changement de culture est nécessaire, pour sortir de nos routines de transport et dépasser les freins. C'est en travaillant tous ensemble, comme je l'ai évoqué lors du séminaire RégioFret Grand Est, que nous passerons de l'intention à la construction de réponses collectives au bénéfice de chacun. Et comme nous y croyons, nous y allons !

Laurence Berrut,
Directrice Territoriale
SNCF Réseau Grand Est





Le flux fret

21%
du fret national circule en Grand Est
Ces trains partent, transitent ou arrivent en Grand Est

360
circulations fret par jour

LE FRET EN GRAND EST



Le réseau ferré

3 685 km
lignes ferroviaires
ouvertes à la
circulation
commerciale
dont

25
lignes ferroviaires
capillaires fret
circulées

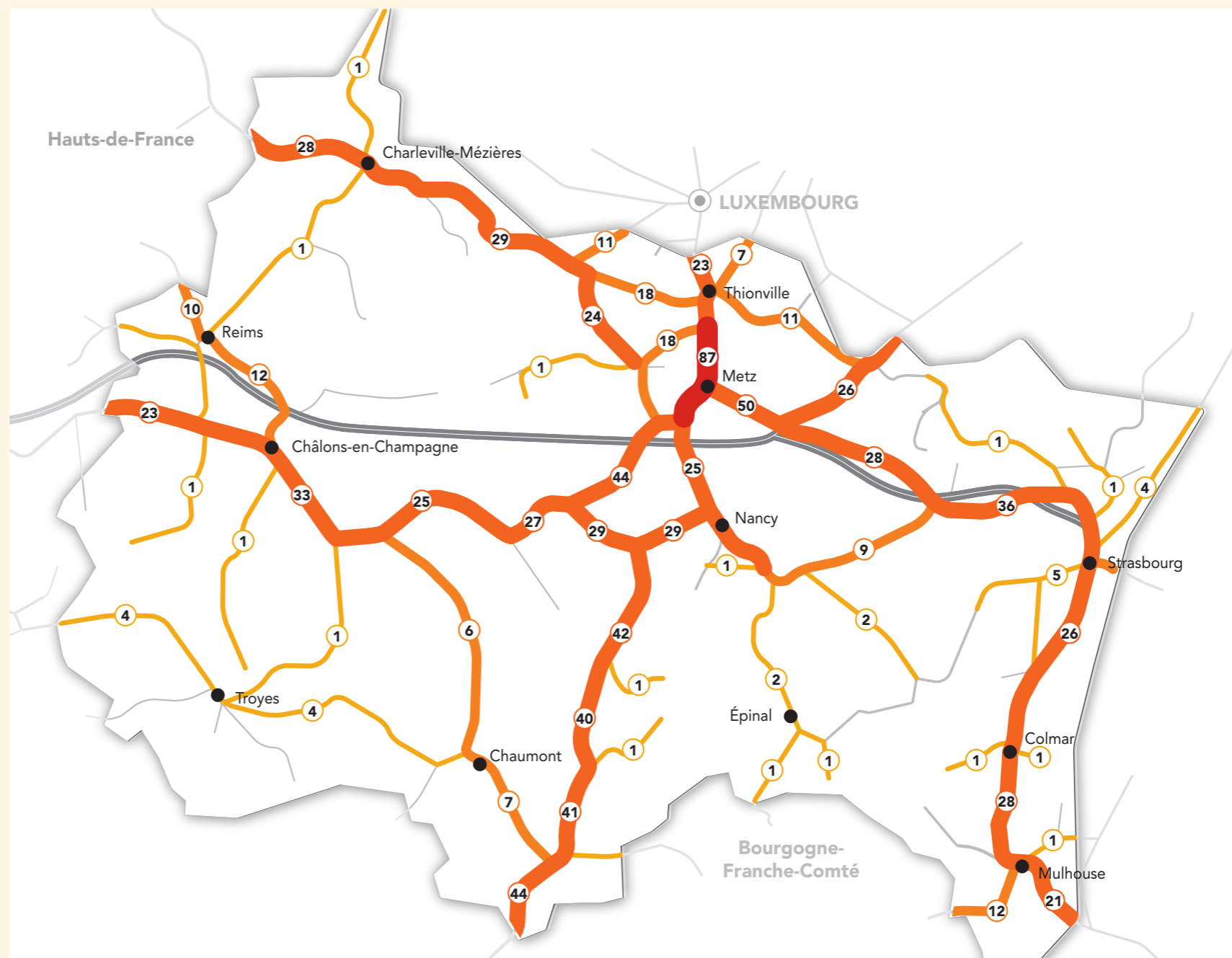


Les équipements majeurs

160
Installations Terminales
Embranchées
(ITE)

12
ports

1
Chantier de Transport
Combiné



CARTE DES TRAFICS DE TRAINS DE MARCHANDISES (2019)

SUR LA MÊME LONGUEUR D'ONDES ENTRE PAYS VOISINS

Pour renforcer l'attractivité du fret ferroviaire en Grand Est, il faut penser une infrastructure favorable au développement des trafics, en bonne intelligence entre le fret et le voyageur et en coopération avec nos voisins européens.



L'AMÉLIORATION DU FRET SUR LE SILLON LORRAIN

L'axe Metz - Luxembourg est au cœur de l'un des grands corridors européens qui relie la Mer du Nord à la Méditerranée. C'est aussi l'un des plus chargés de France.

Dans le protocole signé en 2018 sur le développement de la capacité ferroviaire, la France et le Luxembourg ont prévu des aménagements qui bénéficieront au trafic voyageurs et au trafic fret.

Pour rappel, les triages de Bettembourg et de Woippy constituent deux sites d'importance internationale pour le transport de marchandises. Les réflexions prospectives menées par SNCF Réseau montrent toute l'importance stratégique d'aménager les conditions d'entrée et de sortie de ces sites pour atteindre l'objectif d'un train fret par heure et par sens.

Concrètement, à Bettembourg, la création d'une nouvelle voie permettra aux trains de voyageurs de dépasser les trains fret. D'une longueur d'environ 3 km, elle traversera la frontière et symbolisera l'étroite coopération entre SNCF Réseau et les CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois), les deux gestionnaires d'infrastructure.

À Woippy, en Moselle, une opération similaire, intégralement située sur le territoire français, est prévue. Tout sera bientôt en place pour le lancement des premières études techniques des deux sites !



LA MISE AU GABARIT DES TUNNELS VOSGIENS

L'adaptation du réseau ferré aux spécificités des trafics de marchandises constitue un autre levier pour renforcer l'attractivité du fret ferroviaire. L'élargissement du gabarit des tunnels vosgiens permettra d'augmenter le report de semi-remorques de transit européen de 4 mètres de haut (P400) sur des wagons et de développer les opportunités fret en Grand Est.

La ligne de Bettembourg (Luxembourg) à Bâle (Suisse), qui compte 6 tunnels à adapter pour traverser les Vosges, entre Sarrebourg et Saverne, doit être traitée en priorité. SNCF Réseau Grand Est a obtenu un financement européen à hauteur de 50% des coûts des études techniques.

Dans le cadre du travail conjoint des États et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires français et suisse, cette mise au gabarit des tunnels vosgiens constitue une « brique » stratégique pour le réseau ferroviaire reliant la Suisse aux ports de la Mer du Nord. Nos partenaires suisses sont très intéressés par ce projet, auquel ils envisagent de participer financièrement ! Une excellente perspective pour le réseau ferré national et la confirmation d'un objectif partagé : faciliter la vie des chargeurs et des entreprises ferroviaires.



DÉTOURNEMENT DES TRAINS FRET EN AOÛT 2024

Entre le 9 août et le 9 septembre 2024, DB Netz réalisera d'importants travaux sur son réseau à hauteur de Rastatt, sur l'axe reliant la Mer du Nord à la Méditerranée par la rive droite du Rhin. Afin d'assurer une continuité du transport ferroviaire de marchandises, très important sur cet itinéraire, DB Netz a sollicité l'appui de SNCF Réseau afin de pouvoir faciliter la circulation de trains de fret supplémentaires entre Kehl et Lauterbourg. Après avoir vérifié que l'itinéraire permettait d'accueillir les trains transportant des conteneurs et des remorques, les équipes de SNCF Réseau ont identifié les créneaux capacitaires permettant d'insérer environ vingt circulations supplémentaires chaque jour. Une attention particulière a été apportée sur la traversée du nœud de Strasbourg, préservée pendant les heures de pointe du matin et du soir compte-tenu de la densité des circulations voyageurs. Une grande partie de ces trains de fret supplémentaires circuleront pendant la nuit, grâce à l'ouverture temporaire et exceptionnelle de la ligne reliant Strasbourg à Lauterbourg en 3x8. Les horaires précis seront concertés et définis durant les prochaines semaines dans le cadre de la construction du service annuel 2024.

ENSEMBLE, FAIRE PROGRESSER LE TRANSPORT FER/FLEUVE

Sur le Rhin, SNCF Réseau, VNF (Voies Navigables de France) et le PAS (Port Autonome de Strasbourg) se mobilisent pour développer la complémentarité fer/fleuve. Le lancement du Laboratoire d'Innovation pour le Multimodal Rhénan (LIMR) illustre concrètement leur ambition partagée pour le développement du transport bas carbone.

Pascal Thorens,
Directeur du Pôle Clients et Services
au sein de la Direction Territoriale
SNCF Réseau Grand Est

« Nous pouvons étendre le domaine de pertinence du ferroviaire et du fluvial »

« Nous avons signé en 2021 un accord de partenariat national entre VNF et SNCF Réseau et nous le déclinons sur le bassin rhénan en y associant le PAS, parce que nous sommes convaincus qu'en unissant nos forces et notre énergie, nous pouvons dépasser le modèle actuel, casser quelques barrières et explorer ensemble de nouvelles façons d'appréhender le transport de marchandises. Le terme même de « rupture de charge » porte par exemple une connotation négative ; elle est perçue comme un frein logistique et économique qui peut conduire à l'usage exclusif du mode routier, pour l'éviter à tout prix. Je suis persuadé qu'au contraire, nous pouvons étendre le domaine de pertinence du ferroviaire et du fluvial, en imaginant de nouvelles offres, en créant de nouveaux services pour transformer cette rupture de charge en atout, en vecteur de report modal.

Avec le bassin rhénan, nous bénéficions d'un territoire économique à fort potentiel. Le port autonome connecte une artère fluviale majeure avec le réseau ferroviaire français et européen. Le report modal est à portée de main, ou de portique... il ne nous reste qu'à le cueillir ! »



Les données clés

Un convoi fluvial consomme 3 à 4 fois moins d'énergie que le transport routier et peut embarquer l'équivalent du chargement de 200 camions.

2/3 du trafic fluvial européen se concentrent sur le Rhin, qui véhicule 300 millions de tonnes chaque année.

Un train de fret représente 40 camions en moins sur les routes et rejette 10 fois moins de CO₂.

Le PAS dispose de 100 km de voies ferrées reliées au réseau national et 17 navettes hebdomadaires vers les grands hubs maritimes.

Céline Ohresser,
en charge des partenariats
pour le développement de la voie d'eau
VNF Strasbourg

« Nos réseaux sont très complémentaires et contribuent à la transition écologique des transports car ils sont bas carbone. »

« En Alsace, le transport fluvial et ferroviaire de marchandises est nettement supérieur à la moyenne nationale, grâce à des ports très dynamiques, connectés au Rhin comme « autoroute » et à des lignes qui permettent de rejoindre toute l'Europe du Nord et de l'Est, la route de la Soie... Pourtant, nous constatons que notre part modale augmente peu. C'est vrai que nos infrastructures évoluent peu et demandent une logistique de transbordement particulière, mais nos réseaux sont aussi très complémentaires et contribuent à la transition écologique des transports car ils sont bas carbone.

Avec SNCF Réseau, nous voulons accompagner les entreprises dans leur démarche RSE. En touchant de nouveaux chargeurs, en massifiant leurs marchandises, en faisant mieux connaître notre complémentarité pour aller du fleuve au train et du train au fleuve, c'est possible ! Pour faire bouger les choses et acculturer les entreprises à ce report modal, nous conduisons depuis le début de l'année une démarche de changement qui fédère une trentaine d'acteurs clés dans un laboratoire d'idées. Nous rassemblons des données, des volumes et des idées pour faire émerger de nouvelles solutions. C'est un exercice à la fois opérationnel et prospectif. Il faut identifier le chemin qui reste à faire pour que l'offre de services se généralise. Nous espérons réaliser des tests grandeur nature pour démontrer la faisabilité et aboutir, à terme, à une offre de lignes de fret régulières combinées entre le train et le fleuve. Ensemble, nous pouvons réinventer le transport de marchandises et nous adapter à un monde qui change. »



Émilie Gravier,
Directrice générale adjointe du Port
Autonome de Strasbourg (PAS)

« Le passage d'un mode à un autre doit être le plus fluide possible et le port de Strasbourg est le bon endroit pour cela. »

« Grâce à ce partenariat, nous voulons créer des chaînes logistiques complètes et 100% propres en alliant grande distance et petite distance, en train et par fleuve. Un premier transport de palplanches venues de République Tchèque en train jusqu'au Port de Lauterbourg, rechargées sur barge rhénane jusqu'à Gambenheim, a démontré qu'il était possible d'avoir zéro camion sur toute la chaîne. C'est ce genre de modèle que nous cherchons à dupliquer. Au-delà de cette complémentarité des modes ferroviaires et fluviaux, nous visons aussi leur solidarité, en cas de difficulté ferroviaire ou de basses eaux. L'objectif du Laboratoire d'Innovation, que nous animons à trois, est de mettre ensemble des chargeurs et des volumes, sur différents types de marchandises, et de les convaincre de devenir prescripteurs sur ces nouvelles chaînes logistiques propres. Le passage d'un mode à un autre doit être le plus fluide possible et le port de Strasbourg est le bon endroit pour cela.

Nous renforçons continuellement nos infrastructures, notamment ferroviaires. Nous menons actuellement des études sur le Terminal Sud de Strasbourg pour créer des voies ferrées de 750 mètres et traiter des conteneurs et des caisses mobiles. Ce projet devrait nous permettre de doubler notre trafic ferroviaire d'ici 2030. Grâce au ferroviaire, nous touchons des destinations qu'on ne peut atteindre par le fleuve, telles que Marseille/Fos, Le Havre ou Dunkerque, qui intéressent les chargeurs. Même si le multimodal peut leur apparaître compliqué, les chargeurs ont répondu présents à l'invitation de SNCF Réseau, de VNF et du PAS, ce qui montre une ouverture au changement.

Nous voulons leur démontrer les atouts du multimodal fer/fleuve et répondre aux objectifs de décarbonation européens, nationaux et locaux. L'événement MultimoDay, que nous organisons ensemble le 28 septembre 2023, nous permettra de convaincre de nouveaux chargeurs de ces nouvelles solutions ! »



QUAND LE DÉVELOPPEMENT DU FRET PASSE PAR LE TRANSPORT COMBINÉ

En Meurthe-et-Moselle, la Chambre de Commerce et d'Industrie vient de remporter une nouvelle concession de 15 ans pour exploiter le site de transport combiné de Champigneulle. La vision innovante du développeur économique et sa collaboration avec SNCF Réseau ont guidé la renaissance de ce site de fret, comme nous l'explique Olivier Simon, son directeur.

Vous exploitez ce site de transport combiné depuis 2013, quel regard portez-vous sur son évolution ?

Olivier Simon Sur l'ancien bassin sidérurgique et métallurgique de Pompey, le transport multimodal a connu une période de rupture. Mais sa situation centrale, la saturation de l'autoroute A31, la préoccupation environnementale et le développement de nouvelles entreprises industrielles avec des productions et des besoins de matières premières très différents, ont relancé l'intérêt pour le transport combiné train-route. Nous avons réactivé ce chantier multimodal et de grandes liaisons vers les 4 points cardinaux pour répondre à cette demande. D'abord au rythme de 3 rotations par semaine entre Nancy et Marseille/Fos dès 2014, puis une relation quotidienne. Avec 3 rotations hebdomadaires vers le Nord et les ports d'Anvers et Zeebrugge, depuis 2017. Enfin, depuis fin 2022, nous exploitons également 2 rotations hebdomadaires vers Bayonne via Paris (ouvrant des perspectives vers la Bretagne). Notre montée en puissance nous permet de sortir de la route 30 000 EVP⁽¹⁾ par an.

C'est la première fois que SNCF Réseau confiait la gestion d'un tel site à une Chambre de Commerce et d'Industrie. Comment avez-vous contribué à ce succès ?

O.S Notre modèle de fonctionnement était original ; nous nous sommes associés à des structures privées, telles que T3M, l'opérateur de transport combiné, et des transporteurs pour nous positionner comme un site accessible à tous les chargeurs avec des prix très ajustés. C'est en pariant sur le transport groupé de marchandises générales, avec des conteneurs ou des



caisses mobiles sur trains, que nous avons répondu aux besoins et que nous avons trouvé des volumes aux deux bouts de la ligne. Ainsi, nous jouons pleinement notre rôle de développeur économique du territoire. Et vis-à-vis de SNCF Réseau, nous optimisons l'utilisation du réseau, en composant des trains de 750 mètres et 1300 tonnes.

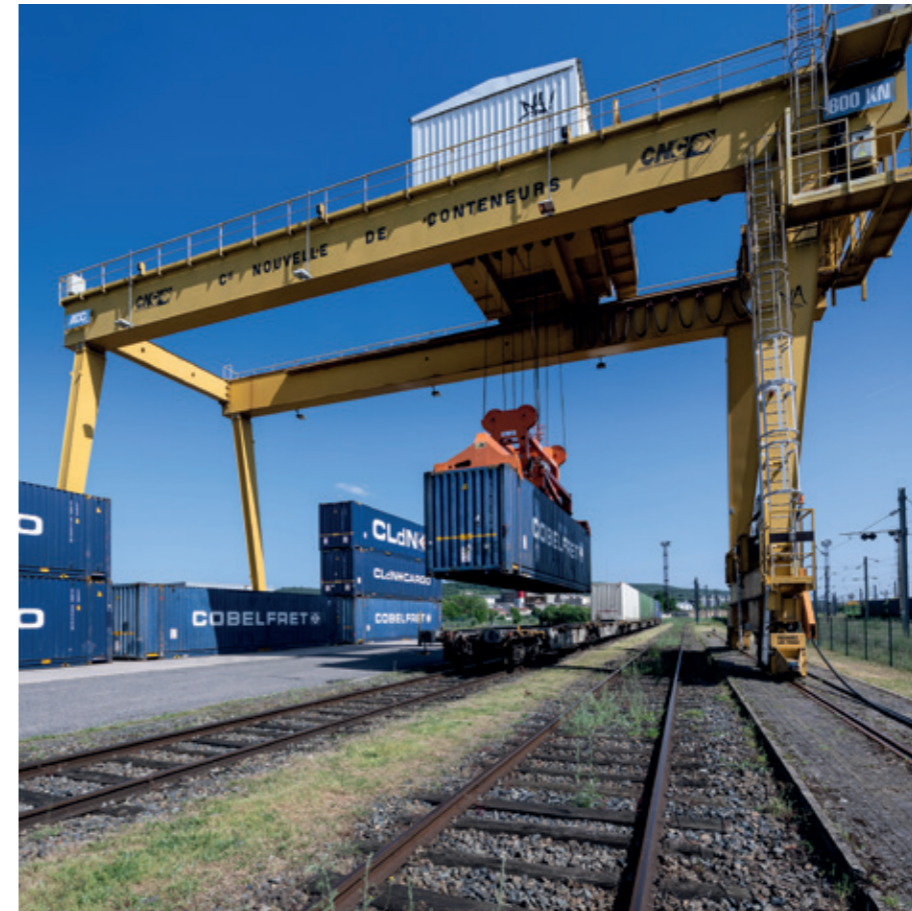
Comment envisagez-vous l'essor de ce site de transport combiné ?

O.S Cette concession de 15 ans nous installe dans la durée et nous permet d'investir ! Notre développement va se faire dans la continuité : avec les bonnes liaisons, avec une réponse au transport des marchandises générales et des trains optimisés pour obtenir des coûts acceptables.



« Notre montée en puissance nous permet de sortir de la route 30 000 EVP⁽¹⁾ par an. »

Olivier Simon,
Directeur général de
la CCI Grand Nancy
Métropole Meurthe-
et-Moselle



Nous conservons notre rôle de manutentionnaire et investirons près de 500 000 € sur quatre ans pour créer des zones de stockage supplémentaires, pour agrandir ce site en longueur et lui apporter encore plus de flexibilité. Notre collaboration avec SNCF Réseau repose sur une expérience construite ensemble. En 10 ans de collaboration, il n'y a jamais eu de zone de conflit entre nous. La force de notre relation repose sur une bonne adaptation à nos contraintes respectives, sur des rencontres régulières sur site, mais surtout une confiance partagée et une vision collective.

(1) EVP : Équivalent Vingt Pieds est une unité de mesure qui correspond à 1 conteneur de 20 pieds de long (6,1 m), 8 pieds de large (2,4 m) et 9,5 pieds de haut (2,7 m).
(2) UTI : Unités de Transport Intermodal.



Le CTC se situe sur la commune de Frouard (54). Il est connecté à la ligne ferroviaire Nancy - Metz au niveau de la gare de Champigneulle. L'accès routier principal se fait via l'autoroute A31.

➤ En savoir plus

Le Chantier de Transport Combiné

● LA COUR DE MANUTENTION À PORTIQUE

11 650 m²

2 voies ferrées
d'une longueur de 400 m

Capacité de traitement
20 000 UTI⁽²⁾
par an

Capacité de stockage d'UTI⁽²⁾
800 m² au sol

● LE PORTIQUE

Empattement
26 mètres

Capacité de levage
60 tonnes

● LA COUR DE MANUTENTION À GRUE MOBILE

Manutention avec grues
automotrices sur pneus
3 800 m²

1 voie ferrée
d'une longueur de 110 m

Capacité de traitement
3 000 UTI⁽²⁾
par an

Capacité de stockage d'UTI⁽²⁾
1 000 m² au sol



« NOUS ASSURONS LA RÉGULARITÉ DES TRAINS ET LA SÉCURITÉ DE TOUS »

Depuis leur « tour de contrôle » Sébastien Collignon, agent de circulation et Julie Libotte, aiguilleuse, réceptionnent les trains de fret, optimisent l'occupation des voies et sécurisent les circulations sur un faisceau de 22 voies de services de la gare de triage de Châlons-en-Champagne.

Sébastien Collignon

En 2000, Sébastien, fils de cheminot, suit une formation de 3 mois au Centre de Formation de Reims pour devenir agent de manœuvre mouvement. D'abord agent de desserte à Châlons-en-Champagne, il rejoint ensuite Lumes, le plus grand triage d'Europe. Après une expérience au PCRI de Charleville-Mézières et dans la Marne, il revient à Châlons en 2008 comme agent de circulation de réserve dans l'équipe Châlons-Épernay.

Julie Libotte

Après 9 mois de formation au Centre de Formation de Circulation Ferroviaire de Nancy, où elle alterne cours théoriques et semaines sur le terrain, Julie Libotte devient à 25 ans agent de circulation, aiguilleuse et graisseuse. Après un premier poste d'aiguilleuse en Meuse, elle est affectée à diverses gares en Champagne-Ardenne. Aujourd'hui, aiguilleuse de réserve, elle change de gare selon les besoins de l'équipe Châlons Lignes.



12h30 | PRISE DE POSTE

3 binômes - agent circulation + aiguilleur - se relaient en 3X8 dans le poste d'aiguillage. Denis Fouré, l'agent de circulation du matin transmet, verbalement et par écrit, le service à Sébastien qui arrive. Le carnet d'enregistrement de dépêches retrace toutes les opérations en cours : arrivées et départs de trains, transports particuliers, travaux, opérations de sécurité...

13h00 | PLANIFICATION

Après avoir vérifié les différents carnets qui consignent toutes les opérations de sécurité en cours, Sébastien consulte et met à jour le programme de travail de la journée.



13h15 | RÉCEPTION D'UN TRAIN

Sébastien reçoit un appel du poste 1 de Châlons qui annonce que le train 417014 est en approche.



13h16 | TRACÉ D'UN ITINÉRAIRE

Sébastien vérifie le numéro de la voie prévue pour ce convoi et l'annonce à Julie, qui forme l'itinéraire d'accès à la voie 10. L'opération est confirmée au poste 1 et Julie déclenche à distance la signalisation utile au conducteur.



15h10 | DOUBLE CONTRÔLE

Sébastien, qui a l'autorité dans le poste, procède à un double contrôle de la sécurisation de la voie libérée pour le graissage et donne son accord pour l'opération.



16h15 | CONTRÔLE D'AIGUILLE

Julie remarque une aiguille défaillante sur le Tableau de Contrôle Optique. Elle se rend sur place pour comprendre l'anomalie. Un amas de ballast anormal empêche l'aiguille de se plaquer correctement au rail. Elle rectifie la situation en un instant.



15h00 | DEMANDE DE PROTECTION GRAISSAGE

Yannick Gotrot demande à Julie la mise en place d'une protection sur un ensemble de voies de service pour réaliser en toute sécurité une opération de graissage d'aiguilles.



15h15 | OPÉRATION DE GRAISSAGE

Le feu vert est envoyé au terrain. Yannick, Alain et Florian, équipés d'un pulvérisateur de graisse de 15 kg, engagent très rapidement le travail avec des gestes précis.



18h00 | DÉBRIEF ET POINT SÉCURITÉ

Ali Berkani, responsable du site (DPx Circulation), organise un « point 5 min » en partageant avec son équipe des événements sécurité qui se sont passés ailleurs sur le réseau.



15h05 | MISE EN PROTECTION DES VOIES

12 dispositifs d'attention doivent être mis en place par Julie pour « fermer la voie » et assurer la sécurité des agents de graissage. « C'est ma responsabilité » explique Julie, « Ils doivent me faire confiance à 100%, c'est beaucoup de pression ».



15h50 | APPEL D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE

Fret SNCF appelle Julie par radio pour demander l'autorisation d'une manœuvre en voie 12. Pas question de bouger tant que l'itinéraire n'est pas tracé par Julie.



20h00 | PRÉPARATION DE LA REMISE DE SERVICE

La journée se termine. Toutes les opérations en cours sont consignées dans le carnet d'enregistrement de dépêches. Communication, coordination, concentration et respect des procédures sont des qualités indispensables pour la sécurité et la régularité des trains.





☺ **AGUILLER LES ENTREPRISES FERROVIAIRES**

Sur le terrain, Stéphane est l'interlocuteur privilégié des entreprises ferroviaires, qu'il rencontre régulièrement avec chaque dirigeant local de site, pour l'allocation annuelle des voies de service. Pour les nouveaux exploitants ferroviaires, il organise des visites pour présenter les installations et leur fonctionnement. Les exploitants peuvent ainsi anticiper les opérations de production nécessaires, prévoir les engins de manœuvre, la formation et le personnel utiles. « En cas de travaux sur le site avec impacts sur la circulation et l'occupation des voies, j'organise aussi une visite sur place. J'expose les scénarii possibles sur la période de chantier, les contraintes de SNCF Réseau et, ensemble, nous discutons des aménagements possibles pour garantir la circulation et la sécurité des trains de fret et des agents. »

☺ **ÊTRE UN APPUI, UN CONSEIL**

Après 23 ans d'expérience au sein de la SNCF, dont 4 à ce poste de correspondant régional Infra, Stéphane Houver, apprécie la diversité de ses missions et l'autonomie de son poste. Ses compétences techniques, de supervision et sa pédagogie sont d'ailleurs de précieux atouts. Dictionnaire d'allemand sur le bureau, il sait aussi résoudre des questions transfrontalières. « À Strasbourg, c'est logique de gérer les consignes frontalières, en coordination avec mes homologues allemands et suisses. Les changements d'exploitation entre pays sont une réalité qu'il faut savoir résoudre pour faciliter un fret sans frontière. »

☺ **Bien négocier une période de travaux**

« Sur la gare de triage d'Hausbergen, durant dix semaines, 5 voies du faisceau de réception sont mobilisées pour les travaux de renouvellement de voie. Nous discutons tous ensemble pour trouver des solutions provisoires qui conviennent à tous. Avec Stéphane Houver, on se comprend parfaitement. C'est un facilitateur qui défend nos intérêts, en faisant respecter la sécurité de l'exploitation » témoignent les entreprises ferroviaires du site.



De gauche à droite : Laurens Meijboom (Europorte), Vincent Belcour (Fret SNCF), Stéphane Houver, Jérôme Mischel (dirigeant du site d'Hausbergen) et Souriyawat Phounsavath (CFL Cargo).



STÉPHANE HOUVER, CORRESPONDANT RÉGIONAL INFRA DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

« Nous discutons des aménagements possibles pour garantir la circulation et la sécurité des trains de fret et des agents. »

Stéphane Houver, correspondant régional Infra des entreprises ferroviaires à l'EIC Alsace

Au sein de l'Établissement Infra Circulation (EIC) Alsace, c'est l'homme clé des règles de sécurité sur les lignes, pour les trains comme pour les personnels qui travaillent sur les voies. Interlocuteur privilégié des entreprises ferroviaires, c'est le maillon fort d'une parfaite communication entre l'Établissement et les entreprises ferroviaires.

Sur un périmètre qui dépasse les limites de l'Alsace vers le territoire de Belfort et vers la Lorraine, Stéphane Houver gère les Consignes Locales d'Exploitation (CLE) d'une soixantaine de sites et d'installations terminales embranchées et d'une dizaine d'entreprises ferroviaires.

« Pour que Stellantis charge ses véhicules sur des trains à destination ou en provenance de notre réseau, je conseille et j'appuie toutes les consignes d'exploitation utiles aux agents circulation sur le terrain » explique le technicien, passé par tous les métiers d'aiguilleur, de régulateur du trafic jusqu'à dirigeant de site.

Ces consignes comportent aussi les règles de sécurité de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire, qui contrôle régulièrement leur bonne application. « Chaque fait sécurité est également pris en compte pour améliorer ces consignes en continu. »

ANNA WOJTCZAK, INTERLOCUTRICE PRIVILÉGIÉE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES DE FRET

INTERVIEW MÉTIER

Anna Wojtczak, chargée d'études et de projets Fret, est à la croisée du commercial et de l'opérationnel pour accompagner les projets des entreprises ferroviaires du Grand Est. Une demande de dernière minute, des travaux qui impactent la circulation... Avec un sens du service client et un relationnel à toute épreuve, elle dénoue toutes les situations.

« Nous travaillons tous ensemble, en bonne intelligence, pour concevoir des circulations qui conviennent à tout le monde ! »

Anna Wojtczak, chargée d'études et de projets Fret à la Direction Territoriale SNCF Réseau Grand Est



Quelles sont les demandes qu'adressent les entreprises ferroviaires à SNCF Réseau ?

A.W. Les demandes sont diverses et concernent aussi bien le trafic régulier que des demandes plus ponctuelles. Par exemple, une entreprise peut avoir des difficultés à obtenir un sillon. Elle peut être gênée par des travaux ou des contraintes techniques sur la ligne... Parfois, il faut gérer des trafics longue distance et se coordonner entre plusieurs régions. Et pour développer de nouveaux projets de fret, il faut aussi les aider à trouver de nouvelles voies de service et leur proposer les contrats adaptés.

Qui sont vos interlocuteurs internes pour résoudre ces questions ?

A.W. Je collabore avec tous les services de SNCF Réseau en Grand Est qui peuvent m'apporter des solutions. Si le Bureau Horaires refuse un sillon, j'identifie avec eux les points de blocage et, si possible, recherche des itinéraires alternatifs. Pour obtenir une circulation supplémentaire ou un changement au planning d'une entreprise ferroviaire, je négocie avec l'Établissement Infrastructure Circulation qui ouvre les postes, les gares et les lignes pour planifier du personnel supplémentaire. Dans le cas de travaux sur les voies, je contacte l'Infrapôle pour vérifier la nature de l'intervention programmée. Si le passage du train reste envisageable, j'essaie d'obtenir des aménagements de planning pour permettre la circulation du train.

Ce rôle de facilitatrice demande de grandes capacités de négociation, mais encore ?

A.W. Ce poste requiert une vision d'ensemble de la situation du réseau et un fort relationnel. Mon parcours d'ingénieur me donne une bonne capacité d'analyse, d'adaptation et une exigence de qualité, mais aussi, après avoir dirigé une équipe de production au sein d'une entreprise ferroviaire, j'ai de bonnes connaissances techniques. Et surtout, j'ai la chance d'avoir des interlocuteurs ouverts à la discussion, très orientés satisfaction clients !

Quelles relations entretenez-vous avec les clients ?

A.W. Avec 14 entreprises ferroviaires et 3 candidats autorisés, là aussi, je peux compter sur des interlocuteurs compréhensifs, qui collaborent bien entre eux dans un environnement concurrentiel. Les plannings de fret régulier sont fixés annuellement, mais les industriels travaillent à flux tendus et ont besoin de plus en plus de circulations flexibles. Chaque mois, j'anime un groupe de travail avec mes interlocuteurs Fret pour anticiper les éventuels conflits de circulation sur les voies uniques en Champagne-Ardenne. La concertation est bonne pour réorganiser les plannings de circulation, avec un sens certain du service mutuel et la conscience que les travaux sont nécessaires pour améliorer le réseau.

Vous gérez aussi des nouveaux projets de fret, est-ce un deuxième métier ?

A.W. Effectivement au-delà du travail sur les contrats d'allocations de voies de service et leur classement, j'interviens sur les nouveaux projets. Chaque cahier des charges client est étudié et soumis au service d'ingénierie pour devis et si possible le transformer en contrat. Là encore, cette mission demande un bon relationnel et une compétence commerciale ; c'est important de se connaître, d'aller sur le terrain et d'accompagner nos clients dans leurs démarches. Je suis une interlocutrice de confiance, j'aime les gens, je suis à l'écoute pour comprendre leurs besoins et ne jamais les laisser sans solution... Nous sommes très vigilants au baromètre de satisfaction de nos clients, mais parfois on m'appelle juste pour me dire merci et c'est ma plus belle récompense.

La parole à

Florent Jolly
concepteur horariste pour
Régiorail (120 trains/semaine)

« Anna nous aide en permanence à trouver les solutions pour les clients »

Je mets en place les plans de transport de nos clients. Pour les sillons céréaliers, très dépendants de la qualité des moissons, nous exploitons la capacité résiduelle des voies principales et Anna fait le lien entre nous et les établissements de gares et de travaux.

Chacun amène des idées pour trouver la bonne solution. C'est notre interlocutrice de référence, toujours force de proposition dans le respect de nos contraintes.

Si un client veut ajouter une rotation par semaine sur un flux existant, elle nous aide aussi à développer leur trafic pour répondre aux augmentations de charge.

Et quand deux entreprises se partagent une voie de service, elle est notre médiatrice impartiale pour trouver des solutions qui satisfassent tout le monde. Je lui fais une confiance aveugle.

PRINCIPAUX CHANTIERS 2023

VOIE

- 1 ☾ Travaux de voie entre Troyes et Bar-sur-Aube
Du 23 janvier au 3 mars - **10,5 M€**
- 2 ☾ Travaux de voie entre Maizières et Mesgrigny
Du 9 octobre au 8 décembre - **10,2 M€**
- 3 ☀ Travaux de voie entre Blainville et Épinal
Du 3 avril au 30 juin - chantier cofinancé - **13,4 M€**
- 4 ☀ Travaux de voie entre Charleville et Revin
Du 27 octobre au 22 novembre - chantier cofinancé - **0,8 M€**
- 5 ☀ Travaux de voie entre Saales et Molsheim
Du 1^{er} février au 30 septembre - chantier cofinancé - **2,6 M€**
- 6 ☀ Travaux de voie entre Épinal et Remiremont
Du 4 septembre au 1^{er} décembre, chantier cofinancé - **3 M€**
- 7 ☾ Travaux de voie entre Lunéville et Raon L'Étape
Du 24 juillet au 22 décembre - **21,8 M€**
- 8 ☀ Travaux de voie sous le pont-rail de Verbiesles
Du 8 avril au 4 juin - OCP du 16/05 au 21/05/2023 - **1,3 M€**
- 9 ☀ Travaux de voie entre Sélestat et Mulhouse
Du 1^{er} janvier au 3 novembre - **7,8 M€**
- 10 ☾ Travaux de voie entre Lunéville et Igney-Avrincourt
Du 6 novembre au 22 décembre - **25,8 M€**
- 11 ☾ Travaux de voie entre Thionville et Zoufftgen
Du 3 janvier au 11 mars - **42,2 M€**
- 12 ☾ Travaux de voie en gare de Toul
Du 23 octobre au 10 décembre - **3,2 M€**
- 13 ☀ Travaux de voie entre Sarrebourg et Saverne
Du 30 janvier au 26 mars - **5,2 M€**
- 14 ☀ Travaux de voie entre Conflans et Batilly
Du 4 septembre au 26 novembre, chantier cofinancé - **3,9 M€**
- 15 ☾ Travaux de voie entre Onville, Novéant et Metz
Du 9 janvier au 3 avril - **22,5 M€**
- 16 ☀ Travaux de voie entre Baroncourt et Conflans
Du 20 février au 3 avril - **18 M€**
- 17 ☀ Travaux de voie entre Saales et Saint-Dié-des-Vosges
Du 29 mai au 1^{er} septembre, chantier cofinancé - **5,2 M€**
- 18 ☾ Travaux de voie entre Reims et Charleville
Du 25 septembre au 10 décembre - **4,9 M€**
- 19 ☀ Travaux de voie entre Kalhausen et Sarreguemines
Du 29 mai au 29 septembre, chantier cofinancé - **9,3 M€**
- 20 ☀ Travaux de voie entre Lutterbach et Kruth
Du 23 janvier au 30 octobre, chantier cofinancé - **0,8 M€**
- 21 ☀ Travaux de voie entre Mommenheim et Kalhausen
Du 3 janvier au 30 novembre, chantier cofinancé - **7,3 M€**

- 22 ☀ Travaux de voie entre Strasbourg et Lauterbourg
Du 3 janvier au 30 novembre, chantier cofinancé - **1,1 M€**
- 23 ☀ Travaux de voie entre Vendenheim et Wissembourg
Du 29 mai au 29 septembre, chantier cofinancé - **12,2 M€**
- 24 ☀ Travaux de voie entre Roeschwoog et Beinheim
Du 27 février au 15 décembre, chantier cofinancé - **3,8 M€**

AIGUILLAGE

- 25 ☀ Remplacement des appareils de voie en gare de Neufchâteau
Du 3 avril au 28 mai - Week-end avec coupure des circulations du 22/04 au 23/04/2023 - **4 M€**
- 26 ☾ Remplacement des appareils de voie en gare de Pagny-sur-Meuse
Du 29 mai au 31 juillet - 2 Week-ends avec coupure des circulations du 18 au 19 juin et 25 au 26 juin - **3,7 M€**
- 27 ☀ Remplacement des appareils de voie en gare de Nancy
Du 30 janvier au 26 mars - **4,7 M€**
- 28 ☀ Remplacement des appareils de voie en gare de Lutterbach
Du 9 janvier au 19 mars - **3,3 M€**
- 29 ☀ Remplacement des appareils de voie en gare de Strasbourg Neudorf
Du 4 septembre au 17 décembre - **4,4 M€**
- 30 ☀ Remplacement des appareils de voie en gare de Bar le Duc et Revigny
Du 9 janvier au 30 avril - Week-end avec coupure des circulations du 18/02 au 19/02/2023 - **7,2 M€**
- 31 ☀ Remplacement des appareils de voie en gare de Longwy
Du 4 septembre au 24 novembre - **6,3 M€**

OUVRAGE D'ART ET EN TERRE

- 32 ☀ Travaux de remblai en gare de Varangéville
Toute l'année - **2,8 M€**
- 33 ☀ Aménagement hydraulique du tunnel de Rilly-la-Montagne
Du 1^{er} mai au 1^{er} novembre - **4,9 M€**
- 34 ☀ Régénération du tunnel de Hargarten
Du 31 juillet au 31 décembre - OCP du 31/07 au 04/12/2023 - **4,2 M€**
- 35 ☾ Remplacement des tabliers métalliques du pont-rail de Manom
Du 4 avril au 10 juin
OCP du 27/05 au 29/05/2023 - **2,1 M€**

CATÉNAIRE

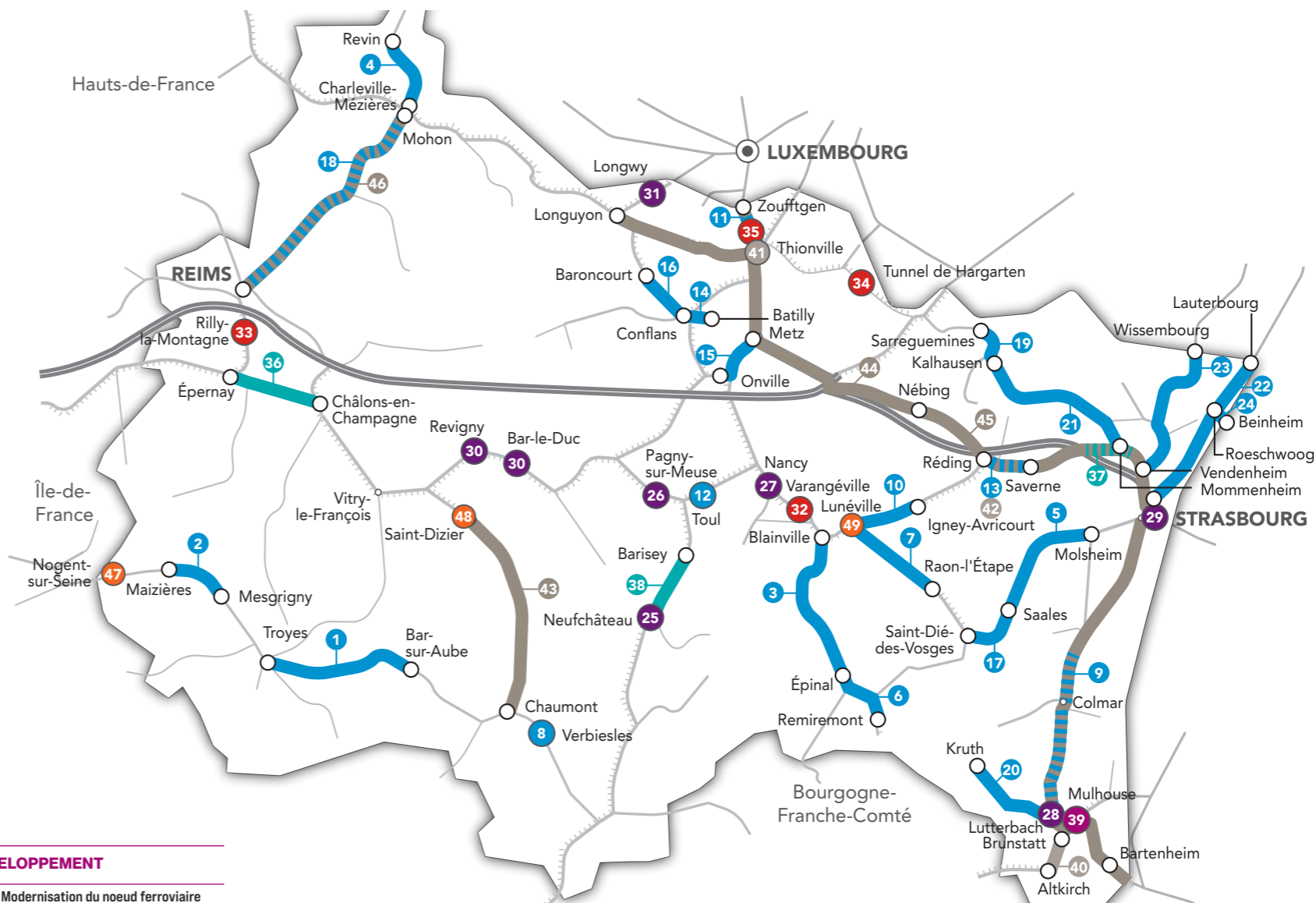
- 36 ☀ Remplacement de la caténaire entre Épernay et Châlons
Du 9 janvier au 24 mars - **6,4 M€**
- 37 ☾ Remplacement de la caténaire entre Wilwisheim et Vendenheim
Du 19 juin au 15 septembre - **3,4 M€**
- 38 ☀ Remplacement de la caténaire entre Neufchâteau et Barisey
Du 27 mars au 23 juin - **5,8 M€**

DÉVELOPPEMENT

- 39 ☀ Modernisation du noeud ferroviaire de Mulhouse
Du 1^{er} janvier au 31 décembre, chantier cofinancé - **113,1 M€**

SIGNALISATION

- 40 ☀ Régénération de la signalisation entre Altkirch et Brunstatt
Travaux toute l'année - **16 M€**
- 41 ☀ Commande centralisée du réseau pour le secteur de Thionville
Travaux toute l'année - Week-end avec coupure des circulations du 25 au 27 nov 2023 pour la mise en service - **105 M€**
- 42 ☾ Modernisation de la signalisation entre Réding et Saverne
Travaux toute l'année - **13 M€**



INNOVATION TECHNOLOGIQUE

- 43 ☀ Plan fibre entre Saint-Dizier et Chaumont
Du 2 octobre au 1^{er} décembre - **5,5 M€**
- 44 ☀ Corridors européens ETCS niveau 1, Corridor 2 - Axe Longuyon - Bettembourg Bâle
Travaux toute l'année, chantier cofinancé - **209,8 M€**
- 45 ☀ Plan fibre Réding - Nébing
Du 2 janvier au 7 avril - **4 M€**
- 46 ☾ Plan fibre entre Reims et Mohon
Du 25 septembre au 8 décembre - **5,8 M€**

GARE ET ACCESSIBILITÉ EN GARE MOA SNCF GARES&CONNEXIONS

- 47 ☀ Mise en accessibilité PMR de la gare de Nogent-sur-Seine
Du 14 août 2023 au 30 juin 2024 - OCP du 24/11 au 26/11/2023, chantier cofinancé - **8,5 M€**
- 48 ☀ Mise en accessibilité PMR de la gare de Saint-Dizier
Du 3 mars au 12 juin - OCP du 14/04 au 16/04, 21/04 au 23/04, 29/04 au 01/05, 18/05 au 21/05, 26/05 au 29/05/2023, chantier cofinancé - **4,2 M€**
- 49 ☀ Mise en accessibilité PMR de la gare de Lunéville
Du 24 juillet 2023 au 30 mars 2024 - OCP du 12/08 au 13/08, du 28/10 au 29/10, du 04/11 au 05/11/2023, chantier cofinancé - **5,7 M€**



RENOUVELLEMENT
DE VOIES

DANS LES COULISSES D'UN CHANTIER MAJEUR SUR LE RÉSEAU STRUCTURANT

Mener des travaux de renouvellement de voies, sans interrompre la circulation des trains, nécessite un pilotage complexe et millimétré. Échange avec Joël Felten de l'Agence Projets Grand Est.

Joël Felten est le pilote de l'opération de renouvellement de 11 km de voies entre Gondrecourt-Aix et Jarny (54). Habitué aux projets de régénération de voies, il en manage tous les domaines (génie civil, génie électrique, aménagement de voies, environnement...), de leur conception à leur réalisation.

« Chaque pilote a un portefeuille d'opérations à divers stades d'avancement, car il se passe à minima 6 ans entre l'émergence du besoin de modernisation d'une voie et son aboutissement. »



UN CHANTIER D'ENVERGURE

Du 6 mars au 21 avril 2023, SNCF Réseau a dépêché sur place un train usine pour remettre à neuf les composants de la voie (rails, traverses, ballast) avec des méthodes industrielles. Cette « usine roulante » a mobilisé 500 personnes pour achever le chantier 5 fois plus rapidement qu'avec des méthodes classiques.

« Une suite rapide mobilise une grosse logistique avant et pendant le chantier. Le moment venu, il faut imaginer une succession de plusieurs trains, dont 2 de 700 mètres de long, qui se déplacent durant 9 heures sur une portion de 10 à 15 km de chantier, pour enchaîner diverses activités au fil de la journée. Chaque soir, les trains retournent en base arrière pour laisser place à la circulation ferroviaire et opérer, durant la nuit, la maintenance du matériel et la préparation des matériaux du jour suivant » explique le pilote de l'opération.

LIMITER LES IMPACTS

Un tel chantier nécessite également d'anticiper de multiples impacts sur les circulations ferroviaires, des voyageurs et du fret. Trois ans avant les travaux, SNCF Réseau organise des réunions préparatoires avec les entreprises ferroviaires pour convenir des circulations pendant les travaux.

La plupart du temps, ces travaux sont réalisés de nuit, pour obtenir une interruption ferroviaire de 9 heures en continu. Il convient alors d'obtenir une dérogation pour le bruit, après avoir expliqué le projet aux élus concernés. Les mesures de sécurité et d'environnement se règlent quant à elles avec une bonne coordination des différents intervenants. C'est cette planification complète du chantier qui permet de réduire les nuisances à leur minimum.

« Pour fermer 4 passages à niveau durant 3 à 4 semaines, nous dévions la circulation routière, les transports scolaires, les engins agricoles... nous sollicitons de multiples autorisations et communiquons vers les riverains. »



UNE COURSE CONTRE LA MONTRE

« Ici, les équipes travaux avaient pour mission de rendre la ligne chaque soir, pour une circulation des trains de fret à 80 km/h au lieu de 120 km/h. Pour restituer la ligne à l'heure prévue, les entreprises obéissent à un planning millimétré. Chaque activité est minutée et le moindre grain de sable peut entraîner un « no go » car la production n'est jamais prioritaire sur la sécurité et sur la régularité de la circulation ferroviaire. »

Après l'intervention du train usine, toute une série de contrôles de conformité (nivellement, écartement, soudures des voies) est effectuée avant de remettre le courant dans les caténaires et d'autoriser la reprise des circulations ferroviaires en toute sécurité. Pour coordonner ce ballet, le dirigeant opérationnel du chantier est en contact permanent avec l'Équipe Infrastructure Circulation (EIC). Tous les scénarii sont écrits à l'avance, pour tenir compte des aléas, pour tracer des sillons en tenant compte des restrictions de vitesse et faire passer 15 à 30 trains de marchandises par nuit. Des chantiers indispensables pour maintenir la performance de l'infrastructure !

Les chiffres clés

19,9 M€

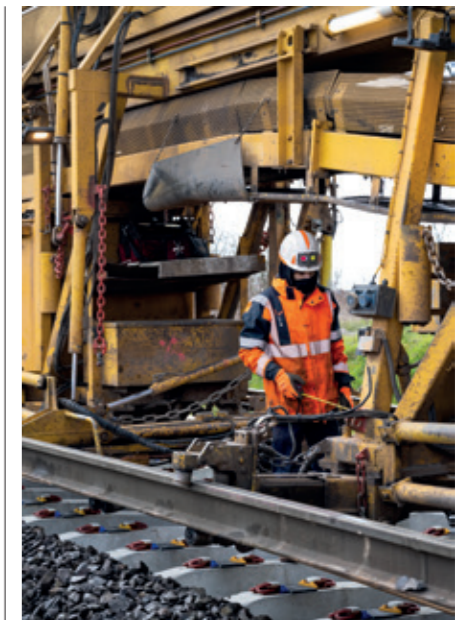


11 km
de voies
complètement
renouvelées

900 mètres
de voies renouvelées
par jour

22 000
tonnes
de ballast

20 000
traverses



Bon à savoir

Tous les 30 ans en moyenne, il faut planifier la rénovation des voies pour moderniser le réseau, garantir la performance et la sécurité de la circulation fret et voyageurs.

IL FAUT SAUVER LE CAPILLAIRE FRET

INTERVIEW

Les voies capillaires fret, situées en bout de ligne, desservent des installations industrielles ou agricoles. Indispensables à l'activité économique, elles font l'objet d'un plan de rénovation et d'investissement sans précédent en Grand Est.

« Nous organisons ces travaux sur voie unique pour permettre la circulation de trains de fret matins et soirs. Compte-tenu des temps d'intervention disponibles, (8h/j en général) nous traitons 200 mètres de voie par jour. »

Priscille Rougié,
représentante de la
maîtrise d'ouvrage à la
Direction Territoriale
SNCF Réseau Grand Est

En charge de projets de capillaire fret, vous gérez un domaine à part dans les chantiers de SNCF Réseau ?

Priscille Rougié Oui ces voies ne représentent que 7 à 8 % du réseau ferroviaire Grand Est (483 km) et n'accueillent souvent que 1 à 2 trains par jour. Elles sont déficitaires, mais indispensables à l'activité économique des territoires et à la transition écologique des transports. Comme elles sont dédiées à des clients Fret, mon poste fait partie du Pôle Clients et Services, même si je gère des dossiers similaires à mes collègues du Pôle Maîtrise d'Ouvrage. Ce secteur a besoin d'un lourd programme d'investissements, évalué à près de 300 M€ pour intervenir sur 25 lignes au cours des années à venir. C'est une enveloppe colossale comparée aux 10 à 15 M€ annuels consacrés habituellement à ces lignes.

SNCF Réseau est la cheville ouvrière de ce grand plan de rénovation, mais comment a-t-il été décidé ?

P.R. Des tournées de maintenance et des études préliminaires mettent en évidence des besoins de rénovation et des chiffres travaux. SNCF Réseau a partagé ce diagnostic avec l'ensemble des acteurs du territoire. Dans le Grand Est, l'État, la Région, les Départements et les collectivités locales se sont fortement mobilisés pour animer une démarche régionale qui a abouti à un premier programme de 71 M€, échelonné jusqu'à 2025/2026, pour éviter la fermeture de 10 lignes capillaires fret.



Comment sont programmés ces travaux ?

P.R. Notre fonctionnement a besoin d'anticipation, souvent 3 à 4 ans en avance, pour préparer les études et les travaux. À partir du moment où les financements sont disponibles, il faut obtenir des interceptions de circulation (coupure), des ressources humaines et adapter le plan de transport. Je mets en lien les contraintes et les moyens disponibles pour atteindre l'objectif ; c'est de la dentelle !

Du point de vue de la maîtrise d'ouvrage, comment sont gérés ces projets ?

P.R. Certains chantiers sont pilotés par SNCF Réseau et d'autres seront transférés à des Gestionnaires d'Infrastructures Conventionnés (GIC) « Travaux et Maintenance » suite à nos appels d'offres de délégation de missions. Cette méthode nous permettra de tenir les délais de remise à niveau de ces lignes capillaires.

En phase avant-projet, je suis l'interface des équipes d'Ingénierie, pour apporter des scénarii, faire des chiffrages... Quand tout est calé, je passe le flambeau au Chef de Projet Opérationnel et j'interviens en appui pour vérifier que la promesse est tenue en termes de planning, de qualité et de coûts... C'est une organisation qui a pour objectif de sauver les lignes de fret.

Actions programmées

2023

Réalisation des chantiers de remise à niveau

- Ligne Roeschwoog - Beinheim en Alsace (3,8 M€)
- Ligne Conflans - Batilly en Lorraine (3,9 M€)

Études préliminaires pour des travaux en 2026/2028

- Ligne Saint-Hilaire - Suippes en Champagne-Ardenne
- Ligne Vitry - Brienne en Champagne-Ardenne

2024

Démarrage des chantiers de remise à niveau

- Ligne Coolus - Luyères en Champagne-Ardenne (22 M€)
- Ligne Oiry - Esternay en Champagne-Ardenne (29 M€)
- Voie d'accès sud du Port Autonome de Strasbourg en Alsace (4 M€)
- Ligne Pont-Saint-Vincent - Rosières en Lorraine (5 M€)

Réalisation d'études préliminaires

- Ligne Colmar - Neuf-Brisach Tranche 2 en Alsace



RÉGIOFRET GRAND EST : SNCF RÉSEAU À L'ÉCOUTE DE SES CLIENTS ET PARTENAIRES

Le vendredi 2 juin 2023 au Centre des Congrès de Metz, SNCF Réseau Grand Est a invité 130 industriels, chargeurs, partenaires... pour échanger à propos de l'activité du fret ferroviaire en Grand Est aujourd'hui et ses perspectives d'avenir. Les interventions de David Valence (Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures) et François Grosdidier (Maire de Metz) ont donné tout son sens à l'engagement collectif pour développer le fret ferroviaire en Grand Est.



PAUL HODGSON, CFL CARGO (À GAUCHE)
ET PHILIPPE VIRTEL, MGE (À DROITE)



LAURENCE BERRUT, DIRECTRICE TERRITORIALE SNCF RÉSEAU GRAND EST (À GAUCHE), GEORGES TEMPEZ, PRÉSIDENT DE LA PLATEFORME SERVICES ET INFRASTRUCTURE EST (À GAUCHE DE DOS) ET DAVID VALENCE, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES (À DROITE)

PASCAL THORENS, SNCF RÉSEAU (À GAUCHE)
ET VINCENT PETIT, KRONENBOURG (À DROITE)



LCL LINDEN,
MINISTÈRE DES ARMÉES



INTERVENTION DE VINCENT
GUELFUCCI, VIVESCIA



DENIS ZIMMER, LHOIST (À GAUCHE)
ET PASCAL THORENS, SNCF RÉSEAU (À DROITE)



FRANÇOIS GROSDIDIER,
MAIRE DE METZ

92%
des participants ont fait un retour très positif de cette rencontre et souhaitent sa reconduction en 2024. Une envie partagée par SNCF Réseau : rendez-vous l'année prochaine !

LES GRANDS RENDEZ-VOUS EN 2023

Laboratoire d'Innovation

16 mars

Premier atelier du Laboratoire d'Innovation pour le Multimodal Rhénan, organisé conjointement par SNCF Réseau, VNF et le Port Autonome de Strasbourg.

Semaine de l'Innovation du Transport et de la Logistique

28 au 30 mars

La Semaine de l'Innovation du Transport et de la Logistique (SITL) fête son 40^{ème} anniversaire à la Porte de Versailles à Paris. SNCF Réseau est partenaire de la journée du Fret qui se tient le 30 mars.

RégioFret Grand Est



2 juin

Rencontre RégioFret organisée par la Direction Territoriale SNCF Réseau Grand Est au Centre des Congrès de Metz, en présence de David Valence (Président du COI) et de François Grosdider (Maire de Metz).

Laboratoire d'Innovation II

26 juin

Deuxième atelier du Laboratoire d'Innovation pour le Multimodal Rhénan, dans les locaux du Port Autonome de Strasbourg.

Comités de Ligne

Début juin à mi-juillet

Organisation par les services de l'État et SNCF Réseau des Comités de Ligne permettant de convenir du financement des investissements nécessaires sur les capillaires Fret.



Ligne Conflans - Batilly

Mi-août à fin novembre

Travaux de remise en état de la ligne capillaire fret Conflans - Batilly, en Lorraine.

Multimoday 2023



28 septembre

Deuxième édition du « Multimoday, le rendez-vous multimodal » organisé par le Port Autonome de Strasbourg et dont SNCF Réseau est partenaire (<https://www.multimoday.com>).



Ligne Roeschwoog - Beinheim

Fin septembre à mi-décembre

Travaux de remise en état de la ligne capillaire fret Roeschwoog - Beinheim, en Alsace.

Horaires du service annuel 2024

Avril à septembre

Construction des horaires du service annuel 2024, en réponse aux demandes formulées par les entreprises ferroviaires. Instruction en parallèle des demandes d'allocation de voies de service sur les faisceaux de stationnement.



REPLACEMENT D'UN APPAREIL DE VOIE À NANCY

23 février 2023

Direction Territoriale
SNCF Réseau
Grand Est
15, rue des Francs-Bourgeois
67082 STRASBOURG CEDEX