

les nouveaux chemins

de Nouvelle-Aquitaine

p. 08 Les métiers de la maintenance au cœur du système ferroviaire

p. 10 La relation clients chez SNCF Réseau

p. 16 SNCF Réseau modernise la ligne POLT entre La Souterraine et Lothiers



ÉDITO

Jean-Luc GARY
Directeur régional
SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine



Directeur de la publication

Jean-Luc GARY

Crédits photo

Guillaume Villégier (Unity)

Rodolphe Escher

Tony Daoulas

Rouage Studio

ETF

Grand Angle

Galerie Blanche –

L'Heudé &

Associés Architectes

Thierry Rambaud

Juliette PAVY

SNCF Réseau

C TOUT VU

Production

Compos'it

Mai 2026

2026 : Une année record pour le ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine

Avec près de 600 millions d'euros d'investissements, soit une hausse de 20 % par rapport à 2025, cette année marque une nouvelle étape pour un réseau plus sûr, plus performant et plus résilient.

Cette ambition collective repose sur deux piliers : d'une part, un engagement fort de SNCF Réseau, qui consacre 300 millions d'euros à des travaux entièrement financés par l'entreprise, d'autre part, une dynamique partenariale renouvelée, avec 290 millions d'euros de cofinancements, dont 150 millions via le Contrat de Plan État-Région et 140 millions dédiés aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.

Ces investissements répondent à une double priorité : moderniser les grands axes structurants pour renforcer la compétitivité du réseau et préserver les lignes de desserte fine, essentielles aux mobilités quotidiennes et à l'équilibre des territoires.

Derrière ces chiffres, ce sont des équipes mobilisées, des compétences variées et un dialogue constant avec nos partenaires institutionnels et nos clients (chargeurs, entreprises ferroviaires voyageurs et fret) qui permettent de concilier transformation du réseau et continuité du service ferroviaire.

Je tiens à saluer leur engagement.

En 2026, la Nouvelle-Aquitaine réaffirme ainsi sa vision : faire du ferroviaire un levier de cohésion et de développement pour l'ensemble de ses territoires.





SOMMAIRE

P. 6

Vue d'ensemble

P. 8

Nos engagements

P. 20

Notre quotidien

P. 24

Nos chantiers

P. 50

Notre expertise

Chantier du tunnel d'Angoulême réalisé entre août 2025 et avril 2026 dans le cadre du plan de relance du fret.

SNCF RÉSEAU NOUVELLE-AQUITAINE

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



Les
équipes

4 430

collaborateurs



Les
clients

117 clients

dont 15 entreprises
ferroviaires
(voyageurs et fret)

89 sites

embranchés
(chargeurs)



Le
flux

331

gares et haltes
voyageurs

750 circulations
TER par jour

150 circulations
TGV par jour

23 000
circulations
de trains de
marchandises par an



Les
investissements

593 M€

consacrés aux investissements
sur le réseau en 2026 :

290 M€

cofinancés par l'État,
la Région Nouvelle-Aquitaine,
des collectivités
et SNCF Réseau

303 M€

financés à 100 %
par SNCF Réseau



Le
réseau ferré

3 410 km

de lignes exploitées, dont :

250 km de Lignes à Grande
Vitesse (LGV)

2 127 km de Lignes de
Desserte Fine du Territoire (LDFT)

1 300 km de lignes électrifiées

200 km de lignes capillaires fret

1 719 passages à niveau

SNCF Réseau Les missions de la Direction régionale



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

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



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



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



Rechercher des financements,
réaliser la maîtrise d'ouvrage et
la maîtrise d'œuvre des projets
régionaux cofinancés et les projets
sur financements 100 % SNCF Réseau
dans le cadre de la régénération, de
la modernisation et de l'amélioration
des performances du réseau.



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



TRAVAUX DE RÉPARATION À TONNEINS

Le 19 mai, des pluies torrentielles ont gravement endommagé la voie ferrée à Tonneins. SNCF Réseau est intervenu afin de reconstruire en urgence 200 mètres de plateforme. 70 personnes ont été mobilisées en continu. Le 28 mai, les circulations ont pu reprendre, à temps pour le pont de l'Ascension.



RÉOUVERTURE DE LA LIGNE NIORT – SAINTES APRÈS NEUF MOIS DE TRAVAUX DE MODERNISATION

En février, la ligne Niort–Saintes a rouvert après neuf mois de modernisation. Un investissement de 115 millions d'euros, financé par l'État, la Région et SNCF Réseau, a permis de pérenniser l'infrastructure, d'améliorer la régularité et de supprimer les ralentissements (gain de temps de 8 minutes entre Niort et Saintes). Cet itinéraire est également emprunté par l'autoroute ferroviaire Cherbourg – Mouguerre.

LES GRANDS RENDEZ-VOUS 2025



INAUGURATION DE LA RÉOUVERTURE DU TRONÇON ENTRE ST-BENOÎT ET LE DORAT SUR LA LIGNE POITIERS–LIMOGES

En septembre, SNCF Réseau, l'État et la Région Nouvelle-Aquitaine ont inauguré la réouverture du tronçon entre St-Benoît et Le Dorat sur la ligne Poitiers–Limoges, après neuf mois de travaux. D'un montant de 70,4 millions d'euros, le chantier a permis de renouveler 20 kilomètres de voies et de réaliser des travaux hydrauliques et d'assainissement de la plateforme ferroviaire sur 35 kilomètres. Cette régénération a permis notamment de pérenniser l'infrastructure ferroviaire pour 20 ans, de renforcer la sécurité et la régularité, tout en accompagnant le développement de l'offre TER.



SERM DE BORDEAUX : CRÉATION D'UNE FONCTION ORIGINE/TERMINUS EN GARE D'ARCACHON

Les travaux permettant la création de la fonction origine/terminus en gare d'Arcachon dans le cadre du SERM de Bordeaux, engagés en mai 2024, se poursuivent en 2026. Il s'agit de moderniser les installations ferroviaires et d'adapter le plan de voies afin d'améliorer l'offre de service entre Libourne et Arcachon. La mise en service du nouveau poste de signalisation et des infrastructures modernisées est prévue à l'automne 2027.



SÉCURITÉ FERROVIAIRE : UNE CAMPAGNE DE TRAITEMENT DES FONTIS

En février, SNCF Réseau a mené à Baigts-de-Béarn (ligne Pau–Dax–Bayonne) des travaux de comblement de fontis. Ces effondrements souterrains peuvent fragiliser les voies. Les équipes ont utilisé la technique d'injection de coulis de ciment pour combler les vides et stabiliser le terrain.



TRAVAUX PRÉPARATOIRES POUR LE FUTUR RACCORDEMENT AU RÉSEAU FERRÉ DU SMR DE LISEA

Depuis octobre, SNCF Réseau effectue les premiers travaux de raccordement du réseau ferré au futur site de maintenance et de remisage (SMR) du matériel réalisé par LISEA à Croix d'Hins, Marcheprime (travaux hydrauliques, adaptation des réseaux électriques, etc.). La mise en service du SMR est prévue en décembre 2027.



TRAVAUX SUR LE VIADUC DUCOS DE LORMONT

De mars à juillet, SNCF Réseau a engagé d'importants travaux sur le viaduc Ducos de Lormont dans le cadre de la modernisation du réseau. Le chantier a permis de rénover l'étanchéité sur 150 mètres, de remplacer 3 appareils de voie, de renouveler entièrement 380 mètres de voies et de moderniser 5 kilomètres de câblages et de signalisation. Une opération essentielle pour maintenir la sécurité et la performance de l'infrastructure.



RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ENTRE SAINT-MARIENS ET SAINTES

De janvier à juillet, SNCF Réseau a renouvelé la voie sur le secteur Beillant–Ozillac, situé entre Saint-Mariens et Saintes. Ce chantier a permis de moderniser l'infrastructure ferroviaire et de renforcer la régularité et la sécurité des circulations, grâce au remplacement des rails, des traverses et du ballast. Ces travaux contribuent également à améliorer la performance de la ligne, avec un gain de temps de parcours de 6 minutes. Les interventions, majoritairement réalisées de nuit, ont été conduites en limitant l'impact sur les circulations, tout en intégrant les enjeux environnementaux.

LES MÉTIERS DE LA MAINTENANCE AU CŒUR DU SYSTÈME FERROVIAIRE

En Poitou-Charentes, près de 500 femmes et hommes s'engagent chaque jour pour assurer la maintenance du réseau ferré. Exercés dans des environnements contraints, les métiers de la maintenance sont essentiels pour la sécurité et la performance du réseau. Stuart Nield, directeur de l'Infrapôle Poitou-Charentes, présente les missions et enjeux de la maintenance du système ferroviaire.



« De nombreux départs sont prévus dans les années à venir. Il est donc essentiel de valoriser nos métiers pour recruter de nouveaux talents »

Stuart NIELD

Directeur de l'Infrapôle
Poitou-Charentes



Vous êtes responsable d'un établissement dédié principalement à la maintenance. À quoi ressemble le quotidien de vos équipes ?

STUART NIELD / Les équipes de maintenance sont mobilisées en continu, de jour comme de nuit, avec des interventions régulières le week-end lorsque les opérations l'exigent. Si certaines tâches se réalisent en atelier, la majorité s'effectue sur le terrain, quelles que soient les conditions météorologiques. Le rôle du mainteneur est essentiel : il veille à ce que les équipements techniques fonctionnent en permanence et garantissent la régularité et la sécurité des circulations. Concrètement, cela permet aux trains de circuler, dans leur grande majorité, à l'heure et en toute sécurité. C'est un travail souvent méconnu, mais absolument vital pour le bon fonctionnement du service public. Les agents qui effectuent ces métiers sont des passionnés, leur travail mérite toute notre reconnaissance.

Et pour les clients, comment les prenez-vous en compte au travers de votre activité ?

S.N / L'objectif est clair : permettre aux usagers de circuler sur le réseau sans incident. Le client est au cœur de toutes nos actions. Cela implique une exigence forte : les interventions doivent être invisibles pour les voyageurs. Les travaux doivent être réalisés dans les délais impartis et les pannes traitées le plus rapidement possible. C'est tout l'enjeu du quotidien de mes équipes, qui interviennent sur les 1100 km de lignes en Poitou-Charentes.

Quelle est votre vision sur les enjeux de la maintenance pour cette année à venir ?

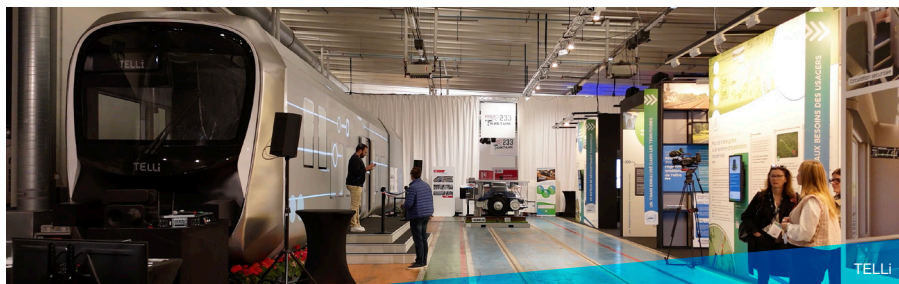
S.N / Le premier enjeu est celui du recrutement. De nombreux départs sont prévus dans les années à venir. Il est donc essentiel de valoriser nos métiers pour recruter de nouveaux talents, attirés par des activités techniques concrètes et porteuses de sens. Le deuxième enjeu concerne la qualité de service, notamment face à l'intensification des aléas climatiques. Les épisodes de tempêtes nous obligent à adapter nos pratiques et à renforcer nos moyens pour dégager rapidement les voies. Enfin, l'ouverture à la concurrence devrait générer davantage de circulations et donc une augmentation de l'offre ferroviaire. À nous de nous montrer à la hauteur de ces attentes.

Quelles sont vos fiertés en tant que mainteneur ?

S.N / Nous pouvons être fiers de contribuer chaque jour à un service ferroviaire de qualité. Chaque agent, quelle que soit sa spécialité, mesure l'impact concret de son travail sur la sécurité et la régularité des trains, qu'ils soient longue distance ou des trains du quotidien. Cette réussite repose également sur la contribution des équipes télécom (ESTI), de l'établissement industriel, ainsi que sur l'appui de nos établissements voisins. Il s'agit d'une mobilisation collective, indispensable pour garantir la performance du réseau.

TELLI, UN PROJET INNOVANT SOUTENU PAR LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Piloté par la DTIPG⁽¹⁾ avec l'appui conjoint de SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, le projet vise à redynamiser les Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT). Son objectif est d'offrir plus de trains et un meilleur service à coût maîtrisé, afin de faire du rail un réflexe quotidien pour les habitants des zones rurales et périurbaines.



Qu'est-ce que TELLi ?

Piloté par SNCF et soutenu par l'ADEME⁽²⁾, dans le cadre du plan France 2030, TELLi réunit un consortium de onze partenaires⁽³⁾. Ensemble, ils portent une vision globale qui intègre à la fois le matériel roulant, l'infrastructure, l'exploitation et l'expérience voyageur.

Un train léger innovant, économique et écologique

Long de 30 mètres pour un poids de 50 tonnes, il peut accueillir 150 voyageurs, dont 74 assis, et garantit l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Son aménagement intérieur est modulable, conçu pour transporter quatre vélos à l'horizontale, des poussettes, des bagages ou des colis. Capable d'atteindre une vitesse de 120 km/h, il dispose d'une autonomie de 200 kilomètres grâce à ses batteries rechargeables par pantographe.

Signalisation TELLi, une signalisation repensée pour plus de sobriété

TELLi repose sur une signalisation frugale visant à réduire les coûts d'installation, de maintenance et d'exploitation. Cette approche s'appuie sur quatre principes : la dématérialisation des équipements en voie, limitant les coûts associés ; la création d'évitements plus économiques permettant un cadencement jusqu'au quart d'heure sur voie unique ; l'utilisation d'un réseau télécom

public cyber-sécurisé évitant la pose de fibre optique, et une localisation des trains assurée par cartographies embarquées, renforcée par des technologies satellitaires garantissant le suivi de position et l'intégrité des circulations. Ce dispositif vise à augmenter l'offre ferroviaire sur les LDFT à moindre coût.

Train laboratoire et essais : 150 000 kilomètres parcourus par la rame laboratoire

Le train laboratoire du projet TELLi circule sur l'Étoile de Limoges depuis 2024 et cumule déjà plus de 150 000 kilomètres. Ce train expérimental est équipé de capteurs (caméras, radars, lidars et système de localisation) pour acquérir des données et ainsi valider les systèmes de perception en conditions réelles. Depuis janvier 2026, une nouvelle expérimentation est en cours : le transport de colis en mixité avec les voyageurs, en partenariat avec Geodis, sur la ligne Limoges – Poitiers.

TELLi en chiffres

150
voyageurs,
dont 74 places
assises

120 km/h

200 km
d'autonomie

Visitez le showroom
TELLi à Saintes



⁽¹⁾ DTIPG : Direction Technologies, Innovation et Projets Groupe / ⁽²⁾ ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

⁽³⁾ SNCF, Hitachi Rail, Texelis, CAF, Wabtec, Alstom, Capgemini, Ektacom, Cerema, Railenium, la Région Nouvelle-Aquitaine via son Ferrocampus

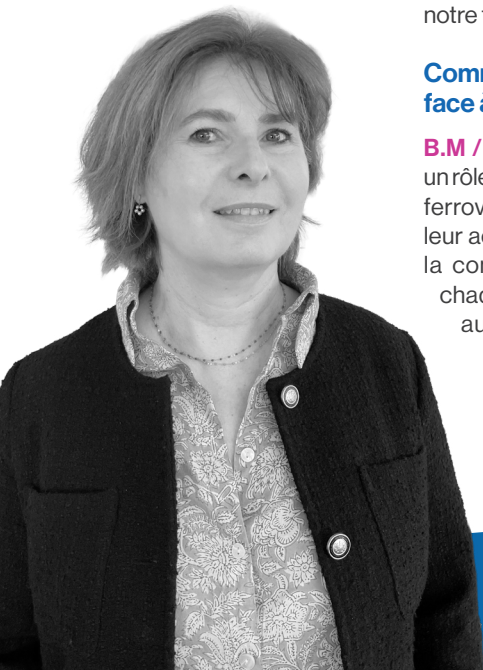
LA RELATION CLIENTS CHEZ SNCF RÉSEAU

Ouverture à la concurrence, hausse des circulations, développement du fret... Dans la région, le trafic ferroviaire évolue rapidement. Bénédicte Mazières, directrice du pôle Clients et Prospective de SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine, revient sur les enjeux de cette transformation et sur les fondamentaux d'une relation clients fondée sur l'équité, la transparence et l'anticipation.



« La qualité de nos échanges repose avant tout sur une relation de confiance »

Bénédicte MAZIÈRES
Directrice du pôle Clients
et Prospective de SNCF Réseau
Nouvelle-Aquitaine



Quelles sont les perspectives de développement de trafic en Nouvelle-Aquitaine ?

BÉNÉDICTE MAZIÈRES / Nous anticipons l'arrivée de nouveaux clients sur plusieurs segments du marché. Pour le Service Librement Organisé, de nouveaux opérateurs envisagent de développer leurs activités. Cela concerne la grande vitesse mais pas uniquement, de nouvelles circulations sont également prévues sur les lignes classiques. Du côté des trafics voyageurs conventionnés, le conseil régional Nouvelle-Aquitaine ouvre quatre lots à la concurrence dès 2028 : Poitou-Charentes, Limousin/Périgord, bassin bordelais et le Sud-Aquitaine. Quel que soit l'exploitant retenu, quatre sociétés dédiées seront en activité à terme. Dès 2026, nous accompagnerons le candidat retenu sur le lot Poitou-Charentes afin de lui permettre d'accéder au réseau dans les meilleures conditions. Par ailleurs, le trafic fret se développe également en Nouvelle-Aquitaine porté par l'émergence de nouveaux marchés.

Aujourd'hui, nous accompagnons déjà 15 entreprises ferroviaires qui circulent sur notre territoire.

Comment allez-vous vous organiser face à l'augmentation du trafic ?

B.M / Le pôle Clients et Prospective joue un rôle clé en accompagnant les entreprises ferroviaires dans chacune des étapes de leur accès au réseau. Tout commence par la compréhension fine des besoins de chaque acteur (entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de mobilité,

chargeurs, ports, etc.). Cette démarche repose sur de la pédagogie afin de leur permettre de s'approprier nos procédures notamment celles fixées dans le DRR⁽¹⁾ et de rechercher des solutions. Par exemple, nous leur apportons notre expertise pour répondre à leurs besoins de stationnement sur les voies de service, d'obtention de sillons, etc.

L'augmentation de trafic s'accompagne également d'un volume croissant de travaux. Notre défi au quotidien consiste à faire circuler davantage de trains dans un contexte de chantiers importants. Cela suppose que nous devons rechercher un équilibre entre les capacités commerciales et les capacités travaux, tout en garantissant la robustesse du système ferroviaire et la satisfaction client.

En parallèle, nous anticipons les besoins futurs, les études d'aménagements d'infrastructures à moyen et long terme. Aussi, nous réalisons des études d'exploitation afin de sécuriser les besoins de circulations d'ores et déjà identifiés par nos clients dans les années à venir.

Quels sont les fondamentaux de la relation avec vos clients ?

B.M / La qualité de nos échanges repose avant tout sur une relation de confiance fondée sur la transparence et le respect de la confidentialité. En tant que gestionnaire de l'infrastructure, SNCF Réseau a également un devoir d'équité : nous veillons à garantir ce traitement à l'ensemble de nos clients.

⁽¹⁾DRR : document de référence du réseau

PORT ATLANTIQUE LA ROCHELLE : LE FERROVIAIRE AU CŒUR D'UNE STRATÉGIE DE PERFORMANCE ET DE DÉCARBONATION

Avec près de 10 millions de tonnes de marchandises traitées chaque année, Port Atlantique La Rochelle est un acteur logistique majeur de la façade Atlantique. Forte d'investissements structurants dans ses infrastructures ferroviaires et d'un dialogue avec SNCF Réseau, la plateforme portuaire place le rail au cœur de sa stratégie de développement économique et de décarbonation. Entretien avec Sandrine Gourlet, Présidente du directoire et Directrice générale de Port Atlantique La Rochelle.

**Port Atlantique
La Rochelle en
quelques chiffres**

6^{ème}
port français

**Seul port en eau
profonde de la
façade Atlantique**

10 millions
**de tonnes de trafic
par an**

1,5 milliard
**par an de retombées
économiques sur le
territoire de La Rochelle
et ses environs**

**Pouvez-vous présenter
Port Atlantique La Rochelle ?**

SANDRINE GOURLET / Le port de La Rochelle est aujourd'hui le sixième port français avec un trafic annuel de près de 10 millions de tonnes de marchandises. Il se répartit de manière équilibrée : un tiers de céréales à l'export, un tiers de produits pétroliers raffinés à l'import et un tiers de divers matériaux (produits forestiers, produits du BTP, éoliennes, etc.). Bien que port civil, le Grand Port Maritime de La Rochelle dispose également d'une activité logistique à caractère militaire. Depuis 2008, il est gestionnaire du réseau ferré portuaire. Ses investissements dans une plateforme civile et militaire témoignent de sa volonté de développer l'usage ferroviaire en augmentant les capacités disponibles.

Comment le mode ferroviaire s'articule avec l'activité du port et contribue à son développement économique ? Avez-vous des projets visant à développer la part modale du ferroviaire ?

S.G / En 2024, un peu plus d'un million de tonnes de marchandises ont été acheminées par rail, soit environ 12,5 % du trafic total. Par exemple, la part du ferroviaire dans l'acheminement des céréales varie entre 30 et 35 % selon les années.

Le port poursuit activement la modernisation de ses infrastructures ferroviaires afin de soutenir cette dynamique. Il a développé une plateforme ferroviaire mixte (civile et militaire) avec des voies capables d'accueillir des trains de 750 mètres. Des projets d'extension et de modernisation du terminal ferroviaire sont également en cours pour faciliter le report modal depuis la route vers le rail.

Par ailleurs, la décarbonation est un axe majeur de sa stratégie, notamment dans son projet stratégique 2025-2029. Notre objectif est double : poursuivre la réduction des émissions de gaz à effet de serre et devenir exemplaire dans la transition écologique.

Comment se déroulent vos échanges avec SNCF Réseau ?

S.G / Nous avons pu constater les bienfaits de la déconcentration de SNCF Réseau depuis sa récente mise en œuvre. Les décisions sont prises au plus près du terrain en réponse à des enjeux locaux. Le dialogue s'en trouve renforcé, ce qui représente un véritable atout pour nous, en tant que clients.

De plus, différentes instances, telles que le conseil de développement du port auquel siège le Directeur régional SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine deux fois par an, permettent des échanges constructifs sur notre projet stratégique.

Sandrine GOURLET

Présidente du directoire
et Directrice générale de
Port Atlantique La Rochelle



LNSO ET ENVIRONNEMENT : COMPRENDRE L'APPROCHE

Projet structurant pour le Sud-Ouest, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) vise à améliorer l'offre ferroviaire et à renforcer les connexions entre Bordeaux, Toulouse, Dax et, plus largement, l'Espagne. Pensé dans une logique de mobilité bas-carbone, le projet accorde une place centrale aux enjeux environnementaux. Comment ces enjeux sont-ils pris en compte ? Réponses avec Amandine Bommel, responsable du pôle Environnement à l'Agence GPSO.



« Tout faire pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur l'environnement »

Amandine BOMMEL
Responsable du
pôle Environnement
Agence GPSO



Comment l'environnement est-il pris en compte dans la conception de la LNSO, dès les premières phases du projet ?

AMANDINE BOMMEL / L'Agence GPSO et ses partenaires partagent une ambition forte en matière écologique. Dès le début du projet, l'environnement a été un pilier très structurant. Il est pris en compte à chaque étape : de la détermination des fuseaux d'études au choix du tracé soumis à l'enquête d'utilité publique. Le projet cherche en priorité à éviter les zones à forts enjeux environnementaux. Des solutions alternatives sont étudiées pour limiter des impacts. Des orientations en termes d'écoconception (économie des ressources, etc.), sont déclinées dans les phases de conception détaillée. La colonne vertébrale de la conception de la LNSO est sous-tendue par la démarche ERC⁽¹⁾ : tout faire pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur l'environnement.

Par ailleurs, l'Agence GPSO, appuyée par le cabinet Carbone4, porte un projet inédit, ambitieux et innovant en matière environnementale avec l'élaboration d'une « stratégie carbone ». Celle-ci vise à définir des objectifs de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, des moyens pour y parvenir en mesurant les résultats.

Comment le projet se positionne-t-il face aux critiques sur l'utilité écologique des LGV ?

A.B / La construction d'une LGV, comme de toute grande infrastructure, soulève des questions sur son utilité écologique. Celle-ci dépend du territoire traversé, des objectifs du projet, et de ses impacts directs et indirects liés à sa construction puis à son exploitation. Le projet LNSO s'inscrit dans une stratégie de mobilités globale à l'échelle nationale. Il contribue à la décarbonation des transports et à un aménagement du territoire plus sobre et plus résilient. Le maître d'ouvrage cherche ainsi à atteindre un bilan environnemental équilibré. L'objectif est de respecter les ressources naturelles et de préserver les écosystèmes biologiques.

Comment s'articule la coordination entre SNCF Réseau, les collectivités et l'État sur les enjeux environnementaux ?

A.B / La coordination repose sur un partage clair des rôles : SNCF Réseau pilote les études et la mise en œuvre des mesures environnementales, l'État fixe le cadre réglementaire, tandis que les collectivités apportent leur connaissance du territoire et leurs politiques locales.

⁽¹⁾ERC : Éviter - Réduire - Compenser



Vallée du Ciron : un site à forts enjeux environnementaux

© Rodolphe Escher

Cette articulation se concrétise par une gouvernance et des phases de concertation et de participation du public. Cela permet d'intégrer les enjeux environnementaux tout au long du projet et d'ajuster les décisions. L'observatoire environnemental, installé début février 2026, suit les effets du projet sur l'environnement à long terme.

Quelles études, méthodes et mesures ont été mises en place pour identifier, réduire ou compenser les impacts, notamment sur les milieux naturels et la biodiversité ?

A.B / La biodiversité est l'un des sujets clés du projet LNSO. Elle est prise en compte de façon progressive et encadrée. D'abord, pour identifier les enjeux, des campagnes d'inventaires écologiques approfondies sont menées. Ensuite, pour réduire les impacts, le projet applique le principe ERC à chaque étape de conception. Enfin, pour compenser les impacts résiduels, des mesures écologiques sont mises en œuvre lorsque l'évitement et la réduction ne suffisent pas. Ces éléments sont consolidés dans l'étude d'impact environnemental, mise à jour à chaque demande d'autorisation environnementale.

Existe-t-il un calendrier prévisionnel des étapes clés (dossiers réglementaires, participation du public, début des travaux) avec leurs jalons environnementaux ?

A.B / Oui, le calendrier prévisionnel s'organise autour de trois grandes phases : les investigations préalables (sondages géotechniques et diagnostics archéologiques), qui ont fait l'objet de la délivrance de la première autorisation environnementale de la LN Bordeaux-Toulouse début février. Viennent ensuite les travaux anticipés (raccordements ou ouvrages structurants). Enfin, les travaux principaux (terrassements, génie civil, équipements ferroviaires) seront engagés. Chaque étape nécessite des autorisations environnementales spécifiques, en cohérence avec le calendrier global du projet. Chaque demande fait l'objet d'une participation du public. Comme ce fut le cas pour la première demande, déposée en mai 2025, pour les investigations préalables de la LN Bordeaux-Toulouse, qui a été soumise à l'avis du public en novembre 2025.

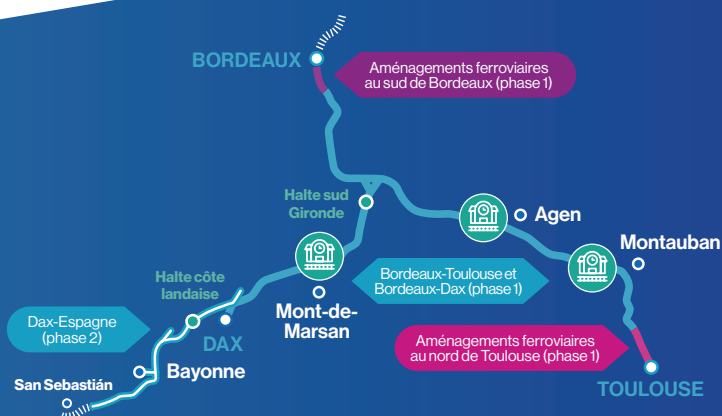


« La biodiversité est l'un des sujets clés du projet LNSO. »

Pour en savoir plus



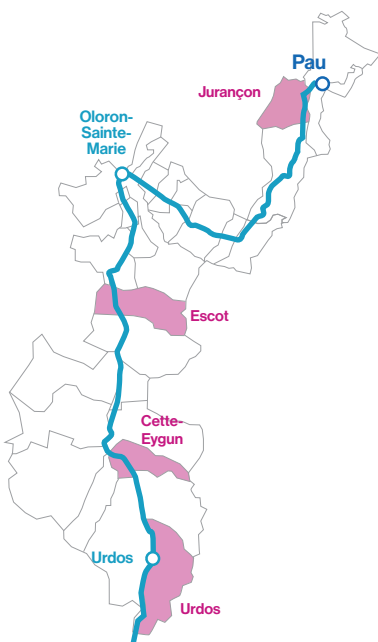
Carte du projet LNSO



RÉOUVERTURE DE LA LIGNE PAU–CANFRANC–SARAGOSSE : SNCF RÉSEAU A MENÉ UNE CONCERTATION VOLONTAIRE DE MECDU

Après une concertation préalable organisée fin 2024 sous l'égide de garants de la Commission nationale du débat public (CNDP), SNCF Réseau a mené, du 20 novembre au 20 décembre 2025, une nouvelle phase de concertation dédiée à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). Cette phase a constitué une étape réglementaire essentielle avant la poursuite du projet et l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Tracé de la ligne ferroviaire entre Pau et le tunnel ferroviaire international du Somport



MECDU : qu'est-ce que c'est ?

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure réglementaire régie par le Code de l'urbanisme (articles L. 153-54 à 153-59, R. 153-13, R. 153-14 et suivants). Elle a pour but de rendre possible la réalisation d'un projet sur une commune ou un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), tels qu'une communauté de communes ou une communauté d'agglomération. Le maître d'ouvrage du projet s'assure ainsi qu'aucun obstacle réglementaire dans les documents de programmation de l'aménagement du territoire ne s'oppose à la mise en œuvre du projet sur les communes concernées.

Une concertation volontaire de MECDU a été menée dans le cadre de la préparation de l'enquête d'utilité publique de la réouverture aux trafics ferroviaires internationaux de la ligne Pau–Canfranc–Saragosse. Elle a recueilli de nombreuses observations. SNCF Réseau y a répondu début 2026, et prendra en considération, lors des prochaines étapes de poursuite de l'élaboration du projet, les avis émis sur les registres numériques et papiers mis à disposition du public.

MECDU : pour quoi faire ?

L'inscription d'équipements permettant de délivrer le service ferroviaire envisagé (plateforme de télécommunications, sous-station d'alimentation électrique, chemins d'accès à ces installations, création de point de desserte) requiert une mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur quatre communes : Jurançon, Escot, Cette-Eygun et Urdos.

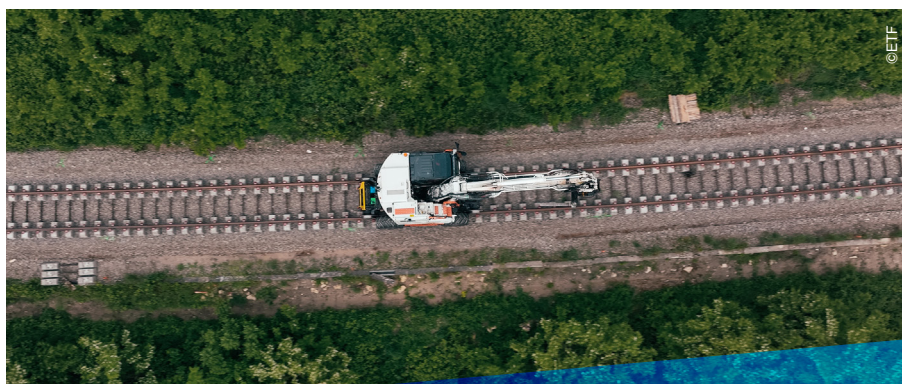
Ces équipements correspondent à la modernisation de la signalisation, à la réélectrification de la voie ferrée et à la création d'un nouveau point de desserte en haute vallée d'Aspe.

Et après ?

Les modifications à apporter dans les documents d'urbanisme, partie règlement et partie cartographique des Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi), feront l'objet d'une enquête publique de MECDU. Elle se déroulera dans le courant du second semestre 2026, concomitamment à l'enquête d'utilité publique du projet de réouverture aux trafics ferroviaires internationaux de la ligne Pau–Canfranc–Saragosse.

POITIERS–LIMOGES : LES TRAVAUX DU TRONÇON 2 DÉBUTENT EN 2026

Après une première phase de travaux menée entre décembre 2024 et septembre 2025 sur le tronçon 1, entre Saint-Benoît et Lathus-Saint-Rémy, SNCF Réseau poursuit le renouvellement de la voie ferrée sur la ligne Poitiers–Limoges. De mai 2026 à fin juin 2027, les travaux se concentrent sur le tronçon 2, entre Lathus-Saint-Rémy et Limoges.



Cette nouvelle phase a pour objectif de garantir la pérennité de l'infrastructure ferroviaire pour une durée de 20 ans. Elle vise également à accompagner le développement de l'offre TER, à améliorer la performance et la régularité du réseau ainsi qu'à assurer la sécurité des circulations ferroviaires. Le montant des travaux s'élève à 126,2 millions d'euros. Ce financement est réparti entre la Région Nouvelle-Aquitaine (50 %), l'État (41,5 %) et SNCF Réseau (8,5 %), dans le cadre du plan de relance.

Des travaux programmés en fermeture de ligne

Les travaux prévoient le renouvellement de la voie (rails, traverses, ballast). Ils comprennent également des travaux hydrauliques, des travaux de traitement de la plateforme ferroviaire, ainsi que des interventions sur les ouvrages d'art, les ouvrages en terre et les installations

de signalisation et de télécommunications. L'ampleur des travaux impose la fermeture de la ligne entre Montmorillon et Limoges du 3 août 2026 au 26 juin 2027.

Un chantier responsable et engagé localement

Le chantier intègre un suivi environnemental assuré par un écologue, afin de limiter les impacts sur les milieux naturels (faune et flore) et de prévenir les pollutions liées aux activités du chantier. Il s'inscrit également dans une logique d'économie circulaire favorisant la valorisation et le recyclage des matériaux usagés. Enfin, une clause d'insertion professionnelle est prévue, représentant un total de 10 000 heures réalisées au bénéfice de personnes éloignées de l'emploi, grâce à des contrats spécifiques et des actions d'accompagnement dédiés.

Données clés

57,68 km
de voies renouvelés

100 000
traverses remplacées

146 320
tonnes de ballast neuf

2
ponts-rails régénérés

2
ponts-rails remplacés

Calendrier des travaux

De mai à juillet 2026 :
travaux préparatoires

D'août 2026 à juin 2027 :
travaux principaux et de finition

26 juin 2027 :
mise en service



2026

2027

SNCF RÉSEAU MODERNISE LA LIGNE POLT ENTRE LA SOUTERRAINE ET LOTHIERS

De janvier à mai 2026, SNCF Réseau conduit une opération de grande ampleur visant à moderniser la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, avec le renouvellement complet de 51 kilomètres de voies ferrées entre La Souterraine (Creuse) et Lothiers (Indre).



- Travaux de renouvellement complet de la voie 2
- Travaux de renouvellement complet de la voie 1
- Travaux d'infrastructure de relèvement de vitesse

Un renouvellement complet de l'infrastructure ferroviaire

Le projet prévoit le renouvellement complet de 51 kilomètres de voies ferrées (rails, traverses, ballast), dont 43 kilomètres sur la voie 2 (sens Toulouse-Paris) et 8 kilomètres sur la voie 1 (sens Paris-Toulouse).

En parallèle, des travaux d'adaptation de l'infrastructure sont menés dans le cadre du projet d'amélioration de l'axe POLT. Ces interventions permettent le relèvement de la vitesse des trains. En mutualisant ces opérations, SNCF Réseau limite la gêne pour les entreprises ferroviaires comme pour les voyageurs.

450 personnes mobilisées jour et nuit et un train-usine dédié

Pour mener à bien ce chantier, 450 personnes sont mobilisées jour et nuit sur le terrain ainsi que sur les bases travaux de Limoges Puy-Imbert et de Châteauroux-Bitray. Les travaux sont réalisés de nuit, à raison de cinq nuits par semaine, afin de préserver la circulation des trains en journée, moyennant une adaptation du plan de transport.

Le chantier est réalisé grâce à un train-usine permettant d'intervenir jusqu'à dix fois plus rapidement que les méthodes traditionnelles.

Données clés

51 km
de voies renouvelés

Jusqu'à 1 km
de voie renouvelé
par session de travail

95 000
tonnes de ballast
renouvelées

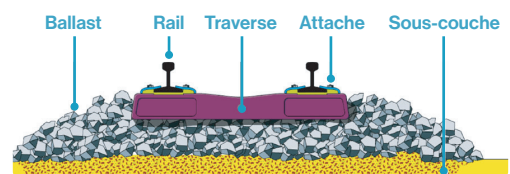
86 000
traverses posées

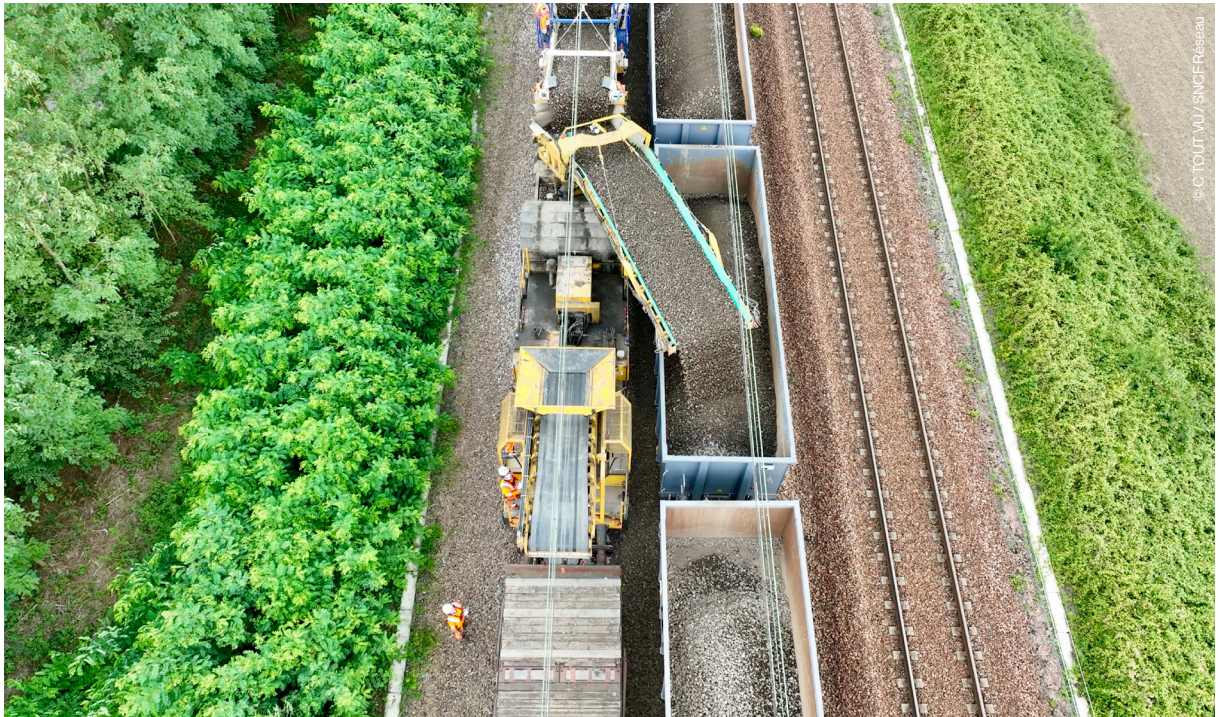
102 km
de rails neufs posés

Un train-usine, comment ça marche ?

Le train-usine permet de renouveler les différents composants de la voie par l'intervention de nombreux engins en simultanément. Il permet de travailler **dix fois plus vite** qu'avec des moyens traditionnels. Il assure en continu la dépose de l'ancienne infrastructure, le dégarnissage du ballast, la mise en place des nouvelles traverses et la pose des rails neufs, avec une production moyenne pouvant aller jusqu'à 1 km de voie renouvelé par session de travail.

Principaux composants de la voie ferrée





© C. TOUTY / SNGF Réseau

Un chantier écoresponsable et ancré dans les territoires

Inscrit dans une démarche d'écoconception et d'économie circulaire, le chantier privilégie le réemploi et le recyclage des matériaux.

5 572 heures d'insertion professionnelle sont également réalisées dans le cadre de ce chantier.



Ballast

60 % réemployé directement sur la zone de travaux et **40 % recyclé**.



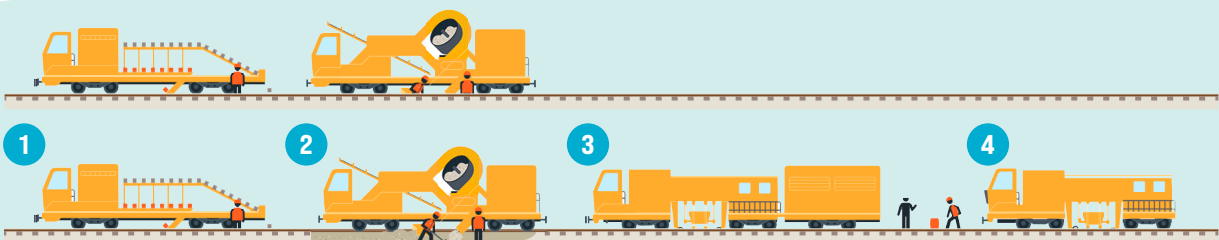
Traverses

Traverses en béton **recyclées** ; traverses en bois **traitées en filière adaptée**.



Rails

102 km de rails déposés **recyclés en « rails verts »** (refondus en aciérie).



1 La substitution

Les anciens panneaux de voie sont retirés et déposés sur le train de la voie contiguë, afin d'installer le ballast et les traverses de la nouvelle voie.

2 La dégrainseuse

Engin permettant de soulever la voie afin d'extraire l'ancien ballast.

3 Le relevage

Du ballast est déversé pour stabiliser la voie et la positionner à la bonne hauteur.

4 La libération et le nivellement supplémentaire

Le rail est amené à une température comprise entre 20°C et 32°C afin de le préparer aux efforts de dilatation et de traction qu'il subit en permanence lors des variations de température. Des ajustements de la voie sont effectués comme la remise à niveau et l'ajout du ballast.

DIVAGATION DES ANIMAUX ET CIRCULATIONS FERROVIAIRES : SNCF RÉSEAU S'ENGAGE

SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine met en œuvre diverses actions de prévention pour améliorer la qualité et la sécurité des circulations ferroviaires, tout en prenant en compte les déplacements des animaux domestiques et de la faune sauvage.



Prévenir les collisions

Chaque année, des centaines d'animaux domestiques et sauvages s'aventurent sur les voies ferrées et sont heurtés par des trains. Ces incidents ne sont pas sans conséquence. Ils perturbent la ponctualité des circulations ferroviaires et engendrent des coûts de maintenance élevés pour le gestionnaire d'infrastructure. Au-delà des protocoles existants déjà mis en œuvre par les agents sur le terrain, SNCF Réseau et ses équipes en Aquitaine, Poitou-Charentes ainsi qu'en Indre-Limousin déploient différentes actions pour réduire ces risques.

Mieux comprendre pour mieux agir

En premier lieu, les zones les plus exposées, dites « points chauds », font l'objet d'analyses approfondies. Celles-ci reposent sur des outils de modélisation complétés par des observations de terrain, afin de mieux comprendre les déplacements et comportements des animaux à proximité des voies. À la suite de ces études, certaines actions

ciblées pourront ainsi être déployées à plus grande échelle. Parmi elles, la gestion différenciée de la végétation vise à dégager les abords des voies, permettant aux animaux de s'éloigner à l'approche des trains.

Des solutions concrètes sur le terrain

Plusieurs dispositifs pérennes sont mis en œuvre sur tout le territoire, comme le développement de l'écopâturage et l'installation de clôtures à des endroits stratégiques. Des systèmes d'effarouchement sont également à l'étude.

Des interventions en dernier recours

Lorsque ces mesures de prévention ne suffisent plus, des opérations de régulation peuvent être organisées en lien avec les services de l'État et les fédérations départementales de chasse.

Ces interventions, strictement encadrées, sont menées de manière ponctuelle et ciblée sur les secteurs les plus exposés. Elles peuvent notamment prendre la forme de battues administratives.

Données clés

146

incidents
(+15 % en 2025)

627

trains retardés
ou supprimés
(+7 % en 2025)

12 777

minutes perdues
(+10 % en 2025)

À l'échelle régionale :



45%

des heurts recensés
en Aquitaine

35%

en Limousin

20%

en Poitou-Charentes

LE TRAIN BOA AU SERVICE DE LA MODERNISATION FERROVIAIRE ENTRE RUFFEC ET MONTMOREAU

En 2026, SNCF Réseau poursuit le renouvellement des rails entre Ruffec et Montmoreau. Dans la continuité des travaux engagés depuis 2024, cette opération vise à renforcer la fiabilité, la sécurité et la performance des circulations sur un axe stratégique du territoire : la ligne Paris-Bordeaux.

Le chantier en 2026 porte sur un linéaire de près de 61,5 kilomètres de rails, venant compléter les opérations déjà réalisées entre Poitiers et Ruffec-Luxé en 2024 et 2025. Entièrement financée par SNCF Réseau, l'opération représente un investissement de 17 millions d'euros. Ces travaux permettent d'assurer la pérennité de l'infrastructure ferroviaire et d'améliorer la performance et la régularité du réseau.

Le train-usine BOA, un outil industriel au service du réseau

Pour réaliser ces travaux, SNCF Réseau utilise le train-usine BOA, un outil industriel performant. Long d'environ 600 mètres, le BOA fonctionne comme une usine mobile, capable de remplacer les rails de manière continue et mécanisée, tout en maîtrisant les délais d'intervention et les contraintes d'exploitation.

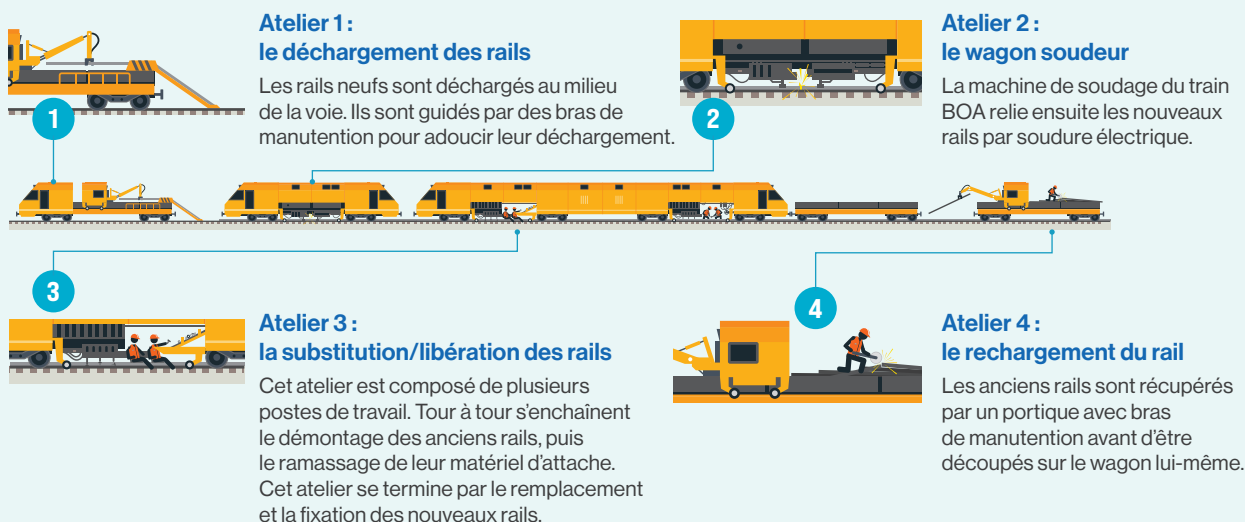
Organisé en quatre ateliers successifs, le train-usine permet d'enchaîner l'ensemble des opérations nécessaires au renouvellement de la voie. Les rails neufs sont d'abord acheminés et déposés au cœur de la voie grâce à des bras de manutention, puis soudés entre eux par une machine embarquée afin de constituer des rails longs et continus. Le BOA procède ensuite à la dépose des anciens rails, à la récupération des attaches, puis à la pose et à la fixation des nouveaux rails. Enfin, les matériaux déposés sont découpés et évacués directement par le train. Cette méthode industrialisée permet de renouveler jusqu'à 320 mètres de rails par heure, de chaque côté de la voie.

Le chantier intègre une démarche d'économie circulaire

Les rails déposés sont valorisés par le réemploi ou le recyclage, contribuant à limiter l'empreinte environnementale du chantier.



« Le BOA fonctionne comme une usine mobile, capable de remplacer les rails de manière continue et mécanisée »



ENTRE DAX ET BAYONNE, LA CATÉNAIRE « MIDI » SE MODERNISE JUSQU'EN 2031

Avec un investissement de 190 millions d'euros, financé à 14 % par l'Union européenne et à 86 % par SNCF Réseau, la modernisation de la caténaire « Midi » entre Dax et Bayonne a débuté en janvier 2025 et se poursuit jusqu'en 2031. 40 kilomètres de double voie seront progressivement remplacés par la Caténaire Simplifiée Régularisée Renforcée (CSRR), plus performante et plus robuste, adaptée aux enjeux de développement du trafic ferroviaire et aux évolutions climatiques.

Les travaux, réalisés de nuit pour maintenir les circulations des trains en journée, prévoient l'installation de 450 kilomètres de nouveaux câbles, de 1900 supports caténaires ainsi que la dépose de 690 ogives. Ce chantier est également très engagé dans le respect de l'environnement, intégrant

un Plan d'Assurance Environnemental exigeant avec un suivi écologique précis et de nombreuses mesures dédiées à la protection de la biodiversité.

À ce titre, l'organisation du chantier et sa durée tiennent compte de la nidification des cigognes blanches présentes sur le tracé.

1

Un TGV circule sous la caténaire « Midi » entre Dax et Bayonne





© Rouage Studio



© Rouage Studio



© Rouage Studio

2

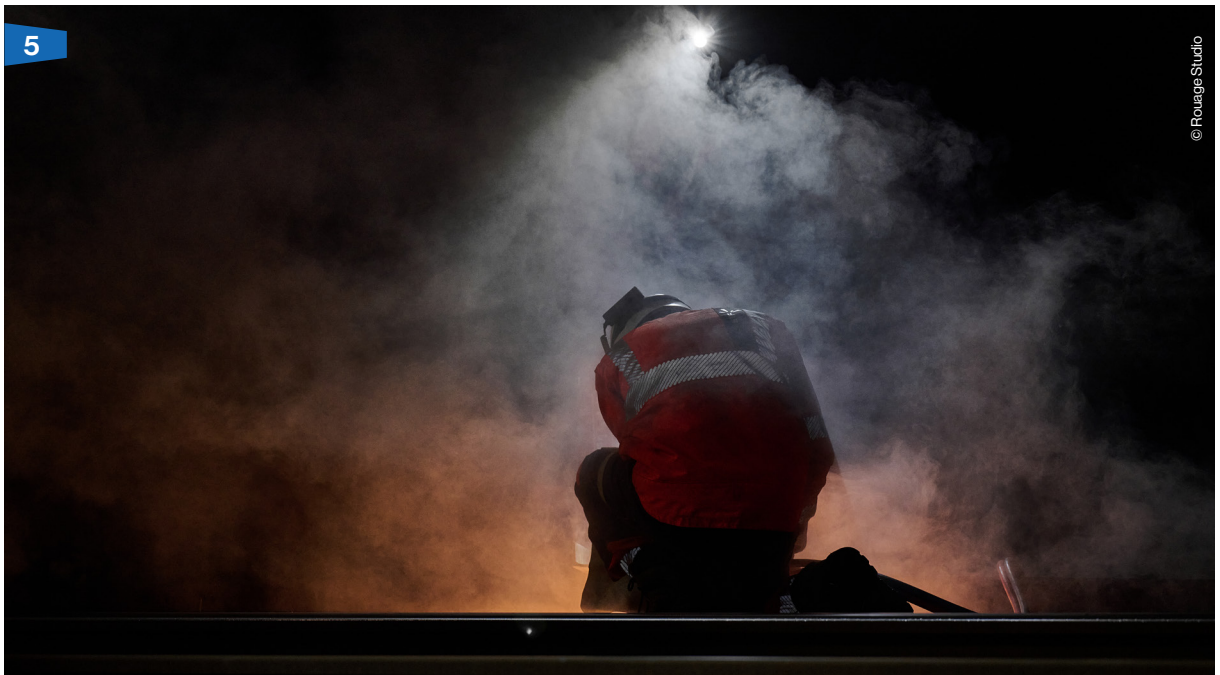
Dépose des supports caténares
par oxycoupage

3

Touret de câbles en cuivre

4

Dépose d'une ogive



5
Découpage des supports
d'ogive déposés

6
Découpage des supports
d'ogive déposés

7
Préparation des nouveaux supports
caténares au parc matériels

8
Matériels neufs (isolateurs)





9

© Rouage Studio



© Rouage Studio

9
Nids de cigognes blanches sur des ogives

10
Terrassement des fondations des nouveaux supports caténaire

11
Coexistence entre caténaire « Midi » et nouveaux équipements (avant dépose des anciennes installations)



10

© Rouage Studio



11

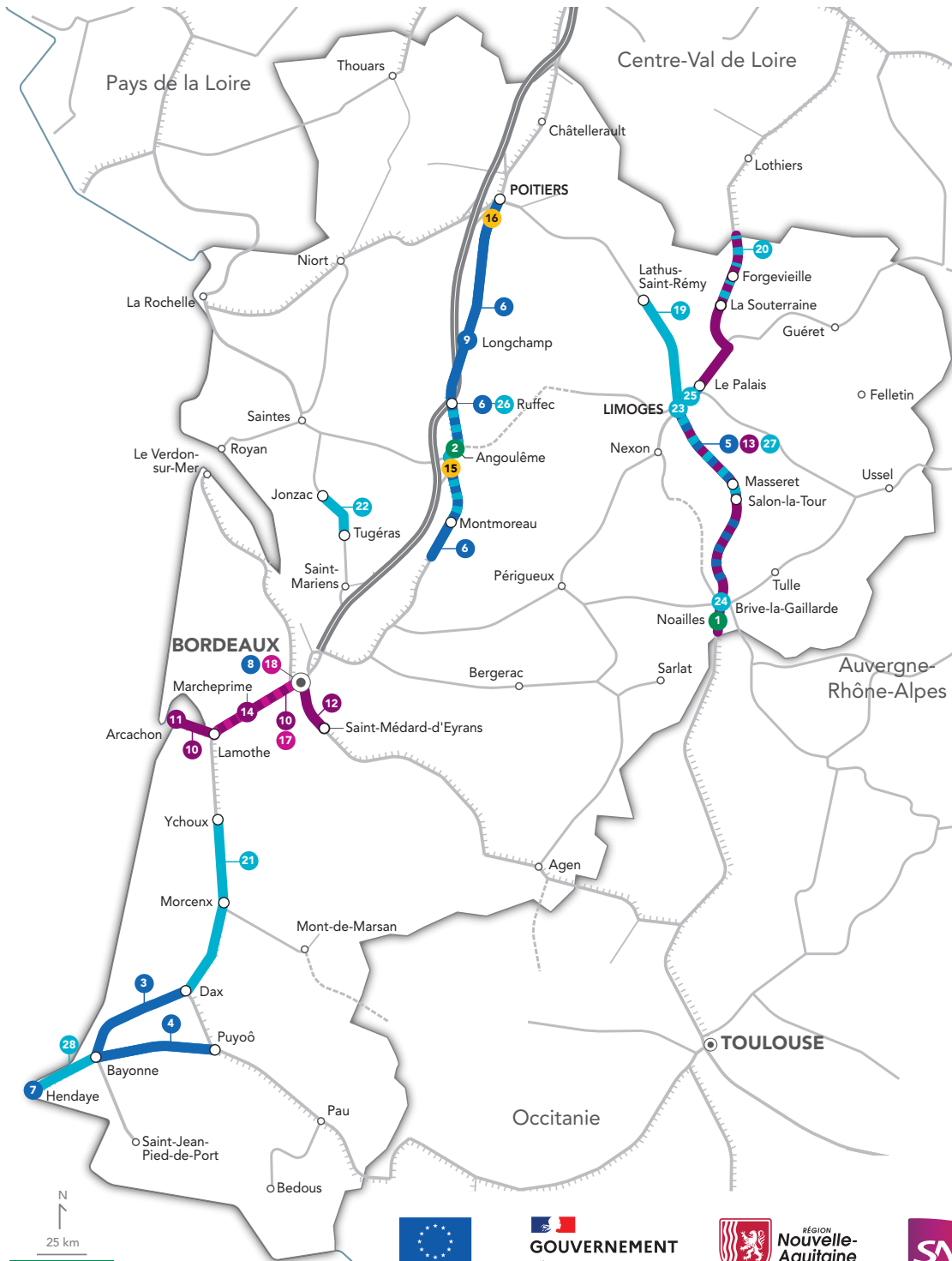
© Rouage Studio

Pour en savoir plus



PRINCIPAUX CHANTIERS 2026

NOUVELLE-AQUITAINE



N
25 km

SITUATION JANVIER 2026
document non contractuel
réalisation : latitude-cartagène










AIGUILLAGE

 Travaux de jour






 Travaux de nuit

- 1  **POLT⁽¹⁾ - Dépose de 3 aiguillages en gare de Noailles**
De novembre 2026 à décembre 2026 - 2,1 M€
- 2  **Renouvellement de 10 aiguillages en gare d'Angoulême (faisceau sud)**
De septembre 2026 à février 2027 - 14,5 M€ en 2026



CATÉNAIRE / ALIMENTATION ÉLECTRIQUE / SOUS-STATION ÉLECTRIQUE

- 3  **Modernisation de la caténaire Midi entre Dax et Bayonne**
De janvier 2025 à juillet 2031 - 14% Union européenne et 86% SNCF Réseau - 190 M€ au total dont 24,8 M€ en 2026
- 4  **Renforcement de la caténaire Midi entre Puyoô et Bayonne**
De janvier 2026 à mai 2026 - 1,7 M€
- 5  **POLT⁽¹⁾ - Remplacement fil de contact caténaire entre Limoges et Brive-la-Gaillarde**
En avril 2026 et en octobre 2026 - 1,2 M€
- 6  **Régénération de 14 sous-stations 3 200 V entre Poitiers et Les Perrotins**
De mai 2026 à juillet 2030 - 10,9 M€ au total dont 1,8 M€ en 2026
- 7  **Sous-station de Hendaye : régénération de l'automatisme**
2025-2026 - 2 M€
- 8  **Sous-station de La Médoquine : régénération de l'automatisme**
2026 - 1,6 M€
- 9  **Sous-station de Longchamp : régénération de l'automatisme**
2026-2027 - 1,4 M€



DÉVELOPPEMENT (DONT PROJETS INSCRITS AUX CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION)

- 10  **SERM Bordeaux⁽²⁾ - Redimensionnement des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon**
De mai 2024 à juin 2027 - 58% État, 13% Région Nouvelle-Aquitaine, 11% Département de la Gironde, 18% Bordeaux Métropole
65 M€ au total dont 24,7 M€ en 2026
- 11  **SERM Bordeaux⁽²⁾ - Création de l'origine/terminus à Arcachon**
De mai 2024 à septembre 2027 - 33% État, 1% Région Nouvelle-Aquitaine, 33% Département de la Gironde, 33% Bordeaux Métropole
53 M€ au total dont 16,4 M€ en 2026
- 12  **AFSB⁽³⁾ - 3ème voie entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans**
De janvier 2025 à mai 2032 - 2% Union européenne, 50% État, 48% Collectivités territoriales - 991 M€ au total dont 160 M€ en 2026
- 13  **POLT⁽¹⁾ - Amélioration de la performance de l'axe POLT**
De janvier 2024 à décembre 2027 - 100% État - 257 M€ au total dont 68,5 M€ en 2026
- 14  **Raccordement du site de maintenance et de remisage (SMR) de LISEA au réseau ferré national à Marcheprime**
D'octobre 2025 à décembre 2027 - 35 M€ au total dont 19,4 M€ en 2026











OUVRAGES D'ART ET EN TERRE

- 15  **Autoroute ferroviaire Cherbourg – Mouguerre : travaux d'adaptation du tunnel d'Angoulême**
De juin 2026 à juillet 2026 - 87% État et 13% SNCF Réseau (Plan de relance) - 15,7 M€ au total
- 16  **Autoroute ferroviaire Cherbourg – Mouguerre : travaux d'adaptation du tunnel des Bachées**
D'avril 2026 à décembre 2026 - 89,7% État et 10,3% SNCF Réseau (Plan de relance) - 10,5 M€

8 SIGNALISATION ET TÉLÉCOMMUNICATION FERROVIAIRE

- 17  **Modernisation des installations électriques entre Bordeaux et Lamothé – Phase 1**
De février 2025 à avril 2028 - 34,2 M€ au total dont 11 M€ en 2026
- 18  **Programme de modernisation du centre opérationnel de gestion des circulations de Bordeaux (COGC)**
De janvier 2024 à décembre 2030 - 192 M€ au total dont 12 M€ en 2026

VOIE

- 19  **Renouvellement de la voie entre Poitiers et Limoges – Tronçon 2**
De mai 2026 à juin 2027 - 41,5% État, 50% Région Nouvelle-Aquitaine, 8,5% SNCF Réseau (Plan de relance) - 126,2 M€ au total
- 20  **POLT⁽¹⁾ - Renouvellement de la voie entre La Souterraine et Lothiers (suite rapide)**
De janvier 2026 à mai 2026 - 14,5% État et 85,5% SNCF Réseau - 78 M€
- 21  **Renouvellement de la voie entre Ychoux et Dax (suite rapide)**
De mars 2026 à novembre 2027 - 115 M€ au total
- 22  **Renouvellement de rails entre Jonzac et Tugéras**
De janvier 2026 à novembre 2026 - 7 M€
- 23  **POLT⁽¹⁾ - Renouvellement des voies J et K en gare de Limoges Bénédictins**
De mai 2026 à juillet 2026 - 2,4 M€
- 24  **Renouvellement des voies H et J en gare de Brive-la-Gaillarde**
De septembre 2026 à décembre 2026 - 1,7 M€
- 25  **Modernisation de voies à la base travaux de Limoges Puy-Imbert**
De juillet 2026 à septembre 2026 - Chantier cofinancé État et SNCF Réseau - 1,1 M€
- 26  **Renouvellement de rails entre Ruffec et Montmoreau (train BOA)**
De janvier 2026 à avril 2026 - 17 M€
- 27  **Renouvellement de rails entre Limoges et Salon-la-Tour**
De février à mars 2026 et de novembre à décembre 2026 - 2,8 M€
- 28  **Traitement de limitation partielle de vitesse entre Bayonne et Hendaye**
De septembre 2025 à décembre 2026 - 12 M€ au total dont 5,5 M€ en 2026

POLT⁽¹⁾ : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

SERM Bordeaux⁽²⁾ : Les opérations sont également financées par le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole

AFSB⁽³⁾ : Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux


1 POLT¹ – DÉPOSE DE 3 AIGUILLAGES EN GARE DE NOAILLES

DE 11/2026 À 12/2026

Nature des travaux

- Renouvellement de la voie (rails, traverses, ballast).
- Adaptation des installations de traction électrique, caténaire et télécommunications.
- Renouvellement d'un passage à niveau.

Spécificités du chantier

-  Travaux de nuit
- Valorisation des matériaux.

Bénéfices de l'opération

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

Données clés

488 m
de voies renouvelés

1500 tonnes
de ballast remplacées

1 km
de rails renouvelé

850 traverses
renouvelées

40 personnes
mobilisées par session de travail
en moyenne sur le chantier

Agenda

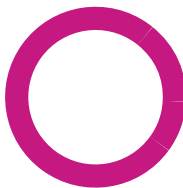
- **Travaux principaux :**
Du 2 novembre au 11 décembre 2026

Travaux d'envergure (OCPs)

- Du 5 au 6 décembre 2026 : 24h

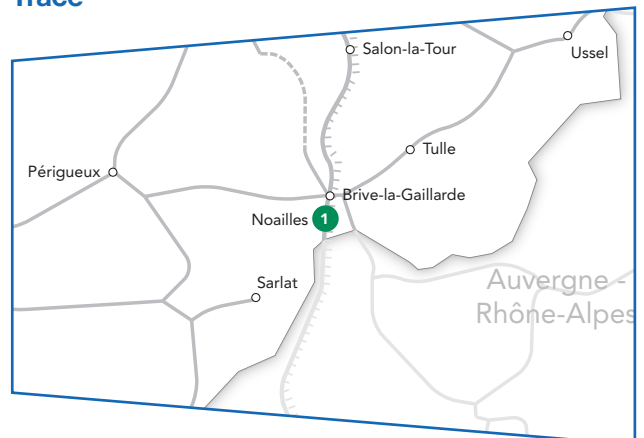
Financement

2,1 M€



100 %
SNCF Réseau

Tracé



¹POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

2 RENOUVELLEMENT DE 10 AIGUILLAGES EN GARE D'ANGOULÊME (FAISCEAU SUD)

DE 09/2026 À 02/2027

Nature des travaux

- Renouvellement de 10 aiguillages.
- Renouvellement de la voie (rails, traverses, ballast).
- Assainissement de la plateforme ferroviaire.

Spécificités du chantier



Travaux de jour

Bénéfices de l'opération

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

Données clés

10 aiguillages renouvelés

900 m linéaires cumulés de travaux

110 personnes mobilisées par session de travail en moyenne sur le chantier

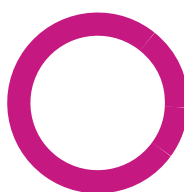
Agenda

- **Travaux préparatoires :**
Du 15 août au 7 novembre 2026
- **Travaux principaux :**
Du 7 novembre au 11 décembre 2026
- **Travaux de finition :**
Du 14 décembre 2026 au 5 février 2027

Travaux d'envergure (OCPs)

- Du 7 au 9 novembre 2026 : 48h
- Du 13 au 16 novembre 2026 : 69h
- Du 20 au 23 novembre 2026 : 69h
- Du 27 au 30 novembre 2026 : 70h
- Du 5 au 7 décembre 2026 : 48h

Financement



100 %
SNCF Réseau

14,5 M€ en 2026

Tracé



3 MODERNISATION DE LA CATÉNAIRE MIDI ENTRE DAX ET BAYONNE

DE 01/2025 À 07/2031

Nature des travaux

- **Modernisation totale** des composants de la caténaire et remplacement de la caténaire historique.
- **Utilisation de la technologie caténaire de pointe** : la Caténaire Simplifiée Régularisée Renforcée (CSRR).

Spécificités du chantier

- **Travaux de nuit**
- **Insertion professionnelle** : mise en œuvre d'une clause d'insertion permettant la réalisation de **30 000 heures de travail** dédiées aux personnes éloignées de l'emploi.
- **Environnement et biodiversité** : mise en place d'un Plan d'Assurance Environnemental et d'un suivi écologique avec une attention particulière portée à la protection de la nidification des cigognes blanches.

Bénéfices de l'opération

- **Améliorer la performance et la régularité** du réseau.
- **Assurer la pérennité** de l'infrastructure ferroviaire.

Données clés

40 km

de ligne
sur 2 voies

450 km

de nouveaux
câbles

1 900

nouveaux supports
caténaires

690 ogives

de caténaires « Midi »
déposées

Agenda

- **Travaux sur le tronçon 1 entre Ondres et Saint-Vincent-de-Tyrosse :**
De mai 2025 à décembre 2027
- **Travaux sur le tronçon 2 entre Saint-Vincent-de-Tyrosse et Dax :**
De janvier 2028 à juillet 2031

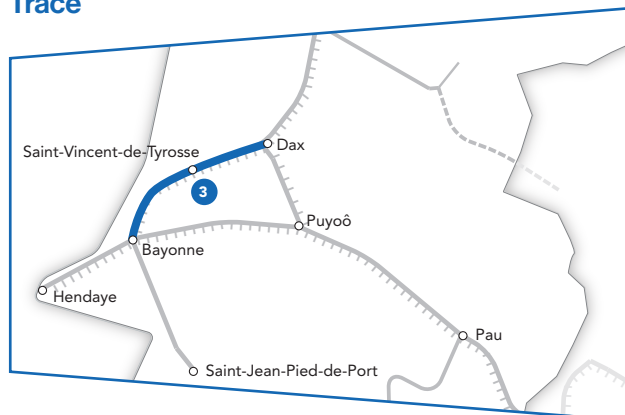
Financement

190 M€

dont 24,8 M€ en 2026



Tracé



6 RÉGÉNÉRATION DE 14 SOUS-STATIONS 3 200 V ENTRE POITIERS ET LES PERROTINS

DE 05/2026 À 07/2030

Nature des travaux

- **Remplacement et modernisation des sous-stations existantes** par de nouvelles sous-stations plus performantes et optimisées.
- Démolition des anciens bâtiments de sous-stations.

Spécificités du chantier



Travaux de jour

- **Insertion professionnelle** : mise en œuvre d'une clause d'insertion avec des contrats et des actions dédiés aux personnes éloignées de l'emploi.

Bénéfices de l'opération

- **Améliorer la performance et la régularité** du réseau sur la ligne Paris–Bordeaux.
- **Garantir la robustesse** de l'infrastructure ferroviaire.

Données clés

14 sous-stations régénérées

Agenda

Travaux préparatoires :

- Lot 1** : mai à juin 2026
- Lot 2** : septembre à novembre 2027
- Lot 3** : septembre à novembre 2028
- Lot 4** : septembre à novembre 2029

Travaux principaux :

- Lot 1** : juin à août 2026
- Lot 2** : décembre 2027 à mars 2028
- Lot 3** : décembre 2028 à mars 2029
- Lot 4** : décembre 2029 à mars 2030

Travaux de finition :

- Lot 1** : septembre à novembre 2026
- Lot 2** : avril à juillet 2028
- Lot 3** : avril à juillet 2029
- Lot 4** : avril à juillet 2030

Financement

10,9 M€

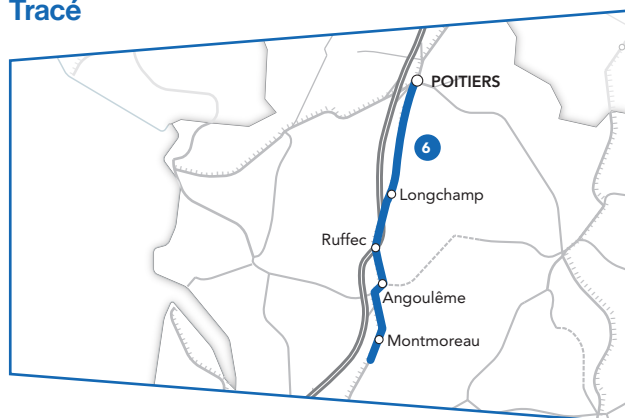
dont 1,8 M€ en 2026



100 %

SNCF Réseau

Tracé



10 SERM² BORDEAUX - REDIMENSIONNEMENT DES INSTALLATIONS FIXES DE TRACTION ÉLECTRIQUE ENTRE BORDEAUX ET ARCACHON

DE 05/2024 À 06/2027

Nature des travaux

- **Création de 2 nouvelles sous-stations électriques** à Gazinet et Canauley.
- **Ajout d'un groupe de traction** pour renforcer la sous-station électrique de Lamothe.
- **Création d'un poste de mise en parallèle** à Marcheprime.
- **Raccordement des installations** au Central Sous-Station de Bordeaux.

Spécificités du chantier

- **Travaux de nuit**

Bénéfices de l'opération

- **Accompagner** le retour à une exploitation ferroviaire en **mode nominal** et **permettre le développement de l'offre TER** dans le cadre du déploiement du SERM de Bordeaux.

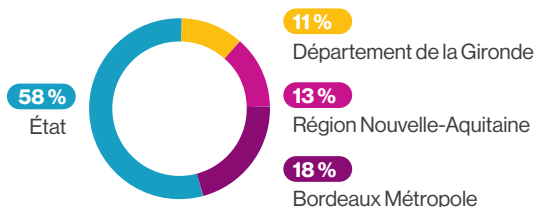
Agenda

- **Mise en service :**
En juin 2027

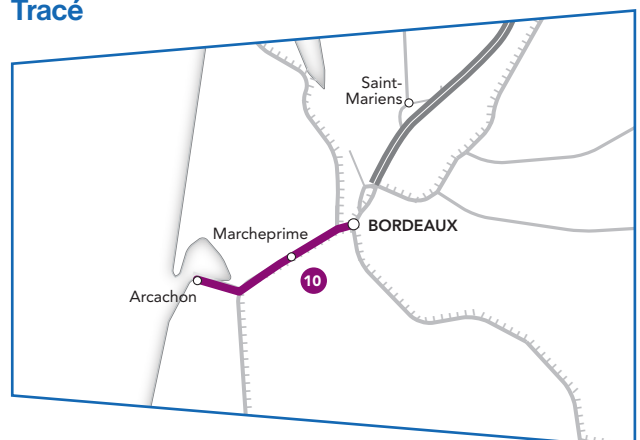
Financement

65 M€

dont 24,7 M€ en 2026



Tracé



11 SERM BORDEAUX CRÉATION DE L'ORIGINE/TERMINUS À ARCACHON

DE 05/2024 À 09/2027

Nature des travaux

- **Aménagement des installations de remisage et logistique du matériel roulant utilisées pour le SERM en gare d'Arcachon** : travaux de signalisation, remplacement de caténaire (voie 1), pose des équipements liés à la maintenance des TER (travaux de génie civil).

Spécificités du chantier

Travaux de jour et de nuit

- **Innovation** : ce projet combine le déploiement inédit du système de signalisation ARGOS en Nouvelle-Aquitaine et une forte coordination des métiers, dans le périmètre contraint de la gare d'Arcachon.

Bénéfices de l'opération

- **Permettre l'accueil** en gare d'Arcachon du volume de trafic prévu au titre du projet de service du SERM de Bordeaux.
- **Diamétraliser** un service de transport entre Libourne et Arcachon.
- Offrir un **lieu de remisage** et de gestion logistique (nettoyage, gestion des fluides, etc.) des rames pour soulager le site de Bordeaux.

Agenda

- **Mise en service** :
En septembre 2027

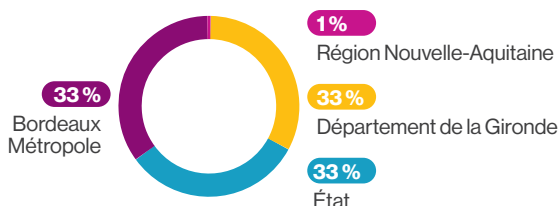
Travaux d'envergure (OCPs)

- **Du 8 au 10 mai 2026** : 48h

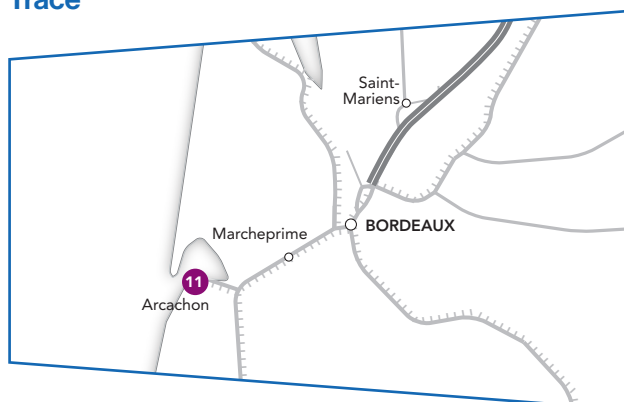
Financement

53 M€

dont 16,4 M€ en 2026



Tracé



12 AFSB³ - 3^{ÈME} VOIE ENTRE BORDEAUX ET SAINT-MÉDARD-D'EYRANS

DE 01/2025 À 05/2032

Nature des travaux

- **Réalisation d'une 3^{ème} voie** sur 12 km et d'une 4^{ème} voie au droit de 4 haltes.
- Création de **4 pôles d'échanges multimodaux**.
- **Mise en accessibilité** pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- **Modernisation des installations de signalisation et des caténaires**.
- **Suppression de 6 passages à niveau**.
- **Réalisation de protections acoustiques** sur 10 km environ.

Spécificités du chantier

🌙 Travaux de nuit

- **Insertion professionnelle** : mise en œuvre d'une clause d'insertion avec des contrats et des actions dédiés aux personnes éloignées de l'emploi.
- **Environnement** : conception et réalisation du chantier selon la méthodologie Éviter – Réduire – Compenser. Intégration d'une approche d'écoconception et d'un suivi de trajectoire Carbone.

Données clés

2 km
de plateforme renouvelés

7 km
d'installations caténaires nouvelle génération (en double voie)

1 sous-station électrique créée

12 km
de voies créés

9,5 km
d'écrans acoustiques

6 passages à niveau supprimés

150 personnes mobilisées par session de travail en moyenne sur le chantier

24 ouvrages d'art créés

45 nouveaux aiguillages

Bénéfices de l'opération

- **Augmenter la capacité du réseau** pour absorber les trafics actuels et futurs (voyageurs et fret).
- **Garantir la robustesse** de l'infrastructure ferroviaire.
- **Améliorer le confort et la sécurité** des voyageurs et des riverains.

Agenda

- **Mise en service :**
En mai 2032

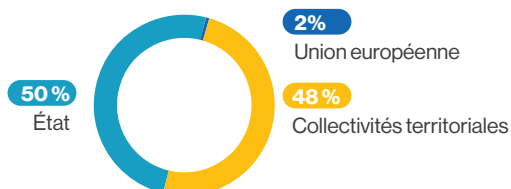
Travaux d'envergure (OCPs)

- Du 24 au 25 janvier 2026 : 23h
- Du 14 au 15 mars 2026 : 23h
- Du 3 au 6 avril 2026 : 72h
- Du 11 au 12 avril 2026 : 12h
- Du 18 au 19 avril 2026 : 12h
- Du 25 au 26 avril 2026 : 12h
- Du 8 au 10 mai 2026 : 48h
- Du 13 au 17 mai 2026 : 96h
- Du 23 au 25 mai 2026 : 48h
- Du 21 au 26 novembre 2026 : 130h
- Du 5 au 6 décembre 2026 : 24h

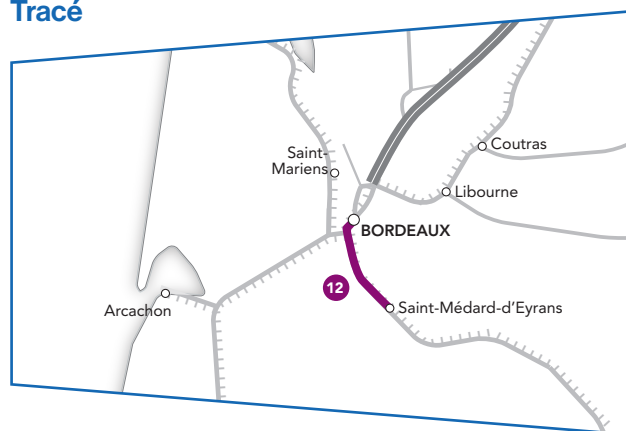
Financement

991 M€

dont 160 M€ en 2026



Tracé



13 POLT – AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DE L'AXE POLT

DE 01/2024 À 12/2027

La ligne POLT dessert quatre régions : Île-de-France, Centre – Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Celle-ci connaît des difficultés d'exploitation liées au vieillissement de l'infrastructure et des trains.

L'État, aux côtés de SNCF Réseau, investit massivement sur cette ligne dans le cadre d'un schéma directeur validé en 2018.

La modernisation de la voie vise à améliorer les performances et accompagner l'arrivée des nouvelles rames Oxygène.

Bénéfices de l'opération

- **Améliorer durablement la ponctualité** des trains et la performance de la ligne.
- **Relever la vitesse** pour un trajet réduit de 16 minutes entre Paris et Limoges et de 25 minutes entre Paris et Toulouse.
- **Renforcer l'alimentation électrique** de la ligne pour exploiter toutes les capacités techniques des nouvelles rames Oxygène.
- **Améliorer l'accès aux trains** dans les gares pour tous les voyageurs.
- **Garantir la robustesse** de l'infrastructure ferroviaire.

Données clés

715 km
de ligne électrifiée

4 voies
entre Paris et Étampes

3 voies
entre Étampes et Orléans

2 voies
entre Orléans et Toulouse

200 km/h
vitesse de la ligne

22 intercitys/jour
entre Paris et Toulouse, des RER en Île-de-France, des trains TER en Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, après les travaux.

Financement

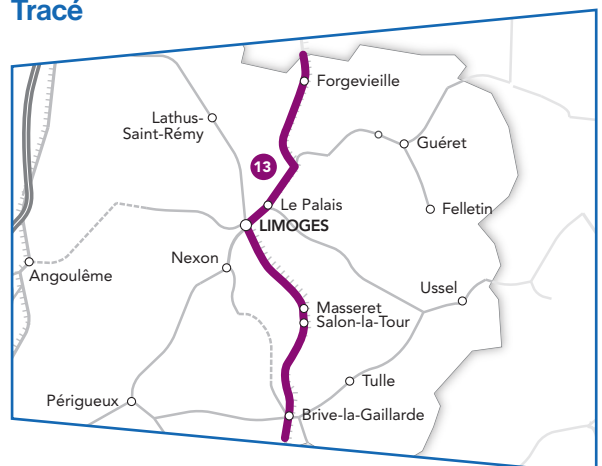
257 M€

dont 68,5 M€ en 2026
en Nouvelle-Aquitaine



100 %
État

Tracé



DES TRAVAUX DE MODERNISATION

Relèvement de vitesse sur certaines zones, par optimisation de la géométrie de la voie

- **Renouvellement de 55 km de voie** entre Lothiers et La Souterraine au moyen d'un train-usine.
- **Réglage du fil caténaire** sur certaines zones de relèvement de vitesse lié à la modification de la voie entre Lothiers et Argenton-sur-Creuse.
- **Renforcement de deux ouvrages d'art** (tablier métallique renforcé) à Châteauroux au droit de la RD 925 et Argenton-sur-Creuse au droit de la RD 927.

Agenda

- **Travaux principaux :**
Travaux sur les ouvrages d'art :
de janvier à mai 2025
Renouvellement complet de la voie 2 :
de janvier à juin 2026
Renouvellement complet de la voie 1 :
de janvier à juin 2027
- **Travaux de finition :**
De juillet à décembre 2027

Financement

151 M€

Données clés

90 km
de voies
renouvelés

7
aiguillages
renouvelés

Renforcement de l'alimentation électrique de la ligne

- **Caténaire** : remplacement du fil de contact et du feeder entre Brétigny et Toulouse, dont 20 km de déroulage de feeder en Nouvelle-Aquitaine.
- **IFTE⁽¹⁾** : renforcement de la caténaire, déplacement de 2 supports caténaires isolés (SCI) et mise en place de portiques au niveau des postes de mise en parallèle (PMP).
- **Création de 14 postes de mise en parallèle** (équipements entre deux sous-stations électriques), répartis sur les régions traversées par la ligne.

Agenda

- De janvier 2025 à août 2026

Financement

75 M€

Données clés

14 postes
de mise en
parallèle créés

En complément de ce programme, SNCF Gares & Connexions réalise la :

Mise en accessibilité de 5 gares

(Argenton-sur-Creuse, Uzerche, Souillac, Gourdon et Caussade)

Financement

31 M€

Spécificités du chantier

🌙 Travaux de nuit

- **Innovation** : adaptation de la ligne pour l'arrivée des nouvelles rames Oxygène.
- **Environnement** : trajectoire carbone, prise en compte de la faune et de la flore et suivi écologique.

Travaux d'envergure (OCPs) en Nouvelle-Aquitaine

- Du 14 au 17 mai 2026 : 68h
- Du 30 au 31 mai 2026 : 23h
- Du 21 au 22 novembre 2026 : 22h
- Du 5 au 6 décembre 2026 : 22h

⁽¹⁾IFTE : installations fixes de traction électrique

14 RACCORDEMENT DU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR) DE LISEA AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL À MARCHEPRIME

DE 10/2025 À 12/2027

Nature des travaux

- **Mise en œuvre de 8 aiguillages** interconnectés au nord et au sud du site.
- **Adaptation des installations électriques et caténaïres.**
- **Travaux de signalisation** via la mise en place d'un **poste de commande informatisé** de nouvelle génération (technologie ARGOS), relié au centre de commande de Bordeaux.
- Réalisation d'**ouvrages hydrauliques**.
- **Renforcement des ouvrages existants** (ponts et passerelles).

Spécificités du chantier

Travaux de nuit

- **Organisation du chantier** : l'opération est menée en coordination étroite entre SNCF Réseau et LISEA, avec mutualisation des moyens humains et techniques.
- **Insertion professionnelle** : mise en œuvre d'une clause d'insertion avec des contrats et actions dédiés aux personnes éloignées de l'emploi.
- **Innovation** : intégration technique au réseau ferré national, incluant l'interfaçage de la CSRR* avec la caténaire Midi existante, la gestion des réseaux d'énergie et la mise en place de postes de signalisation ARGOS, technologie informatisée de nouvelle génération.
- **Environnement** : travaux réalisés dans le cadre d'un dossier loi sur l'eau (présence d'un double fossé latéral sur l'ensemble du linéaire).

Bénéfices de l'opération

- **Accompagner le développement** du trafic TGV sur la LGV Sud Europe Atlantique.
- **Optimiser la maintenance** du matériel roulant LISEA à proximité du réseau principal.
- **Garantir la sécurité** des circulations ferroviaires.

*CSRR : Caténaire Simplifiée Régularisée Renforcée

Données clés

1

 poste

de commande informatisé
relié au centre de Bordeaux

2

 raccordements

ferroviaires
(nord et sud du site)

8

 aiguillages

commandés à distance

15

 km

de câbles caténaires
(cuivre et acier)

83

 supports

caténaires remplacés

Agenda

- **Travaux principaux :**
Du 1^{er} janvier 2026 au 31 mars 2027
- **Travaux de finition :**
Du 1^{er} avril au 30 novembre 2027
- **Mise en service :**
En décembre 2027

Travaux d'envergure (OCPs)

- Du 8 au 10 mai 2026 : 48h
- Du 15 au 17 mai 2026 : 48h
- Du 24 au 25 mai 2026 : 24h

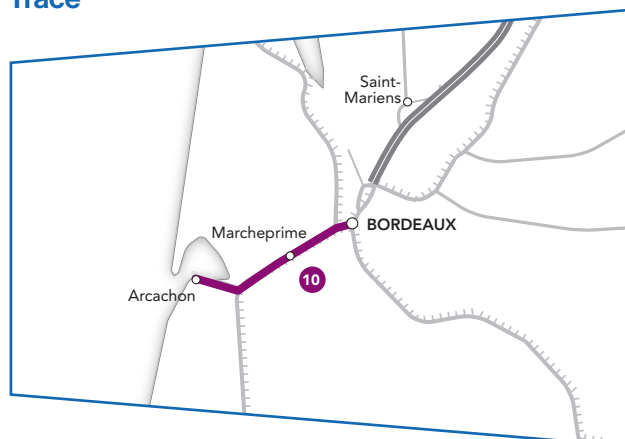
Financement

35

 M€

dont 19,4 M€ en 2026

Tracé



15 AUTOROUTE FERROVIAIRE CHERBOURG – MOUGUERRE : TRAVAUX D'ADAPTATION DU TUNNEL D'ANGOULÊME

DE 06/2025 À 07/2026

Nature des travaux

- Travaux réalisés sur la voûte de l'ouvrage d'art permettant de dégager les principaux obstacles.

Spécificités du chantier

 Travaux de jour

Bénéfices de l'opération

- Permettre la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique, exploité par la société Brittany Ferries.

Données clés

Travaux réalisés sur un linéaire de

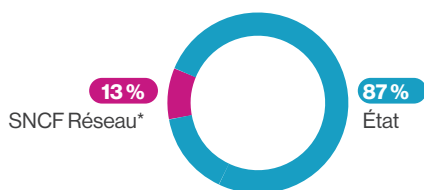
198 m

Agenda

- **Travaux principaux :**
Du 25 août 2025 au 26 avril 2026
- **Travaux de finition :**
Du 27 avril au 26 juillet 2026

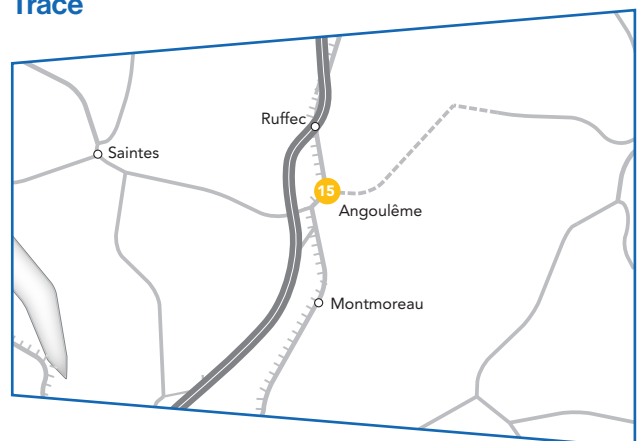
Financement

15,7 M€



*Participation financée par le Plan de relance

Tracé



16 AUTOROUTE FERROVIAIRE CHERBOURG – MOUGUERRE : TRAVAUX D'ADAPTATION DU TUNNEL LES BÂCHÉES

DE 04/2026 À 12/2026

Nature des travaux

- Travaux réalisés sur la voûte de l'ouvrage d'art permettant de dégager les principaux obstacles.

Spécificités du chantier

 Travaux de jour

Bénéfices de l'opération

- Permettre la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique, exploité par la société Brittany Ferries.

Données clés

Travaux réalisés sur un linéaire de

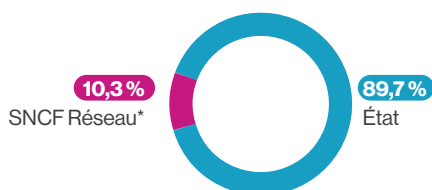
223 m

Agenda

- **Travaux préparatoires :**
Du 18 avril au 7 juin 2026
- **Travaux principaux :**
Du 8 juin au 8 novembre 2026
- **Travaux de finition :**
Du 9 novembre au 6 décembre 2026

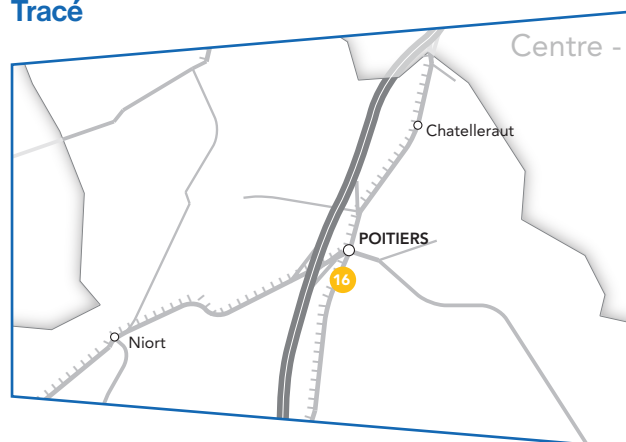
Financement

10,5 M€



*Participation financée par le Plan de relance

Tracé



17 MODERNISATION DES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES ENTRE BORDEAUX ET LAMOTHE – PHASE 1

DE 02/2025 À 04/2028

Nature des travaux

- Remplacement du réseau d'alimentation électrique aérien 10 000 V par un réseau en caniveaux 3 200 V (et installation d'un second réseau de secours).
- Création de postes de transformation électrique.
- Installation de caniveaux en béton de chaque côté des voies entre Talence et Le Teich.
- Pose, raccordement des câbles électriques et réalisation de tranchées sous les voies ferrées pour le passage des réseaux.

Spécificités du chantier

- Travaux de nuit

Bénéfices de l'opération

- Garantir la robustesse de l'infrastructure ferroviaire.
- Moderniser l'alimentation électrique de la ligne.
- Renforcer la protection des installations face aux aléas climatiques.

Données clés

75 km
de caniveaux
posés

75 km
de câbles
déroulés

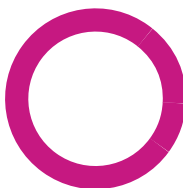
6 postes
de transformation
électrique créés

Travaux d'envergure (OCPs)

- Du 24 au 25 janvier 2026 : 10h
- Du 31 janvier au 1^{er} février 2026 : 10h
- Du 14 au 15 mars 2026 : 10h
- Du 21 au 22 mars 2026 : 10h

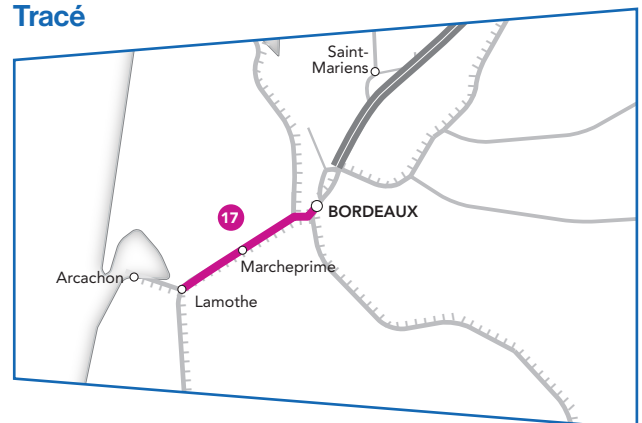
Financement

34,2 M€
dont 11 M€ en 2026



100 %
SNCF Réseau

Tracé



18 PROGRAMME DE MODERNISATION DU CENTRE OPÉRATIONNEL DE GESTION DES CIRCULATIONS DE BORDEAUX (COGC)

DE 01/2024 À 12/2030

Nature des travaux

- **Modernisation** de postes de signalisation.
- **Transfert et modernisation** du Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) de Bordeaux.
- **Renforcement** de la sûreté du bâtiment.
- **Adaptation des installations ferroviaires** aux nouvelles technologies.
- **Mise en conformité** des dispositifs de protection des voies principales et du contrôle automatique.

Spécificités du chantier



Travaux de jour et de nuit

- **Innovation** : déploiement de postes de signalisation offrant une **technologie informatisée de nouvelle génération** ARGOS et IHM (interface homme-machine) MISTRAL NG.

Bénéfices de l'opération

- **Faciliter** la commande du réseau.
- **Déployer** progressivement la Commande Centralisée du Réseau (CCR) en Nouvelle-Aquitaine.
- **Garantir la robustesse** de l'infrastructure ferroviaire.

Données clés

6 postes
de signalisation
modernisés

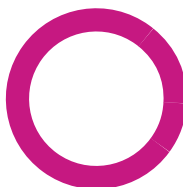
Agenda

- **Mise en service** :
En décembre 2030

Financement

192 M€

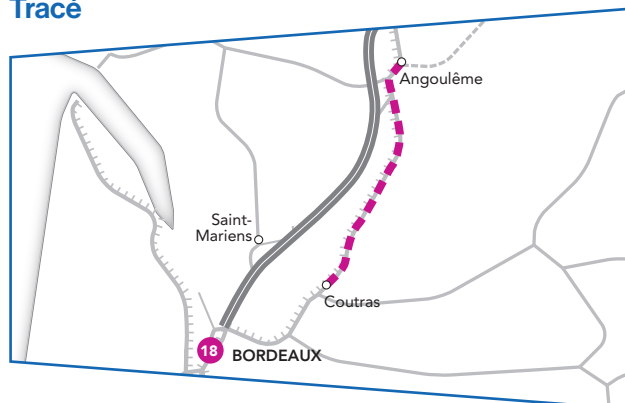
Dont 12 M€ en 2026



100 %

SNCF Réseau

Tracé



19 RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ENTRE POITIERS ET LIMOGES – TRONÇON 2

DE 05/2026 À 06/2027

Nature des travaux

- **Renouvellement de la voie** (rails, traverses, ballast).
- **Travaux hydrauliques.**
- **Assainissement** de la plateforme ferroviaire.
- **Travaux sur les ouvrages d'art et sur les ouvrages en terre.**
- Travaux sur les installations de **signalisation et de télécommunications.**

Spécificités du chantier



Travaux de jour en fermeture de ligne du 3 août 2026 au 26 juin 2027.

- **Insertion professionnelle** : mise en œuvre d'une clause d'insertion avec des contrats et des actions dédiés aux personnes éloignées de l'emploi.
- **Valorisation des matériaux** : recyclage des matériaux déposés pour une réutilisation sur d'autres opérations ferroviaires.
- **Environnement** : mise en place d'un suivi environnemental du chantier assuré par un écologue, afin de limiter les impacts sur les milieux naturels (faune et flore) et de prévenir les pollutions liées aux activités du chantier.

Bénéfices de l'opération

- **Assurer la pérennité** de la voie pour plusieurs décennies.
- **Accompagner le développement** de l'offre TER.
- **Améliorer la performance et la régularité** du réseau en supprimant les ralentissements.
- **Garantir la sécurité** des circulations ferroviaires.

Données clés

57,68 km
de voies renouvelés

100 000 traverses
remplacées

146 320 tonnes
de ballast neuf

2 ponts-rails
régénérés

2 ponts-rails
remplacés

Agenda

- **Travaux préparatoires** :
De mai à juillet 2026
- **Travaux principaux et de finition** :
D'août 2026 à juin 2027
- **Mise en service** :
Le 26 juin 2027

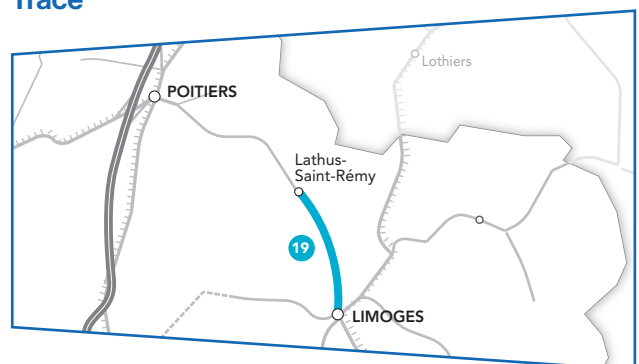
Financement

126,2 M€



*Participation financée par le Plan de relance

Tracé



20 POLT - RENOUELEMENT DE LA VOIE ENTRE LA SOUTERRAINE ET LOTHIERES (SUITE RAPIDE)

DE 01/2026 À 05/2026

Nature des travaux

- **Renouvellement complet** (rails, traverses, ballast) de 51 km de voies dont 43 km sur la voie 2 et 8 km sur la voie 1.
- Travaux **d'ajustement de l'infrastructure ferroviaire** entre Lothiers et Argenton-sur-Creuse réalisés à l'ombre de ce chantier, inscrits dans le cadre du projet d'amélioration de l'axe POLT, pour permettre le **relèvement de la vitesse des trains**.

Spécificités du chantier

🌙 Travaux de nuit

- **Moyens techniques** : travaux réalisés au **moyen d'un train-usine** appelé « suite rapide » permettant des rendements élevés, **allant jusqu'à 1 km de voie renouvelé** par séquence de travail (soit 10 fois plus vite qu'avec des moyens traditionnels).
- **Insertion professionnelle** : mise en œuvre d'une clause d'insertion permettant la réalisation de **5 572 heures de travail** dédiées aux personnes éloignées de l'emploi.
- **Valorisation des matériaux** : 60 % du ballast réemployé et 40 % recyclé ; 102 km de rails recyclés en « rails verts » ; traverses en béton recyclées et celles en bois traitées en filière adaptée.

Bénéfices de l'opération

- **Renouveler l'infrastructure ferroviaire** pour plusieurs décennies.
- **Améliorer la performance et la régularité** du réseau.
- **Améliorer le confort et la sécurité** des voyageurs.
- **Réduire le temps de parcours**.

Données clés

51 km
de voies renouvelés

Jusqu'à **1 km**
de voie renouvelé
par session de travail

450 personnes
mobilisées par session
de travail en moyenne
sur le chantier

95 000 tonnes
de ballast renouvelées

86 000 traverses
posées

102 km
de rails neufs posés

Agenda

• Travaux préparatoires :

Du 5 janvier au 24 janvier 2026

• Travaux principaux :

Du 26 janvier au 1^{er} mai 2026

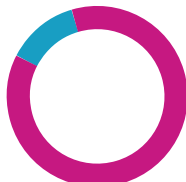
• Travaux de finition :

Du 4 au 30 mai 2026

Financement

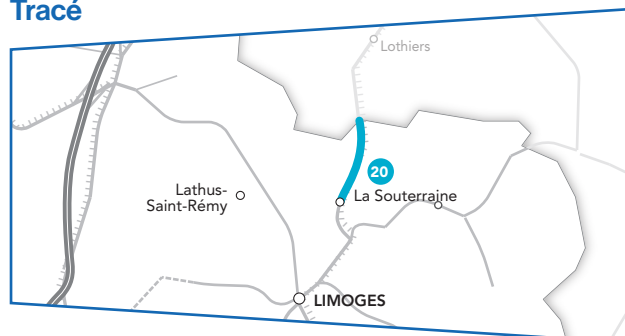
78 M€

14,5 %
État



85,5 %
SNCF Réseau

Tracé



21 RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ENTRE YCHOUX ET DAX (SUITE RAPIDE)

DE 03/2026 À 11/2027

Nature des travaux

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

Spécificités du chantier

🌙 Travaux de nuit

- **Moyens techniques** : travaux réalisés au **moyen d'un train-usine** appelé « suite rapide » permettant des rendements élevés, **allant jusqu'à 1 km de voie renouvelé** par séquence de travail (soit 10 fois plus vite qu'avec des moyens traditionnels).
- **Valorisation des matériaux** : 100% du rail recyclé en « rails verts ».

Bénéfices de l'opération

- **Assurer la pérennité** de la voie pour plusieurs décennies.
- **Améliorer la performance et la régularité** du réseau.
- **Améliorer le confort et la sécurité** des voyageurs.

Données clés

52 km
de voies renouvelés

80 km
de rails remplacés

85 000 traverses
remplacées

95 000 tonnes
de ballast renouvelées

500 personnes
mobilisées par session
de travail au plus fort
du chantier

Agenda

• Travaux préparatoires :

Du 31 mars au
19 octobre 2026

• Travaux principaux :

Du 20 octobre 2026
au 20 février 2027

• Travaux de finition :

Du 1^{er} juillet au
30 novembre 2027

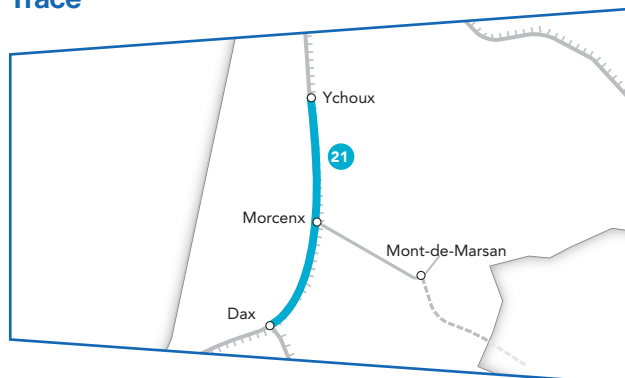
Financement

115 M€



100 %
SNCF Réseau

Tracé



22 RENOUVELLEMENT DE RAILS ENTRE JONZAC ET TUGÉRAS

DE 01/2026 À 11/2026

Nature des travaux

- Remplacement de rails sur 2 voies.
- Renouvellement de 5 passages à niveau.
- Travaux de signalisation.

Spécificités du chantier

-  Travaux de nuit

Bénéfices de l'opération

- Assurer la **pérennité** de la voie pour plusieurs décennies.
- Améliorer la **performance et la régularité** du réseau.
- Améliorer le **confort et la sécurité** des voyageurs.

Données clés

13,2 km
de rails remplacés sur 2 voies

5
passages à niveau renouvelés

80 personnes
mobilisées par session
de travail en moyenne
sur le chantier

Agenda

- **Travaux principaux :**
Du 12 janvier au 15 mai 2026
- **Travaux de signalisation :**
Du 18 mai au 20 novembre 2026

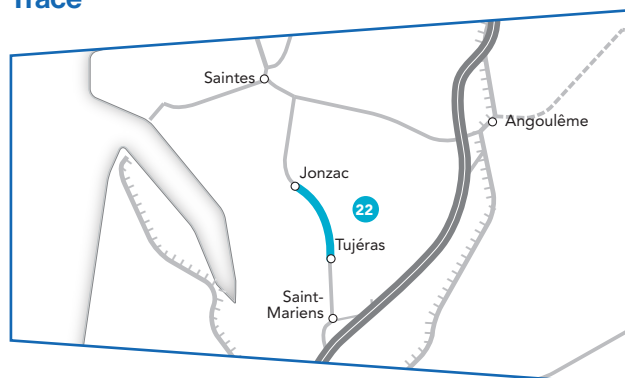
Financement

7 M€



100 %
SNCF Réseau

Tracé



23 POLT - RENOUELEMENT DES VOIES J ET K EN GARE DE LIMOGES BÉNÉDICTINS

DE 05/2026 À 07/2026

Nature des travaux

- **Renouvellement des voies J et K** (rails, traverses, ballast).

Spécificités du chantier

-  **Travaux de jour et de nuit avec fermeture continue des voies J et K du 1^{er} juin au 11 juillet 2026.**
- **Valorisation des matériaux** : recyclage des matériaux déposés pour une réutilisation sur d'autres opérations ferroviaires (rails et ballast).

Bénéfices de l'opération

- **Garantir la robustesse** de l'infrastructure et **la régularité** des circulations ferroviaires.
- **Assurer la pérennité** de la voie pour plusieurs décennies.

Données clés

1,2 km
de voies renouvelés

2 500 tonnes
de ballast renouvelés

2,5 km
de rails remplacés

200 traverses
remplacées

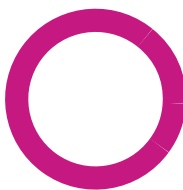
20 personnes
mobilisées par session
de travail en moyenne
sur le chantier

Agenda

- **Travaux préparatoires :** Du 26 au 30 mai 2026
- **Travaux principaux :** Du 1^{er} au 26 juin 2026
- **Travaux de finition :** Du 29 juin au 11 juillet 2026

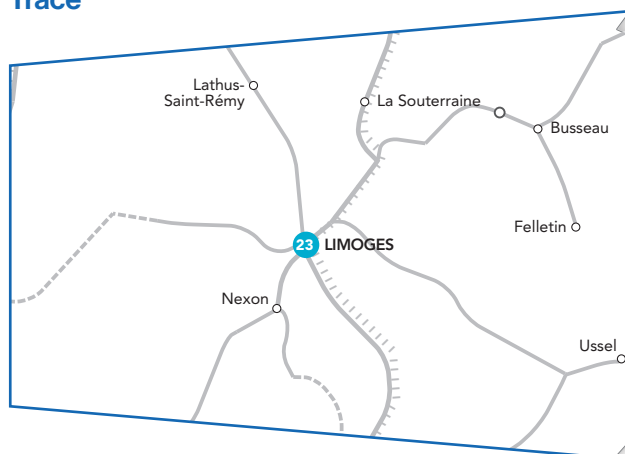
Financement

2,4 M€



100 %
SNCF Réseau

Tracé



24 RENOUVELLEMENT DES VOIES H ET J EN GARE DE BRIVE-LA-GAILLARDE

DE 09/2026 À 12/2026

Nature des travaux

- **Renouvellement des voies H et J** (rails, traverses, ballast).
- **Assainissement** de la plateforme ferroviaire.

Spécificités du chantier



Travaux de jour et de nuit avec fermeture continue de la voie J du 5 au 16 octobre 2026 et de la voie H du 19 octobre au 11 novembre 2026.

Données clés

612 m
de voies renouvelés

183 m
de plateforme renouvelés

10 m
de rails renouvelés

Bénéfices de l'opération

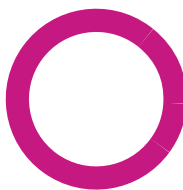
- **Améliorer la performance et la régularité** du réseau.
- **Améliorer le confort et la sécurité** des voyageurs.

Agenda

- **Travaux principaux :**
Du 5 octobre au 13 novembre 2026

Financement

1,7 M€



100 %
SNCF Réseau

Tracé



26 RENOUELEMENT DE RAILS ENTRE RUFFEC ET MONTMOREAU (TRAIN BOA)

DE 01/2026 À 04/2026

Nature des travaux

- **Renouvellement de rails** sur un linéaire total de 61,5 km.

Spécificités du chantier



Travaux de jour

- **Moyens techniques** : travaux réalisés au moyen d'un **train industriel** appelé « train BOA » permettant des rendements élevés, allant jusqu'à **320 m de rails renouvelés par heure**.

Données clés

61,5 km
de rails renouvelés

100 personnes
mobilisées par session
de travail en moyenne
sur le chantier

Bénéfices de l'opération

- **Assurer la pérennité** de l'infrastructure ferroviaire.
- **Améliorer la performance et la régularité** du réseau.

Agenda

Travaux préparatoires :

Du 6 janvier au 13 février 2026

Travaux principaux :

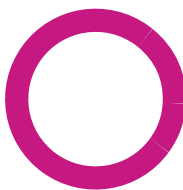
Du 16 février au 10 avril 2026

Travaux de finition :

Du 13 au 24 avril 2026

Financement

17 M€



100 %

SNCF Réseau

Tracé



28 TRAITEMENT DE LIMITATION PARTIELLE DE VITESSE ENTRE BAYONNE ET HENDAYE

DE 09/2025 À 12/2026

Nature des travaux

- **Renouvellement de la voie** (rails, traverses, ballast).
- **Travaux hydrauliques** sur 5 zones entre Bayonne et Hendaye (création, remise en état et entretien des fossés).
- **Assainissement de la plateforme** ferroviaire.

Spécificités du chantier

- **Travaux de nuit**
- **Insertion professionnelle** : mise en œuvre d'une clause d'insertion avec des contrats et des actions dédiés aux personnes éloignées de l'emploi.

Bénéfices de l'opération

- **Garantir la robustesse** de l'infrastructure et la **régularité** des circulations ferroviaires.
- **Assurer la pérennité** de la voie dans un environnement soumis à de fortes contraintes climatiques.
- **Améliorer le confort et la sécurité** des voyageurs.

Données clés

1,4 km
de voies renouvelés

2,2 km
de rails remplacés

40 personnes
mobilisées par session
de travail en moyenne
sur le chantier

Agenda

- **Travaux hydrauliques (phase 1) :** Du 8 septembre au 19 décembre 2025
- **Travaux de renouvellement de la voie et du ballast (phase 2) :** Du 12 avril au 3 juillet 2026
- **Travaux hydrauliques (phase 3) :** Du 21 septembre au 19 décembre 2026
- **Travaux d'envergure (OCPs) :**
 - Du 8 au 10 mai 2026 : 44h
 - Du 15 au 17 mai 2026 : 42h
 - Du 24 au 25 mai 2026 : 32h
 - Du 3 au 4 octobre 2026 : 24h

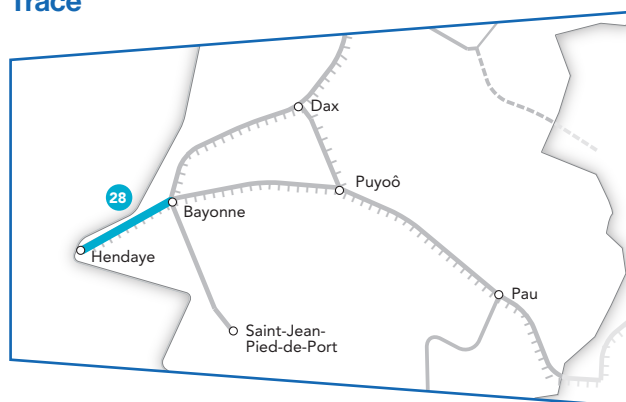
Financement

12 M€
dont 5,5 M€ en 2026



* Dont subvention de l'Union européenne

Tracé



LISTE DES ÉTABLISSEMENTS EN NOUVELLE-AQUITAINE :

Au même titre que les Directions régionales Bretagne-Pays de la Loire, Centre-Val de Loire et Occitanie, la Direction régionale Nouvelle-Aquitaine fait partie de la Direction générale Atlantique (DGA).

DIRECTION RÉGIONALE

Direction régionale SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine

Jean-Luc Gary,
directeur régional

Immeuble Le Spinnaker
17, rue Cabanac – CS 61926
33081 BORDEAUX CEDEX

DIRECTION RÉGIONALE ATLANTIQUE (DGA)

Direction régionale Atlantique SNCF Réseau

Emmanuel Manier,
directeur Général Adjoint Atlantique

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

La **DGA** est garante de la performance, de la qualité de service et de la bonne gestion des moyens sur son territoire entre les différentes Directions régionales. Sur le périmètre de la région Nouvelle-Aquitaine, la DGA pilote les entités de production suivantes :

Agence Grands Travaux Atlantique

Yann Garcia,
directeur de l'Agence

Grands Travaux Atlantique
10, rue Bouthier
33100 Bordeaux

Infrapôle⁽¹⁾ Aquitaine

Nicolas Kozlow,
directeur d'établissement

Immeuble Prélude
142, rue des Terres de Borde – CS 51925
33081 Bordeaux CEDEX

Infrapôle Poitou-Charentes

Stuart Nield,
directeur d'établissement

27, boulevard du Grand Cerf
86000 Poitiers

Infrapôle Indre-Limousin

Alain Aveline,
directeur d'établissement

24, rue Aristide Briand
87100 Limoges

Établissement Circulation⁽²⁾ Centre Limousin (EIC)

Fabien Santos,
directeur d'établissement

3, rue Edouard Vaillant
37000 Tours

Établissement Circulation Aquitaine Poitou-Charentes (EIC)

Gaëtan Barral,
directeur d'établissement

1^{ER}, rue Charles Domercq – CS 61882
33072 Bordeaux CEDEX

⁽¹⁾ Les infrapôles ont en charge l'entretien du réseau sur leur périmètre et une partie des travaux. Ils définissent les mesures de sécurité et gèrent les aléas.

⁽²⁾ Les établissements infrastructure circulation gèrent et garantissent la sécurité des circulations sur le réseau.

LISTE DES ÉTABLISSEMENTS EN NOUVELLE-AQUITAINE :

ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS

Établissement Industriel Voie Quercy Corrèze (EIV)

Christophe Lamand,
directeur d'établissement

Avenue Jean-Charles Rivet
19100 Brive-la-Gaillarde

Agence LNSO⁽³⁾/AFSB⁽⁴⁾/AFNT⁽⁵⁾

Christophe Huau,
directeur

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



© Juliette PAVY

⁽³⁾LNSO : Ligne Nouvelle du Sud-Ouest

⁽⁴⁾AFSB : Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux

⁽⁵⁾AFNT : Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse

En ce moment
📍 PRÈS DE CHEZ VOUS ☀️

**ALEXIS
VÉRIFIE
LA TENSION DE NOS VOIES
ET FLUIDIFIE
VOS TRAJETS QUOTIDIENS.**

On recrute des électriciennes et électriciens
partout en France. Rejoignez l'équipe
▶ sncf-reseau-recrute

